

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitních věd



Diplomová práce

**Suburbanizace a její vliv na rozvoj lokality
(příklad Ústí nad Labem)**

Bc. Tomáš Pasecký

© 2012 ČZU v Praze

!!!

**Místo této strany vložíte zadání diplomové práce.
(Do jedné vazby originál a do druhé kopii)**

!!!

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Suburbanizace a její vliv na rozvoj lokality (příklad Ústí nad Labem)" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 13.11.2012

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval docentu PhDr. Michal Lošťák, Ph.D. za jeho čas, konzultace, odborné vedení a cenné rady, které mi poskytl při zpracování této diplomové práce.

Poděkování dále patří mé rodině, která mě podporovala během celého studia a poskytovala potřebné zázemí pro jeho úspěšné ukončení.

Suburbanizace a její vliv na rozvoj lokality (příklad Ústí nad Labem)

Urban sprawl and its impacts on the development of a locality (the case study of Ústí nad Labem)

Souhrn

V diplomové práci je studována problematika dopravy a řešení nákupů v suburbii. Diplomová práce porovnává jak demografické, tak nedemografické charakteristiky, jako jsou pohlaví, věk, počet dětí, nejvyšší ukončené vzdělání a dále důvody, které stávající obyvatelé těchto satelitních městeček vedly k přestěhování do těchto lokalit. Jedná se o suburbie Skorotice, Strádov a Libouchec, ležící v těsné blízkosti statutárního města Ústí nad Labem. Proces suburbanizace se v okolí Ústí nad Labem začal projevovat teprve od roku 2000. Je typický pro nízkopodlažní zástavbu rodinných domů, které jsou vystavěny ve velké četnosti na velmi malé ploše, většinou takzvané zelené ploše.

Hlavní část práce je věnována dotazníkovému průzkumu, především pak jeho vyhodnocení a interpretování výsledků.

Summary

The issue of this thesis is transport and shopping solutions in suburbia. It compares demographic and non-demographic characteristics like gender, age, number of children, level of education and other reasons, that convinced current householders in these satellite towns to move into these localities. The suburbia are Skorotice, Strádov and Libouchec, which are situated nearby the statutory city of Ústí nad Labem. The suburbanization process around Ústí nad Labem began to show around the year 2000. It is typical for lowfloor house development, which are build in high numbers on very small area, mostly so-called „green area“.

The main part of this thesis is devoted to questionnaire research, especially its evaluation and interpreting of results.

Klíčová slova: suburbanizace, Ústí nad Labem, suburbánní území, suburbie, satelitní městečko, sociální prostředí, životní prostředí, bydlení, urbanizace, proces, výstavba, území, lokalita

Keywords: suburbanization, Ústí nad Labem, suburban area, suburbia, satellite town, social environment, environment, housing, urbanization, process, construction, territory, locality

Obsah:

1.	Úvod.....	4
2.	Cíl práce a metodika	6
3.	Přehled řešené tematiky	7
3.1.	Urbanizace	7
3.1.1.	Vývoj urbanizace v ČR.....	12
3.2.	Charakteristika suburbanizace	15
3.2.1.	Suburbanizace v ČR.....	20
3.3.	Urbanistické souvislosti suburbanizace	22
3.3.1.	Využití území a jeho intenzita	23
3.3.2.	Funkční struktura	24
3.3.3.	Provozní struktura.....	25
3.3.4.	Provozní vztahy	25
3.4.	Hodnocení dopadů suburbanizace na území.....	26
3.4.1.	Indikátory ze sady Společných evropských indikátorů ECI.....	26
3.4.2.	Indikátor B9 - Udržitelné využívání půdy	27
3.4.3.	Indikátor A4 - Dostupnost veřejných prostranství a místních služeb.....	28
3.4.4.	Indikátor A3 - Místní doprava a přeprava osob.....	29
3.4.5.	Indikátor B6 - Cestování dětí do a ze školy.....	30
3.4.6.	Indikátor A1 – Spokojenost s místním společenstvím.....	30
3.5.	Enviromentální dopady suburbanizace	31
3.6.	Sociální dopady.....	33
4.	Empirická část.....	38
4.1.	Historie města Ústí nad Labem.....	38
5.	Výzkumná část.....	42

5.1.	Cíl a metody výzkumu	42
5.2.	Analýza dotazníkového šetření	42
5.2.1.	Suburbánní území	42
5.2.2.	Charakteristika respondentů	44
5.2.3.	Zaměstnání, studium, mateřská atd.....	46
5.2.4.	Délka pobytu v suburbii.....	46
5.2.5.	Způsob dopravy dětí do škol a školek	48
5.2.6.	Doprava do práce	48
5.2.7.	Doprava za zábavou	49
5.2.8.	Nakupování v místním obchodě	50
5.2.9.	Nakupování mimo obec	51
5.2.10.	Nejpoužívanější dopr. prostředek při realizování nákupů mimo suburbii.....	53
5.2.11.	Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie	54
5.2.12.	Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie (dle pohlaví).....	56
6.	Shrnutí.....	57
7.	Závěr	59
8.	Seznam použitých zdrojů.....	60
9.	Přílohy.....	63
9.1.	Příloha č. 1: Použitý výzkumný nástroj - dotazník.....	63
9.2.	Příloha č. 2: Statistické vyhodnocení názoru respondentů	71

1. Úvod

Výstavba domů a bytů je nepřetržitý proces, který bude vždy aktuálním tématem. Nikdy se nepřestane stavět, protože i když bude prostorů k bydlení dostatek, bude nutné je rekonstruovat. Už od počátku civilizace tomu tak je. Lidé měli potřebu zakládat si svá obydlí, a tak není divu, že se jednotlivé techniky a budovy samotné neustále vylepšovaly. To co se stavělo před dvaceti lety, se dnes jeví jako přežitek a stejně tomu tak bude i v budoucnu.¹ Je tedy jasné, že výstavba zaznamenává neustálý nárůst. Ale jak velký je v Ústí nad Labem? Jak se vytvářela podoba města, tak, jak jí známe dnes? Co má na výstavbu zásadní vliv? Z jakých příčin dochází v tomto městě k suburbanizaci a v jakých městských částech se především tento proces rozvíjí? Odpovědi na tyto otázky by ráda naznačila tato diplomová práce. Jejím tématem tedy je suburbanizace a její vliv na rozvoj lokality ukázaný na příkladě Ústí nad Labem.

Téma suburbanizace jsem si zvolil také proto, že mohu spojit své znalosti jak ze střední školy stavební, tak z nynější vysoké školy a čerpat ze své praxe v zaměstnání, kde vykonávám funkci vedoucího stavební skupiny. Také se domnívám, že propojení obou odvětví a porovnání může mít zajímavou vypovídající schopnost a plně odpovídá současným požadavkům na multidisciplinární, neboli mezi oborové přístupy při posuzování problematiky rozvoje regionů nebo lokalit.

Řešená problematika je rozdělena na dvě části, literární rešerši a praktickou (empirickou) část. Protože je suburbanizace jedním z urbanizačních procesů, je v dalších kapitolách nejprve věnována pozornost objasnění tohoto pojmu a následně historickému vývoji urbanizace v České republice. Kapitoly jsou pro lepší orientaci doplněny o jednotlivé mapy, schémata a porovnání jednotlivých měst Ústeckého kraje s celorepublikovým průměrem.

Jelikož je tématem diplomové práce suburbanizace a její vliv na rozvoj lokality ukázaný na příkladě Ústí nad Labem, týká se většinová část literární rešerše pochopitelně tomuto procesu. Tento proces je v současné době velmi aktuálním tématem právě ve

¹ Musil, J. *Sociologie bydlení*. Praha: Svoboda, 1971

městě Ústí nad Labem, kde vznikají rozlehlá satelitní městečka téměř na všech okrajových částech tohoto krajského města. Nejprve je pozornost zaměřena na objasnění samotného pojmu a nastínění řešené problematiky. Další z kapitol suburbanizace je věnována spojení tohoto procesu s Českou republikou a vysvětlení, jak se u nás začal tento proces rozvíjet a co byly jeho spouštěcí mechanismy. Jelikož je suburbanizace především chápána jako problémový jev, který narušuje životní a sociální prostředí, jsou další kapitoly zaměřeny právě na dopady vůči těmto prostředím a na případné řešení a předcházení těchto dopadů. Literární rešerše byla zpracována na základě studia odborných publikací, jejichž výčet je uveden v seznamu použité literatury.

2. Cíl práce a metodika

Cílem diplomové práce je analyzování procesu suburbanizace v okrajových částech města Ústí nad Labem. V těchto oblastech dochází k rapidnímu nárůstu satelitních městeček a zákonitému ubývání stavebních parcel. Velké „zelené plochy“ jsou skupovány za účelem následného rozparcelování, zasařování a odprodání. Cílem je také analyzovat budoucí vývoj této výstavby, jelikož stavebních ploch ubývá.

Pro dodržení stanoveného cíle, správné pochopení a interpretování výsledku dotazníkového šetření, je diplomová práce rozdělena do dvou částí a to do části teoretické a části empirické. Teoretická část práce byla zpracována studiem odborné literatury a dalších dokumentů a je východiskem pro praktickou část. Poskytuje vymezení a vysvětlení základních pojmů, jako jsou: urbanizace, suburbanizace a dezurbanizace, které se v souvislosti s řešenou tématikou vyskytuje. Dále nabízí možná řešení nepříznivých dopadů suburbanizace (na základě studia literatury) tak, aby nebyl nutně označován negativním jevem. Výčet použitých odborných publikací je uveden v seznamu použité literatury.

Empirická část vychází ze zpracování dat získaných dotazníkovou metodou, která zjišťují jednotlivé faktory, které jsou zásadní při stěhování do suburbii a dále jak satelitní městečka působí na rozvoj těchto území v Ústí nad Labem.

Dotazník je tvořen 14ti otázkami zaměřenými na zjištění, jak obyvatelé suburbii řeší dopravu, nákupy a jaké byly především důvody vedoucí k přestěhování do satelitního městečka. Do výzkumného šetření bylo zařazeno celkem 113 obyvatel ze suburbii Skorotice, Strádov a Liboucheč. Tyto suburbie budou na základě dotazníku porovnány také mezi sebou. Respondenti byli vybíráni samosběrem.

3. Přehled řešené tematiky

3.1. *Urbanizace*

Důležité je v souvislosti se suburbanizací zmínit i obecnější pojetí koncentračního procesu tj. koncentrace obyvatelstva do měst, který je příčinou zvyšování územní nerovnoměrnosti v rozmístění obyvatelstva a je proto oprávněně ztotožňován s růstem města a růstem územní koncentrace obyvatelstva.²

Jednou z definic urbanizace, je urbanistická teorie, která v ní vidí mnohostranný sociálně-ekonomický proces vyznačující se stěhováním obyvatelstva do měst, růstem měst, změnami funkčního využití území sídel, koncentrací, intenzifikací a diferenciací městských druhů činností (funkcí) nebo výroby v širokém smyslu slova, dále vznikem nových forem a prostorových struktur osídlení a rozšířením městského způsobu života se specifickou strukturou styků, kulturou, systémem hodnotových orientací atd.³ Přesněji definuje urbanizaci novější urbanistická teorie jako prostorovou koncentraci lidských činností i obyvatelstva, které se projevují změnami chování lidí, v jejich motivacích, v kulturních vzorech, ale i ve formách organizace společnosti. Změny jsou vyvolány životem v prostředí s velkým počtem, vysokou hustotou a značnou různorodostí obyvatel, aktivit, ale i lidských výtvorů.⁴

Je to tedy proces, ve kterém dochází ke koncentraci obyvatel a činností, případně i k růstu měst. Vlastní proces urbanizace je historicky úzce spojen s procesy industrializace a demografické revoluce, s vědeckotechnickým rozvojem a ekonomickou úrovní státu či oblasti. Urbanizace je provázána význačnými sociálními změnami, které souvisejí s přechodem od společnosti tradiční ke společnosti moderní. Spolu s koncentrací obyvatelstva do měst dochází i ke koncentraci výroby, služeb, funkcí apod. a ke

² Hampl, M., Gardavský, V., Kühnl, K.: *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*, Univerzita Karlova, Praha, 1987

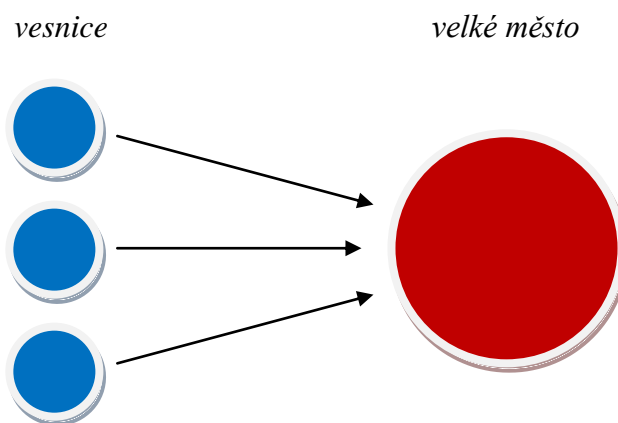
³ Kolář, O., Šaman, Z., Štěpán, J.: *Úloha krajiny a územního plánování v životním prostředí*, Praha: Státní zemědělské nakladatelství, 1979

⁴ Maříková, H., Petrušek, M., Vodáková, A.: *Velký sociologický slovník. 2 ,P-Ž*, Praha: Karolinum, 1996

strukturálním změnám ve výrobních procesech. Urbanizace přináší i rozsáhlé sociální změny a pronikání městského způsobu života do celého osídleného prostoru. Proces urbanizace má několik fází; nejprve příliv obyvatelstva do všech městských center, poté zejména do největších měst. Po nasycení nastává suburbanizace. Velká města sice existovala již ve starověku, ale urbanizace se ve velkém měřítku objevila až od začátku průmyslové revoluce (konec 18. století). V počátečních fázích byla industrializace hnací silou urbanizace, avšak v současných rozvojových zemích je příliv obyvatelstva do měst dán především relativním přelidněním zemědělských oblastí. Ve vyspělých zemích se již podíl městského obyvatelstva výrazně nezvětšuje (v některých zemích dosáhl i přes 80%).⁵

Samotné urbanizační procesy rozdělujeme na přímé a nepřímé. Při přímé urbanizaci dochází ke stěhování obyvatel přímo do velkých měst. Tento typ urbanizace je dnes charakteristický spíše pro země třetího světa, jako je Afrika, Jižní Amerika a Jihovýchodní Asie. Zde kromě hlavního města neboli metropole obvykle neexistuje struktura menších měst regionálního významu a existuje tu pouze venkovské osídlení.⁶

Obrázek č. 1 - Schéma přímé urbanizace



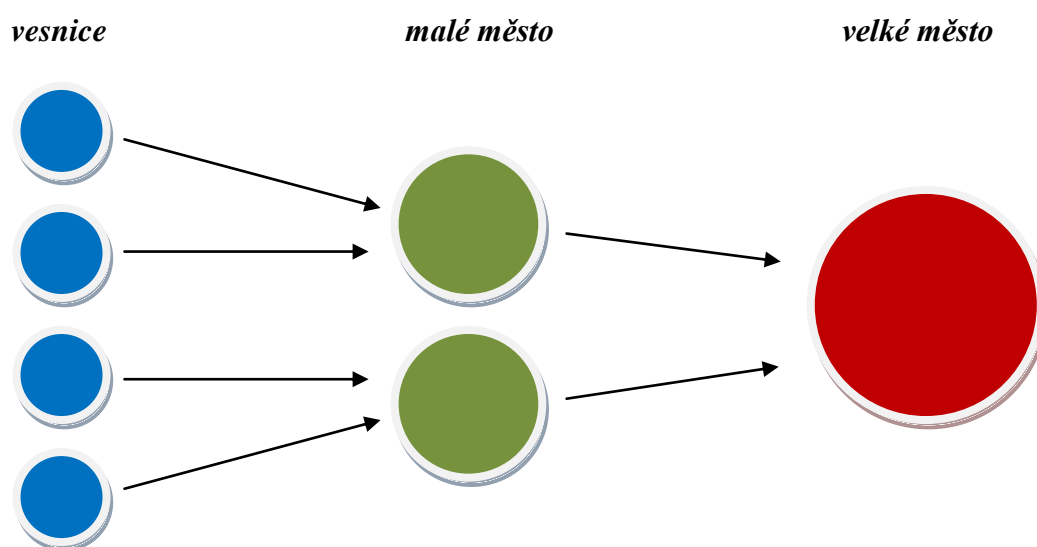
Zdroj: vlastní zpracování

⁵ Universum: *Všeobecná encyklopedie*, Praha: Euromedia Group - Odeon, 2001

⁶ Šilhánková, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

Nepřímou urbanizací označujeme extenzivní proces růstu městského obyvatelstva, na územích kde je rozvinutá hierarchická struktura osídlení.⁷ Jedná se tedy o proces urbanizace neměstského prostředí, což znamená, že obyvatelstvo suburbanizovaných částí přejímá městský způsob žití. Dle Šilhánkové probíhá nepřímá urbanizace nejprve z vesnice do malého města, odkud dochází ke stěhování do velkého až v následující generaci (viz. Obrázek č. 2).⁸

Obrázek č. 2 - Schéma nepřímé urbanizace



Zdroj: vlastní zpracování

⁷ Šilhánková, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

⁸ Šilhánková, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

Obrázek č. 4 - Podíl městského obyvatelstva v krajích ČR¹⁰



Tabulka č. 1. Podíl městského obyvatelstva v Ústeckém kraji k 31. 12. 2008¹¹

Okres	Podíl městského obyvatelstva (%)
Děčín	86,3
Chomutov	86,2
Teplice	83,9
Ústí n/L	83,7
Průměr ČR	74,6
Louny	63,4
Litoměřice	62,1

V České republice počet obyvatel žijících ve městech stagnuje již 15 let, což je způsobena tím, že se v urbanizačním procesu začaly uplatňovat vývojově mladší typy. Řeč

¹⁰ Metodická podpora regionálního rozvoje [databáze online]. GaRep spol. s. r. o. [citováno 2011-11-9]. Dostupné z URL <<http://www.regionálnírozvoj.cz/index.php/mapa-kraju.68.html>>

¹¹ Metodická podpora regionálního rozvoje [databáze online]. GaRep spol. s. r. o. [citováno 2011-11-9]. Dostupné z URL <<http://www.regionálnírozvoj.cz/index.php/tabulky.70.html>>

je právě o suburbanizace, dále o deurbanizace a v posledním období i zpětný urbanizační proces zvaný reurbanizace. Kontraurbanizací (označovanou též deurbanizace, desurbanizace nebo dezurbanizace) označujeme postupné snižování počtu stálých obyvatel měst. Původně bytové domy v centrálních kompaktně zastavěných zónách velkoměst jsou rekonstruovány na kancelářské objekty či zcela nahrazovány novými budovami využívanými k čistě komerčním účelům. Část populace v produktivním věku se z těchto zón a z panelových sídlišť stěhuje do obcí v suburbánním zázemí. Značný počet lidí v postproduktivním věku využívá ke stálému bydlení své rekreační objekty na venkově.¹²

3.1.1. Vývoj urbanizace v ČR

Tato kapitola byla zpracována na základě studia M. Hampl, M. Gardavský, V. Kühnl, K.: *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*, Univerzita Karlova, Praha, 1987. Kapitola zachycuje vývoj za posledních 90 let, kdy docházelo k nejznatelnějšímu procesu urbanizace.

- **1921 – 1930**

Ve většině okresů docházelo v této době k úbytku obyvatelstva. Naopak růst byl typický pro Prahu, České Budějovice, Hradec Králové, Zlín, Olomouc, Brno a Ostravu. Pokud se zaměříme na rozdělení na obce, pak rostla všechna města nad 10 000 obyvatel. Většina menších měst obyvatelstvo ztrácela. Ve městech nad 10 000 obyvatel činil přirozený přírůstek 50 000, migrace dalších 350 000. Malé obce a města poklesly přirozenou měnou o 680 000 obyvatel, 400 000 migracemi.

- **Po druhé světové válce**

Trend urbanizace pokračoval a docházelo k osídlování pohraničí, hlavně měst. Vnitřní směry osídlování pohraničí – hlavně ze sousedících okresů: Čechy – 40 %. Z Kladna a Mladé Boleslavi, které byly v té době pohraniční, pocházela nejintenzivnější migrace. Na Moravě byly téměř všechny okresy pohraniční. Významná migrace pocházela

¹² *Ústav pro ekopolitiku, o. p. s.* [databáze online]. Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. [citováno 2011-9-22]. Dostupné z URL <<http://www.ekopolitika.cz>>

z východních okresů. Sudety byly osídleny hlavně z jižních Čech. Došlo k vylidnění Prahy. Brno bylo vylidněno mnohem méně, protože v něm byla jen malá německá menšina.

Rozsah migrace v tomto období:

810 000 Čechy (20 % obyvatelstva Čech)

300 000 Morava (13 % obyvatelstva)

120 000 Slovensko (3%)

- **50. léta**

Toto období bylo charakteristické ještě větším soustředěním obyvatel do měst, masovou industrializací a více méně řízenou migrací obyvatel do měst (Ostrava – Nové Hutě, Poruba – spojeno s Ostravou, Havířov, Karviná, Pardubice, Jablonec, Teplice, Mladá Boleslav – města s průmyslem.) Největší přírůstky obyvatel vznikly přirozenou měnou (Český Krumlov, Bruntál, Jihlavsko).

- **60. – 70. léta**

Největší přírůstky obyvatel vznikly přirozenou měnou, hlavně na Ostravsku. V okresech Sokolov, Český Krumlov, Chomutov, Zlín a Vsetín vznikly vysoké přirozené přírůstky v důsledku mladé struktury obyvatelstva. Urbanizace pokračovala a ve městech vzrostlo obyvatelstvo o 20 % a podíl městského obyvatelstva činil 67 %. Největší rozvoj měst zaznamenaly jižní Čechy, severní Morava a také severní Čechy. Města jako Rožnov pod Radhoštěm, Tachov a Chodov v této době zdvojnásobily počet svých obyvatel. Nejmenší přírůstky zaznamenaly Praha a Brno s pomalým tempem bytové výstavby. Města ve středních Čechách, Opavsko, Karviná a zázemí velkých měst již zaznamenaly první depopulační vlny. Venkovské obce ztratily 400 000 obyvatel.

- **80. léta**

V této době už znatelně rostly příměstské obce. Celkový vývoj obyvatelstva stagnoval - část byla růstová, část depopulační. Rostou severní Morava kromě Karviné, jižní Čechy kromě Písku, Jindřichova Hradce a Pelhřimova, dále rostou Třebíč, Jihlava a Žďár nad Sázavou.¹³

¹³ Hampl, M., Gardavský, V, Kühnl, K.: *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*, Univerzita Karlova, Praha 1987

- **1990 – 1995**

V těchto letech docházelo ke ztrátě obyvatelstva a zastavila se urbanizace. Důvodem byla chybějící bytová výstavba. Většina měst byla depopulačních, roste venkovské obyvatelstvo poprvé po velmi dlouhé době. V ČR žilo 75 % obyvatelstva ve městech, v Německu činí tento podíl 80 %. Střední Evropa vykazuje nižší podíly. Tyto podíly jsou pouze ilustrativní, administrativní vymezení měst se liší stát od státu.¹⁴

- **1995 – současnost**

Po ukončení výstavby panelových sídlišť je bytová výstavba řešena především suburbánní výstavbou rodinných domů, které mají velikou koncentraci na malém prostoru. V posledních letech se v České republice často realizovala výstavba velkých nákupních center, omezeně i průmyslových areálů. V současnosti patří k rozsáhlejším ztrátovým územím především pohraniční zóny i vnitřní periferie podél zemských hranic Čech a Moravy.¹⁵

Vývojové trendy migrace úzce souvisejí s obecnými vývojovými pravidelnostmi sídelních systémů. Extenzivní fáze urbanizace je typická absolutním i relativním růstem městského obyvatelstva. To je vyvoláno potřebou fyzické koncentrace pracovních sil do rozvíjejících se středisek. Jedná se tedy o jednosměrně orientovanou migraci z venkova do měst, přičemž hlavní migrační proudy směřují do nejvýznamnějších středisek. V současnosti dochází k ukončování statické koncentrace obyvatelstva a nastupuje vztahová koncentrace s mobilitou obyvatelstva mezi centry a rozvojem další formy územní mobility.¹⁶ Zatímco v předchozím období měla migrace převážně funkci koncentrační a selektivní, pak se dnes stále více prosazuje její funkce vztahově integrační. Tyto změny jsou patrné z protisměrných migračních proudů a snižování podílu saldové složky na migračním obratu.

Přechod mezi extenzivní a intenzivní fází vývoje sídelních systémů se projevuje rozvojem nových tendencí a forem v systému osídlení. Jedná se především o proces

¹⁴ Strakoš, M.: *Urbanizace I. Dějiny urbanizace a urbanizmu*, Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava 2011

¹⁵ Pokludová, A.: *Urbanizace II. (elektronický zdroj): Studijní materiál pro disertační kurz*, Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava 2011

¹⁶ Pokludová, A.: *Urbanizace II. (elektronický zdroj): Studijní materiál pro disertační kurz*, Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava 2011

suburbanizace, pro který je typické prostorové rozšiřování urbanizovaných území. V suburbánním zázemí velkých měst dochází k populačnímu růstu, směřují sem migrační proudy jak z území ležících mimo aglomeraci, tak především proudy z centrálních zón těchto urbánních celků. Suburbanizaci nelze ovšem chápat pouze jako změnu v rozmístění obyvatelstva. Kromě obytné funkce dochází v dalších fázích k decentralizaci i některých komerčních aktivit. V širším pojetí je suburbanizace součástí celospolečenských změn spojených například s novými vzorci chování¹⁷.

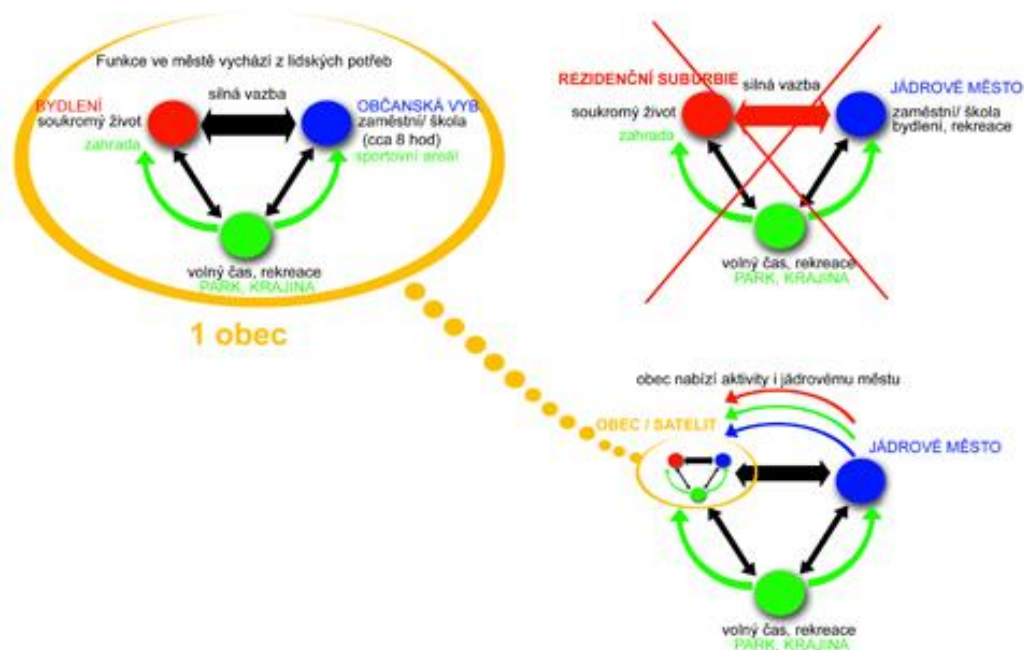
3.2. Charakteristika suburbanizace

V posledních několika letech dochází nejen v Ústeckém kraji k značným změnám jak v uspořádání měst, tak celých sídelních aglomerací. Jedním z procesů, který má vliv na proměny těchto uspořádání je již zmiňovaná suburbanizace. Suburbanizace je charakteristickým rysem současného stadia urbanizačního procesu, který můžeme chápat jako přenášení městských funkcí, aktivit (průmysl, služby, vybavení, bydlení) a obyvatelstva z jádrového města do přilehlých okrajových oblastí. Suburbanizace je obecně chápána jako proces rozšiřování předměstí, prostorová změna osídlení, která je charakteristická hromadným stěhováním obyvatel z centrálních částí městských aglomerací do jejich okrajových částí, za administrativní hranice městských celků se zachováním úzkých funkčních vztahů nově osídlených území se sídelními jádry. Vznik jednotlivých suburbií je často spojován s výstavbou nízkopodlažní zástavby. Tento proces způsobuje grafické rozšiřování a výstavbu nových příměstských obcí, ale také nevratné zásahy do krajiny.¹⁸

¹⁷ Čermák, Z.: *Migrace a suburbanizační procesy v České republice* in Demografie, 2005

¹⁸ Kostecký, T. *Political Behavior in Metropolitan Areas in the Czech Republic between 1990 and 2002 – Patterns, Trends, and the Relation to Suburbanization and Its Socio-Spatial Patterns*. Praha: Sociologický ústav Akademie věd České republiky, 2005

Obrázek č. 5 - Suburbanizace



Zdroj: <http://www.habilab.cz/>

Se suburbanizací se poprvé setkáváme po 2. světové válce v USA, kde bylo možné stěhování usnadněné rozvojem automobilismu. Tím bylo umožněno realizovat vlastní bydlení v rodinném domě na mimo město. Vzniklé typické americké čtvrtě v té době nebyly ani vesnicemi, ani městy, ale suburbii, kam se nebylo možno dostat jinak než automobilem. Ve většině suburií je tomu tak dodnes. Postupem času se suburbanizace rozšířila i do dalších částí světa, zejména pak do západní Evropy.¹⁹

Suburbanizace je fází urbanizačního procesu, kdy přibývá nebo ubývá počet obyvatel ve městech a zároveň roste počet obyvatel v příměstských zónách. Suburbanizace je proces komplexní, podmíněný a doprovázený různými jevy, procesy a znaky. Jedná se o součást procesu vývoje měst a mezi její znaky patří prostorová i sociální segregace. Tento vztah prostorové a sociální segregace je oboustranný, stejně jako vztah fyzické a sociální struktury města.²⁰ Je většinou chápána se svými negativními projevy, které jsou hodnoceny

¹⁹ Hnilička, P.: *Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domků*, ERA Brno 2005

²⁰ Šilhánková, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

jako nežádoucí, vedoucí k sociální segregaci. Suburbanizace není v České republice ve srovnání s rozvinutými státy tak rozsáhlá a nemá tudíž doposud tak negativní dopady. Jedním z projevů suburbanizace je „sídelní kaše“ (urban sprawl), což je vytváření nové výstavby mimo existující zastavěná území, v oblastech vlivu rozvoje metropolitních měst nebo v pásech okolo hlavních dopravních tahů.²¹ Obchodní, logistická a jiná komerční zařízení vznikají na komunikačních křižovatkách a podél dálničních a hlavních silničních tahů. Suburbanizace zvyšuje závislost na osobní automobilové dopravě a vyvolává řadu negativních důsledků, jakými jsou např.:²²

- V okolí větších i menších měst a mimo zastavěná území obcí se rozkládají čistě obytná území bez občanské vybavenosti.
- V zastavěných územích a centrech měst se nedostává veřejných prostředků a soukromého kapitálu na obnovu existující výstavby či existující nevyužité infrastruktury.
- Městská sídliště se stávají ghety se zvýšenou kriminalitou.

Suburbanizace se tedy vyznačuje neúnosně vysokými nároky na zábor půd i náklady na budování dopravní a technické infrastruktury. V porovnání s kompaktní zástavbou jsou takto lokalizované objekty, komplexy a zařízení příčinou mnohem vyšších spotřeb energií a vody i jejich ztrát v rozvodných sítích. Mnohonásobně roste potřeba mobility značné části obyvatelstva nových obytných zón na okrajích měst či za jejich administrativními hranicemi v suburbánních oblastech. Každodenní dojíždění za prací, do škol, za službami, nákupy a kulturou vyžaduje překonávání stále větších vzdáleností. Tyto lokality nemohou být dostatečně obslouženy veřejnou dopravou a lidé zde bydlící či pracující jsou striktně závislí na používání individuální automobilové dopravy. Jiné pravidelné způsoby přepravy, jako je například cyklistika a chůze, jsou zde téměř nereálné.²³ Komerční objekty, které jsou umístěné ve volné krajině, způsobují nárůst přepravních výkonů jak osobní, tak i nákladní silniční dopravy. Radikálně se zvyšují

²¹ Gremlica, T.: *Hrozba jménem Urban Sprawl: Chaotický růst městských aglomerací ohrožuje i Českou republiku*, Veřejná správa 26/2001

²² Hnilička, P.: *Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domků*, ERA Brno 2005

²³ *Ústav pro ekopolitiku, o. p. s.* [databáze online]. Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. [citováno 2012-9-2]. Dostupné z URL <<http://slovník.ekopolitika.cz/u.shtml>>

výdaje na modernizaci a údržbu silniční infrastruktury. Cenové relace i charakter rozptýlené rezidenční zástavby v suburbánních zónách dokumentují sociální segregaci. Rozvoj příměstských oblastí celkově koresponduje s úpadkem vnitřních částí měst. Klesá celková rozloha částečně přirozených ekosystémů, biocenter a biokoridorů i půd vhodných pro zachování udržitelného stupně zemědělského, lesnického a rekreačního využívání krajiny. Stále více je tak narušována schopnost původně vyváženého přírodního prostředí poskytovat tzv. komplexní ekologický servis.²⁴

Suburbanizace není jediným projevem vystěhovávání obyvatel z měst. Jedním z pojmů je i deurbanizace. Tímto termínem označujeme postupné snižování počtu stálých obyvatel měst.²⁵ Bytové domy v centrech velkoměst jsou rekonstruovány na kancelářské objekty nebo odsouzeny k demolici, za účelem výstavby nových center určených výhradně pro komerční účely. Část populace v produktivním věku odchází z těchto zón a z panelových sídlišť stěhuje do suburbií, zatímco velký počet lidí v postproduktivním věku využívá ke stálému bydlení své chaty a chalupy na venkově.²⁶ Dalším typem urbanizačního procesu je reurbanizace. Reurbanizací nazýváme stav, kdy se obyvatelé navracejí zpět do měst a dochází k opětovnému osídlování centrálních zón měst a metropolitních regionů.²⁷ Opuštěné administrativní a komerční budovy i historické industriální stavby jsou přestavovány na luxusní ubytování. Tento způsob bydlení upřednostňují především příslušníci vrstev s velmi vysokými příjmy.²⁸

Vzhledem k jednotlivým fázím urbanizačního procesu vyplývá, že suburbanizace je jednou a to nikoli konečnou etapou tohoto procesu. Při sledování dopadů těchto fází do prostorové struktury příměstské krajiny a metropolitních měst ovšem může dojít ke změnám a negativním dopadům, které budou v budoucnosti jen těžko odstranitelné nebo

²⁴ *Ústav pro ekopolitiku, o. p. s.* [databáze online]. Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. [citováno 2011-9-25]. Dostupné z URL <<http://www.ekopolitika.cz>>

²⁵ *Wikipedie* [databáze online]. Wikimedia Foundation Inc. [citováno 2011-9-19]. Dostupné z URL <cs.wikipedia.org/wiki/Urbanizace>

²⁶ Ouředníček, M.: *Suburbanizace Prahy*, Přírodověcká fakulta Univerzity Karlovy, Praha 2001

²⁷ Ústav územního rozvoje: *Urbanismus a územní rozvoj*, Brno: Ústav územního rozvoje, 1998

²⁸ Giddens, A.: *Sociologie*. Praha: Argo, 1999

dokonce nebudou odstranitelné vůbec.²⁹ Z tohoto důvodu je tedy potřeba problematiku procesu suburbanizace studovat a hledat možnosti a východiska, které nám umožní předejít nebo alespoň zmírnit neodstranitelné dopady této vývojové etapy urbanizačního procesu.

V suburbánním zázemí velkých měst dochází k populačnímu růstu, směřují sem migrační proudy jak z území ležících mimo aglomeraci, tak především proudy z centrálních zón těchto urbánních celků.³⁰ Suburbanizaci nelze ovšem zjednodušeně chápat pouze jako změnu v rozmístění obyvatelstva. Vedle obytné funkce dochází v dalších fázích k decentralizaci i některých komerčních aktivit. V širším pojetí je suburbanizace součástí celospolečenských změn spojených například s novými vzorci chování³¹.

Současné změny v osídlení ve vyspělých zemích úzce souvisejí s vývojem v ostatních sférách sociálně ekonomického systému. Značný vliv má hlavně celosvětový proces ekonomické restrukturalizace spojený s deindustrializací, což se odráží například v úpadku starých průmyslových aglomerací.³² Díky novým technologiím výrazně roste mobilita kapitálu a výrobní kapacity se z tradičních průmyslových oblastí přemísťují do nových míst s levnou pracovní silou a s možností investovat na „zelené louce“. Zároveň globalizace výrobních i obslužných procesů, vytváření nadnárodních společností spolu se změnami organizačních struktur vedou vedle dekoncentrace výroby k centralizaci kontrolních a rozhodovacích procesů do světových či regionálních metropolí. Atraktivní pracovní místa v bankovníctví, pojišťovnictví v poradenských službách apod. se soustřeďují do center velkých měst a stávají se impulsem jejich dalšího rozvoje.³³

Výrazný vliv na změnách osídlení má však také demografický vývoj. Dochází ke stárnutí populací, což znamená, že plodnost se dlouhodobě snižuje a tím dochází ke

²⁹ Šilhánková, V. a kol.: *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

³⁰ Čermák, Z., *Transformační procesy a migrační vývoj v České republice*, In Geografická organizace společnosti a transformační procesy v ČR, Univerzita Karlova, Praha 2001

³¹ Čermák, Z., *Migrace a suburbanizační procesy v České republice* in Demografie, 2005

³² Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*, Ústav pro ekopolitiku 2002

³³ Čermák, Z., *Transformační procesy a migrační vývoj v České republice*, In Geografická organizace společnosti a transformační procesy v ČR, Univerzita Karlova, Praha 2001

zmenšování rodin. Toto může vést k tomu, že pro malé rodiny je ekonomicky výhodnější bydlení v bytě než v rodinném domku a může docházet k opouštění rodinných domů v suburbánních zónách a migraci zpět do měst.³⁴

Společenský vývoj vede k tomu, že se postupně mění i nároky na kvalitu bydlení. Pro vyšší střední třídy je jedním z řešení právě bydlení na okraji velkého měst, popřípadě v přilehlé obci. Zvyšují však i nároky na okolní občanskou vybavenost, a tak jsou preferované obce s mateřskou školou, základní školou, s obchody, území s nižší mírou nezaměstnanosti, dobrou dopravní dostupností sídla, dostupnost veřejnou dopravou a ekologicky příznivé prostředí.

3.2.1. Suburbanizace v ČR

V České republice se suburbanizace v dobách komunismu neměla možnost rozvinout, především díky politické, společenské, správní situaci a v neposlední řadě migračním bariérám. Naplno se tedy suburbanizace u nás rozvinula až v 2. polovině 90 let. 20. století. V této době byla již větší dostupnost hypoték, vyšších reálných příjmů a vyšší koupěschopností obyvatel.³⁵ Otevřela se tak možnost realizovat si „vlastní dům v přírodě za městem“ i pro střední příjmové třídy. Nabídková strana byla připravena a dokázala na zvýšenou poptávku reagovat. Stavební parcely byly a jsou k dispozici, začaly se nabízet i lacinější pozemky, rozšířila se tak jejich dostupnost. Migrační přírůstky do začátku devadesátých let zaznamenávala především větší města a výjimečně i jiné oblasti, ve kterých probíhala výstavba panelákových sídlišť.³⁶ Malé obce migrací obyvatelstvo ztrácely, protože se obyvatelstvo stěhovalo za výstavbou panelových sídlišť. Tento migrační trend se však po roce 1990 změnil a malé obce opět začaly migrační obyvatele získávat zpět.³⁷ Lidé si chtěli splnit svůj sen a systém jim nekladl již takové překážky jako

³⁴ Hampl, M. a kol.: *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*, Praha: Univerzita Karlova, 1996

³⁵ Ouředníček, M.: *Suburbanizace Prahy*, Přírodověcká fakulta Univerzity Karlovy, Praha 2001

³⁶ *Ústav pro ekopolitiku, o. p. s.* [databáze online]. Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. [2011-10-1]. Dostupné z URL <<http://www.ekopolitika.cz>>

³⁷ Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha 2002

dřív a na předměstí odcházeli hlavně z důvodu vyššího požadavku na kvalitu života a životní prostředí.

Dalším důležitým aspektem jsou také změny ve způsobu života, v chování a hodnotové orientaci lidí. V 70. letech byly migrační ztráty zapříčiněny preferováním názorů o venkovském způsobu života a návrat k přírodě, umocněné výraznými ekologickými problémy, které jsou nejvíce znatelné právě ve velkých městech. Naopak převážně v 80. letech se objevily názory, které upřednostňují městský způsob života a bydlení v klasickém kompaktním městě. K pochopení změn, které probíhají v osídlení, přispívá i demografický vývoj, jako je snižování plodnosti a s tím spojené zmenšování rodin. Dochází tak k nárůstu dvou a jednočlenných domácností, které může vést hlavně u mladších generací k opouštění rodinných domů v suburbánních zónách a migraci zpět do měst. Také stárnutí obyvatelstva a s tím spojené zvyšování podílu starých obyvatel urbanizované prostory.³⁸

Do suburbanizovaných částí se stěhují spíše střední a vyšší vrstvy obyvatel, zatímco ve velkých městech zůstávají sociálně slabší obyvatelé a centra velkých měst tudíž ztrácejí na atraktivnosti.³⁹ Automobily se staly dostupnějšími a už nebyly pouze výsadou bohatší společenské vrstvy, což významně pomohlo vziku suburbii. Dalším z důvodů stěhování do suburbii může být také fakt, že stále více lidí upřednostňuje placení hypotečního úvěru na vlastní nemovitost, než pravidelně platit nájem za nemovitost, která přímo jim nepatří. Mnoho obyvatel metropolitních oblastí, kteří pracují v centrální oblasti města, si volí bydliště v těchto suburbii a denně dojíždějí do práce automobilem nebo hromadnou dopravou. Jiní naopak využívají nových technologických možností a pracují z domova, v prostředí, které považují za mnohem příjemnější než ve městě.⁴⁰ Neplánovaná suburbanizace z hlediska dlouhodobého časového hlediska nevyužívá efektivně potenciál zastavovaných území a navíc vytváří náklady na dopravní a technickou infrastrukturu a další vybavení území.

³⁸ Hampl, M. a kol.: *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v ČR*, Univerzita Karlova, Praha 2001

³⁹ Gremlica, T.: *Hrozba jménem Urban Sprawl: Chaotický růst městských aglomerací ohrožuje i Českou republiku*, Veřejná správa 2001

⁴⁰ Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*, Ústav pro ekopolitiku 2002

Suburbanizace se v České republice nejvíce projevuje utvářením rozsáhlého migračně-ziskového území ve Středních Čechách, na které se napojuje oblast Plzeňska. Druhé nejrozsáhlejší území se utvořilo v zázemí brněnské aglomerace a v prostoru Střední Moravy.⁴¹ V České republice se tak zformoval prostorový vzorec, v němž dominují migračně atraktivní oblasti v širší působnosti center Prahy, Brna a Plzně, přičemž tato samotná jádra jsou migračně ztrátová⁴². Ke zmíněné migrační ztrátě těchto velkoměst přispívá skutečnost, že mnozí rodiče řeší situaci z důvodu nedostatku volných bytů v centrech měst, přestěhování na venkov a uvolňují tím dosavadní byty rodinám svých dětí. Ty totiž nemají šanci získat jiným způsobem byt ve velkoměstě, ve kterém pracují.

3.3. Urbanistické souvislosti suburbanizace

I když je suburbanizace především záležitostí velkých měst, suburbanizační faktory mají dopad na proměny menších sídel a měst v okruhu velkých měst. Důležité je poznat a následně ovlivnit hlavní faktory a mechanismy, které buď omezující, nebo zpomalující tempo suburbanizace a to včetně negativních důsledků, které jsou s nimi spojenými a narušují území a jeho potenciál. Jedním z těchto faktorů je ekonomická efektivnost provozu v delším časovém horizontu. V dlouhodobém časovém horizontu představují tak provozní náklady (cesty do práce, za kulturou a službami) nejvyšší položku nákladů na vybavení oproti jeho investičním nákladům.⁴³

Budeme-li posuzovat působení suburbanizace z hlediska provozních nákladů v území, můžeme rozdělit celý systém na následující faktory rozvoje území:

- využití území a jeho intenzita
- funkční struktura

⁴¹ Šilhánková, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

⁴² Hampl, M. a kol.: *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*, Univerzita Karlova, Praha 2001

⁴³ Markvart, J.: *Suburbanizace, pěší pohyb a krajina. Příklad města Brna*, Urbanismus a územní rozvoj, 2002

- provozní struktura
- prostorové uspořádání

Komplexní působení jednotlivých faktorů pak ovlivňuje volbu konkrétního způsobu a formy koncepce rozvoje města.⁴⁴

K celkové urbanistické a územní charakteristice suburbanizace je nutné ještě zdůraznit následující skutečnosti:

- suburbanizace je charakteristickým rysem současného stadia urbanizačního procesu,
- suburbanizaci můžeme chápat jako přenášení městských funkcí, aktivit (průmysl, služby, vybavení, bydlení, apod.) a obyvatelstva z jádrového města do přilehlých okrajových oblastí,
- prostorová expanze měst do okolní přírodní a venkovské krajiny v souvislosti se suburbanizací může nabývat rozmanitých forem.⁴⁵

3.3.1. Využití území a jeho intenzita

Území je v obecném smyslu chápáno jako zájmové nebo závislé území včetně objektů v této oblasti, jako jsou: porosty, vodstvo, komunikace, ale i technické zařízení.⁴⁶ Tato oblast představuje omezený a nenahraditelný zdroj, umožňující realizaci potřeb společnosti v prostoru a čase. Intenzita využití území je velmi citlivý faktor, umožňující sice efektivní využití potenciálu území, ale může také vyvolat narušení nebo devastaci přírodního prostředí. Rozsah dopravních a inženýrských sítí a také náročnost provozu na nich je přímo úměrná velikosti území. Proto je důležité stanovení optimálního stupně

⁴⁴ Šilhánková, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

⁴⁵ Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*, Ústav pro ekopolitiku 2002

⁴⁶ *Wikipedie* [databáze online]. Wikimedia Foundation Inc. [citováno 2012-1-23]. Dostupné z URL <cs.wikipedia.org/wiki/uzemi>

využití území, jako základního indikátoru ovlivňujícího celkovou efektivitu fungování území.⁴⁷

Z hlediska územního plánování a urbanismu (ne jako způsobu života, ale jako procesu utváření sídel), je suburbanizace fází urbanizačního procesu, při které město již vyčerpalo možnosti rozvoje na vlastním území a expanduje proto s bydlením a jinými aktivitami do suburbánní oblasti.⁴⁸ Děje se tak pochopitelně se všemi dopady územními, provozními, sociálními a enviromentálními.

3.3.2. Funkční struktura

Suburbanizace bývá často spojována s rozvojem nízkopodlažní zástavby v územích, která se nacházejí mimo kompaktní město. Neplánovaná suburbanizace z dlouhodobého časového horizontu nevyužívá efektivně potenciál území a navíc vytváří náklady vyvolané nutností budování potřebné dopravní a technické infrastruktury a dalšího vybavení území. Suburbánní území vykazují vysoké relativní přírůstky obyvatel imigrací, zatímco centrum měst a starší čtvrtě populačně stagnují nebo zde začíná obyvatelstvo postupně ubývat.⁴⁹ Suburbanizace je často spojována se stěhováním obyvatel s vyšším sociálním statutem z centrálních částí města na předměstí a tím zvyšující se negativní sociální polarizací jádra.⁵⁰

Kromě nové výstavby a imigrace obyvatelstva je pro suburbanizaci také charakteristická obnova existující venkovské zástavby a změna způsobu života. Tento proces byl do určité míry ovlivněn v minulosti územním plánováním. Jde o reakci na nezdravé prostředí vnitřních měst. Z tohoto důvodu byla preferována zástavba ve zdravém prostředí mimo města, která ve vyhovující dopravní dostupnosti umožňovala využívat

⁴⁷ Universum: *Všeobecná encyklopedie*, Praha: Euromedia Group - Odeon, 2001

⁴⁸ Markvart, J.: *Suburbanizace, pěší pohyb a krajina. Příklad města Brna*, Urbanismus a územní rozvoj, 2002

⁴⁹ Šilhánková, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

⁵⁰ Hnilička, P.: *Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domků*, ERA Brno 2005

městské výhody.⁵¹ V komunistických zemích byl počáteční rozvoj suburbanizace zastaven a výstavba rodinných domků na předměstích nahrazena budováním sídlišť panelových domů.

3.3.3. Provozní struktura

Provozní struktura je charakterizována dopravní zátěží a vyjádřena dopravními vztahy. Sídelní provoz charakterizuje dopravu a osob, nákladů, zásobování vodou, likvidaci odpadních vod a odpadů, přenos energií a informací. Úkolem provozu města je nejen zajištění optimálního spojení mezi jednotlivými provozními celky města, ale také vlastní obsluhu jednotlivých aktivit městského vybavení.⁵² Principy dopravního uspořádání by měly vycházet z funkční organizace, provozních kritérií a dopravního členění území města na jednotlivé dopravní zóny. Tak by byl optimalizován celkový objem přepravní práce.

3.3.4. Provozní vztahy

Hlavní provozní vztahy ve městě jsou:⁵³

- bydliště – pracoviště – hlavně denní provozní vztah,
- bydliště – rekreace - hlavně denní a víkendová; u menších měst a venkovských sídel hrozí nebezpečí devastace v období prázdnin,
- bydliště – centrum, pravidelnost vazeb; rozvoj souvisí s růstem životní úrovně, změnami životního stylu a délkou pracovní doby
- pracoviště - rekreace: mají v čisté formě relativně malý význam.

⁵¹ Gremlica, T.: *Hrozba jménem Urban Sprawl: Chaotický růst městských aglomerací ohrožuje i Českou republiku*, Veřejná správa 26/2001

⁵² Ústav územního rozvoje: *Urbanismus a územní rozvoj*, Brno: Ústav územního rozvoje, 1998

⁵³ Markvart, J.: *Suburbanizace, pěší pohyb a krajina. Příklad města Brna*, Urbanismus a územní rozvoj, 2002

3.4. Hodnocení dopadů suburbanizace na území

Pro sledování a případné usměrňování suburbanizace je nejprve nutné vytvoření nástrojů pro tyto činnosti. Ty nám pomáhají vyhodnocovat to, čeho má být dosaženo a porovnávání skutečných výsledků s našimi záměry a s plánem. Jedná se například o věcné indikátory, popisující změny fyzického stavu dané lokality.

3.4.1. Indikátory ze sady Společných evropských indikátorů ECI

Aby bylo možné porovnávat údaje i celosvětově mezi sebou, vytvořila Evropská komise Společné evropské indikátory udržitelného rozvoje na místní úrovni (European Common Indicators). Cílem je sledovat, zda město využívá ke svému rozvoji již jednou urbanizovaných ploch nebo zda zabírá dosud neurbanizované plochy.⁵⁴

Tato iniciativa je založena na společném souboru integrovaných indikátorů, kde jednotlivé indikátory odrážejí vzájemné působení mezi hledisky ekonomickými, společenskými a environmentálními. K iniciativě se již připojilo přes 150 evropských měst a v České republice indikátory sleduje 12 měst a jeden mikroregion.⁵⁵

Sady indikátorů:⁵⁶

- **Spokojenost občanů s životem v obci** - všeobecná spokojenost občanů s různými rysy života v obci;
- **Místní doprava a přeprava osob** - denní přepravní vzdálenosti a způsoby přepravy;

⁵⁴ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-10]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

⁵⁵ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-10]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

⁵⁶ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-11]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

- **Dostupnost veřejných prostranství a místních služeb** - dosažitelnost nejbližší veřejné zelené plochy pro místní obyvatele a dosažitelnost základních služeb;
- **Kvalita vnějšího ovzduší** - počet dnů s dobrou a zdravotně nezávadnou kvalitou ovzduší;
- **Cestování dětí do a ze školy** - způsoby dopravy, které děti používají k cestování mezi domovem a školou;
- **Udržitelný management obce a místních podniků** - podíl státních i soukromých organizací, které přijaly a využívají environmentální a sociální způsoby řízení (EMS a EMAS);
- **Hluková zátěž** - podíl obyvatel vystavených škodlivým hladinám hluku;
- **Udržitelné využívání půdy** - udržitelný rozvoj, obnova a ochrana ploch a půdy v rámci obce/města;
- **Udržitelné výrobky** - podíl certifikovaných ekologicky šetrných výrobků a produktů ekologického zemědělství na celkové spotřebě.

3.4.2. Indikátor B9 - Udržitelné využívání půdy

Pro sledování suburbanizace se dá nejlépe využít indikátor B.9, který se týká trvale udržitelného rozvoje, obnovy a ochrany území a lokalit ve městech a obcích.⁵⁷ Nejlepší řešení při využívání území znamená efektivní užívání území ve městě prostřednictvím cíleného rozvoje města, s minimalizací záboru u dosud neurbanizovaných ploch (zemědělské a nedotčené půdy).

Tento indikátor hodnotí území z hlediska jejich rozdělení do následujících hlavních ukazatelů:⁵⁸

⁵⁷ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-11]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

⁵⁸ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-11]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

- **Současně zastavěné území (U):** procentuální podíl uměle vytvořených / urbanizovaných / zastavěných ploch z celkové rozlohy obce (správního území) v % (výměra v ha);
- **Území určené k přestavbě (B):** (opuštěná a kontaminovaná území) celková půdorysná výměra zanedbaných ploch) v % (výměra v ha);
- **Současně nezastavěné území (N):** procentuální podíl neurbanizovaných / nezastavěných ploch z celkové rozlohy obce (správního území) v % (výměra v ha);
- **Území zastavitelné určené platným územním plánem (Z):** (nový rozvoj) kvóta na zástavbu dosud neurbanizovaných / nezastavěných ploch (zelené louky) v % (výměra v ha).

3.4.3. Indikátor A4 - Dostupnost veřejných prostranství a místních služeb

Tento indikátor analyzuje fungování sídla, tzn. měří územní dopady suburbanizace a definuje dostupnost jako bydlení v okruhu 300 metrů nebo 15 minut pěší chůze od veřejných prostranství nebo jiných služeb.⁵⁹ Nesplněné základní požadavky na zásobování potravinami, poskytování základní zdravotní péče, základní služby, nedostatečná hromadná doprava a přístup občanů k veřejným prostranstvím vede k nespokojenosti a neuspokojení sociálních potřeb obyvatel a zvýšené potřebě cestovat za těmito faktory.

Veřejná prostranství jsou definována jako:⁶⁰

- veřejné parky, zahrady či otevřená prostranství, které slouží pouze chodcům nebo cyklistům, vyjma zelených dopravních ostrůvků nebo dělících pásů a hřbitovů (kromě případů, kdy místní samospráva připustí jejich rekreační funkci, případně přírodní, historický nebo kulturní význam;
- nezastřešená sportovní zařízení, bezplatně přístupná veřejnosti;

⁵⁹ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-10]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

⁶⁰ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-10]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

- soukromá prostranství (parky, zemědělské plochy), která jsou bezplatně přístupná veřejnosti.

Základní služby jsou definovány jako:⁶¹

- primární zdravotnické služby veřejnosti (lékaři, zubaři, nemocnice a polikliniky, lékařské služby první pomoci, rodičovské poradny, pedagogicko-psychologické poradny);
- linky hromadné dopravy s minimální frekvencí alespoň po část pracovního dne (jednou za půlhodinu);
- veřejné školy (povinná školní docházka a mateřské školy);
- ochody se základními potravinami a obchody s čerstvým ovocem a zeleninou (vyhodnocujeme dostupnost k oběma typům obchodů - tzn. vzdálenost 300 m od obchodu se zeleninou a zároveň 300 m od obchodu s čerstvým pečivem)
- služby sběru separovaného odpadu a nádoby na separovaný odpad

3.4.4. Indikátor A3 - Místní doprava a přeprava osob

Tímto indikátorem zjišťujeme a popisujeme mobilitu občanů žijících na území dané samosprávy.⁶² Mobilita občanů v městském prostředí může mít důležitou vypovídající funkci jak z hlediska kvality života přímých účastníků a času věnovanému cestování, nákladům na něj, atd., tak z hlediska zátěže mobility na životní prostředí. Vyšší mobilitou dochází také ke zhoršení kvality ovzduší a nárůstu emisí oxidu uhličitého a hluku.⁶³ Vhodným řešením je docílení snížení individuální dopravy a jejím nahrazením alternativními způsoby dopravy.

⁶¹ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-10]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

⁶² *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-10]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

⁶³ Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha 2002

Mezi hlediska které přispívají k určení obecného modelu mobility každého občana, patří:⁶⁴

- průměrný počet cest, které vykoná každý občan během dne. Cesta je chápána jako přemístění se z počátečního do cílového bodu (počet cest za den na osobu);
- účel cest a jejich pravidelnost během týdne, kde můžeme cesty rozdělit na systematické a nesystematické (% systematických cest / % nesystematických cest);
- průměrná denní vzdálenost cesty na osobu (km na osobu);
- délka trvání cest (čas v minutách);
- použité druhy dopravy pro tyto cesty nebo pro různé vzdálenosti každé cesty (% vtahující se k různým druhům dopravy zahrnutým do průzkumu).

3.4.5. Indikátor B6 - Cestování dětí do a ze školy

Tento indikátor má za cíl určit, jak se děti dopravují do školy a zpět, jaká je bezpečnost místní komunity a systému hromadné dopravy. Dále udává počet dětí, které chodí do školy pěšky nebo na kole, a u ostatních zjistit, z jakých důvodů používají hromadnou dopravu nebo soukromá auta.⁶⁵

3.4.6. Indikátor A1 – Spokojenost s místním společenstvím

Indikátor Spokojenost s místním společenstvím zjišťuje úroveň spokojenosti občanů, tzn. podíl spokojených (velmi, mírně) a nespokojených (velmi, mírně) občanů s

⁶⁴ Čermák, Z., *Transformační procesy a migrační vývoj v České republice*, In Geografická organizace společnosti a transformační procesy v ČR, Univerzita Karlova, Praha 2001

⁶⁵ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-11]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

městem jako s místem, kde žijí a pracují. Obyvatelé dané oblasti odpovídají na tyto otázky.⁶⁶

- Jak jsou občané spokojeni se svou obcí, kde žijí a pracují?
- Jak jsou občané spokojeni s jednotlivými rysy fungování obce?
- Jak občané hodnotí různé rysy fungování obce, a který z těchto rysů vnímají jako nejdůležitější z hlediska kvality jejich života?

3.5. *Enviromentální dopady suburbanizace*

Vznik nových zástaveb v suburbiiích a satelitech zasahuje do okolní venkovské a přírodní krajiny a nese tak sebou negativní ekologické důsledky. Výstavbou samostatných rodinných domů, parkovišť, skladů, výrobních závodů a obchodních objektů, dochází k záboru půdy, která byla původně určena k zemědělskému a lesnickému využívání. Jednoúčelové využití krajiny pouze k bydlení je nesystémovým řešením, neboť postrádá zázemí v podobě ostatní infrastruktury. Přímou úměrně s velikostí aglomerace roste spotřeba pohonných hmot, produkce emisí z dopravy a ztráty energií a vody v rozvodných sítích. Pro mnoho lidí představuje suburbie sen o životě na venkově. Lokalita se jim líbí, když není zastavěna, mají radost, že ze svého okna vidí na louku, pole nebo les. Pak dojde k situaci, že před jejich parcelou vznikne další řada domů, vysoké ploty nebo ohradní zdi. V urbanistických plánech je zapotřebí věnovat pozornost dostupnosti a prostupnosti okolní krajiny například formou pěšin a cyklostezek. V zásadě platí, že pokud plán suburbie nepočítá s výše uvedenými zásadami, je méně kvalitní a v delších časových horizontech pravděpodobně přinese obyvatelům problémy.⁶⁷

Výstavba již zmiňovaných hypermarketů spolu s parkovacími plochami, které musí velikostně odpovídat těmto nákupním zónám, sebou nese zhoršování kvality životního prostředí. Obyvatelé center měst dojíždějí za nákupy do těchto komplexů, a to většinou vlastním automobilem. Využíváním veřejné dopravy by se omezil jak výskyt častých

⁶⁶ *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj*, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-12]. Dostupné z URL <www.timur.cz>

⁶⁷ Baše, M., Cílek, V.: *Krajina domova v době rozpadu města a přeměny venkova*, Veřejná správa 2006

dopravních zácep, tak hluchnost a produkce emisních plynů.⁶⁸ Problémem však je, že spousta suburbií postrádá kvalitní veřejnou dopravu.

Celkový vzhled krajiny, její potenciál, možnosti a způsoby ve využívání a další vlastnosti jsou výsledkem dlouhodobého vývoje přírodních složek a antropogenních vlivů. Uspořádání složek v krajině, prvků a vazeb mezi nimi je označováno jako krajinná struktura. Horizontální struktura krajiny je neustále narušována v důsledku přírodních i antropogenních vlivů a tím se zvyšuje její heterogenita. Přesto se krajina v každém časovém okamžiku nachází ve stavu dynamické rovnováhy. Tento vysoce heterogenní systém můžeme podle procesní závislosti na základních charakteristikách prostředí a na lidské populaci zjednodušeně rozčlenit dle Löwa do tří základních systémových vrstev neboli subsystémů⁶⁹:

- primární krajinný subsystém je tvořen prostorově funkčními danostmi, které se řídí ryze přírodními zákonitostmi a vztahy (tzn. bez vlivu člověka),
- sekundární krajinný subsystém je prostorově funkčním vyjádřením, člověkem vytvářených využívajících systémů. Projev tohoto subsystému vytváří v krajině nejvýraznější vrstvu, tzv. sekundární krajinnou strukturu,
- terciární krajinný subsystém je prostorově funkčním vyjádřením lidských představ o vnímané realitě. Řídí se ryze psychologickými a sociologickými zákonitostmi (jako je například obytnost krajiny, její vzhled, citové vazby na krajinu, rekreace v krajině apod.). Tento subsystém v krajině vytváří často skrytou, zato ale vždy reálně existující terciární krajinnou strukturu.

Z pohledu dnešního vývoje krajinné struktury České republiky prochází dynamickou transformací zejména oblast krajinného typu, kterou označujeme jako příměstskou krajinu. Ta tvoří zónu přechodu mezi městem a volnou krajinou a je významně ovlivňována především projevy suburbanizace, kde původně zemědělský způsobu využití území je nahrazována jinými funkcemi, zejména vlivem komerčních

⁶⁸ Gremlica, T.: *Hrozba jménem Urban Sprawl: Chaotický růst městských aglomerací ohrožuje i Českou republiku*, Veřejná správa 26/2001

⁶⁹ Létal, A., Smolová, I., Szczyrba, Z.: *Transformace příměstské krajiny*, Urbanismus a územní rozvoj 2001

projektů. V širším pojetí lze transformaci příměstské krajiny chápat jako proměny periferní urbánní krajiny a suburbánní zóny⁷⁰, kde kromě výstavby velkých nákupních center je to dále zakládání nových industriálních a skladovacích zón, a pak také nová výstavba rodinných a bytových domů v satelitních lokalitách (suburbanizace nerezidenčních i rezidenčních funkcí).⁷¹ V kontextu soudobého vývoje v České republice suburbanizace přidává ke stávající prostorové struktuře města další prstencové území jeho urbanistické struktury.

Současný model využívání krajiny je jednoznačně orientován na potřeby terciárního sektoru (obchod a služby, včetně dopravy).⁷² Vzniká něco, co není městem, ale zároveň není ani přírodou. Krajinu v okolí velkých měst navíc stále víc protínají betonové rychlostní komunikace, po kterých se sice můžeme dopravovat, ale v krajině, zejména dálnice, fungují jako neprostupné zdi. Krajina je svázaná sítí různých komunikací, které se sice stavějí pro momentální užitek, a rozhodně ne pro krásu a tím krajina degraduje a vytrácějí se z ní přírodní i estetické hodnoty.⁷³

3.6. Sociální dopady

Z hlediska sociálních dopadů je suburbanizace výrazně selektivní proces, který se týká pouze určité skupiny obyvatel. Vede k posílení sociální segregace, která je též zesilována urbanistickým, prostorovým řešením sídla. Domy jsou poskládány vedle sebe, za sebou a to nejčastěji s nedostatečnou vzdáleností mezi jednotlivými domy. Není zde také řešení dalších vazeb a zejména potřeb obyvatel. Obyvatelé satelitních měst jsou tudíž nuceni tyto své potřeby většinou realizovat mimo svá bydliště. Potřeby obyvatel můžeme chápat velmi široce a to od potřeby realizace běžných služeb občanské vybavenosti až po

⁷⁰ Létal, A., Smolová, I., Szczyrba, Z.: *Transformace příměstské krajiny*, Urbanismus a územní rozvoj 2001

⁷¹ Létal, A., Smolová, I., Szczyrba, Z.: *Transformace příměstské krajiny*, Urbanismus a územní rozvoj 2001

⁷² Gremlica, T.: *Hrozba jménem Urban Sprawl: Chaotický růst městských aglomerací ohrožuje i Českou republiku*, Veřejná správa 2001

⁷³ Löw, J., Míchal, I.: *Krajinný ráz*, Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce, 2003

možnosti trávení volného času a dostupnosti veřejných prostranství.⁷⁴ Tyto možnosti nová suburbia nenabízejí a jak již bylo vyzdviženo v předchozích kapitolách, jsou tyto nové lokality většinou čistě monofunkční a určené pouze pro bydlení. Při plánování suburbanizovaných území je málokdy řešen sociální aspekt sídla, protože plánování suburbií se většinou zabývá pouze lokalizací nového satelitního městečka.

Míru sociální segregace lze odvodit dle typu rezidenční suburbanizace. Nejnižší riziko sociální segregace vyvolává zástavba v intravilánu obce či individuální výstavba na okraji zastavěného území. Vyšší míru segregace již vyvolává kolonie rodinných domků přilehlá k zastavěnému území, samostatně stojící kolonie rodinných domků. Nejvyšší míru selektivního procesu poté lze očekávat v suburbiích typu uzavřená komunita či samostatně stojící rodinný dům.⁷⁵

V souvislosti s typickými sociálními znaky suburbanizace lze popsat s určitou mírou zjednodušení typický profil novousedlíka. Sociální strukturu charakterizujeme pomocí ukazatelů sociální a sociodemografické struktury obyvatelstva. Profil novousedlíků v sobě odráží některé znaky suburbanizace, a to zejména důvody, vedoucí ke stěhování z měst do zázemí. Suburbanizace je provázena zřetelnými důvody vystěhování: environmentálními a bytovými⁷⁶. Věková struktura nově přistěhovalých je charakteristická převahou mladší a střední věkové kategorie. Dosažené vzdělání novousedlíků je převážně střední a vyšší a jedná se zároveň o vyšší a středně vyšší příjmové vrstvy, díky čemuž dosahují v sociální stratifikaci vyššího a středního sociálního statusu. Nejvyšší sociální vrstvy obyvatelstva mají naopak preference bydlení nastaveny jinak a většinou se stěhují mimo nové suburbie.

Jelikož se v procesu suburbanizace určitá sociální skupina stěhuje do určitého prostředí, má tak sociální skupina, stěhující se do suburbií podobné projevy chování v prostoru a podobné znaky. Toto chování skupiny popisuje názory a postoje mezi skupinami i jednotlivci a je samozřejmě ovlivněno prostředím. Sociální chování lze velmi

⁷⁴ Ouředníček, M.: *Suburbanizace Prahy*, Přírodověcká fakulta Univerzity Karlovy, Praha 2001

⁷⁵ Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha 2002

⁷⁶ Ouředníček, M.: *Nová sociálně prostorová struktura v zázemí Prahy*, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha 2001

zjednodušeně popsat takto: muž nebo i žena dojíždí do zaměstnání do města, případně žena je na mateřské dovolené nebo v domácnosti.⁷⁷ Pokud dítě navštěvuje mateřskou nebo základní školu, rodiče ho vozí s sebou do města. Rodina nakupuje většinou ve městě a volnočasové aktivity, jako je kultura a jiné zájmy, realizuje také zde. Tento model ovšem souvisí s možnostmi v jednotlivých suburbiích a odlišuje se v závislosti na jejich typu a vybavenosti sídla. V poslední době začíná být občanská vybavenost preferována i v místě bydliště.

Sociální prostředí dotváří také též míra komunitního života, která je v suburbiích velmi nízká nebo dokonce nulová (absenci komunitního života). Místní komunity, které jsou založené na sousedských vztazích, se vytváří velmi těžko. Různé zájmové komunity fungují spíše ve městech, případně u starousedlíků. V suburbiích tak dochází ke ztrátě sociální soudržnosti a významu občanské společnosti a obecně ztrátě zájmu o věci společné⁷⁸. Chybí předpoklady a vhodné podmínky pro vznik místních komunit. (V USA byly provedeny dvě studie, sledující smysl komunity v různých typech zástavby. Větší vazby vykazovala obec s veřejným prostorem v centru, s pešším spojením do města. Naopak předměstí s rozvolněnou zástavbou nevykazovala snahu a podmínky pro komunitní život.)⁷⁹ Rozvoj komunitního života lze podpořit vhodnými podmínkami, jako je například posílení sociálních vazeb vytvořením veřejného prostoru. Tyto rozvojové aktivity však bývají mnohdy v suburbiích velmi potlačeny, a tak čistě monofunkční bytová výstavba nevytváří podmínky pro vznik a rozvoj komunitního života.

Dalším ze záporných prvků v rozvoji suburbií je finanční zatížení obce, které spočívá ve vyšších nákladech na výstavbu komunikací, inženýrských sítí a chodníků. Dochází tak k rozdělení obce, kde centrum obce chátrá a na jeho okraji rostou nové bohaté čtvrtě. Typickým projevem rezidenční suburbanizace je nízká hustota osídlení, která vede k nefunkčnosti území, nerentabilní dopravní veřejné. Dalším negativním jevem může být dopravní zatížení. Veřejná doprava není vždy zajištěna a to zejména z důvodu nerentabilnosti spojů. Rentabilní veřejná doprava bývá uváděna až do sídel s hustou nad

⁷⁷ Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha 2002

⁷⁸ Šilhánková, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007

⁷⁹ Ústav územního rozvoje: *Urbanismus a územní rozvoj*, Brno: Ústav územního rozvoje, 1998

100 obyvatel/ha.⁸⁰ Vyšší hustota osídlení by napomohla k vyšší efektivitě a funkčnosti území.

Suburbanizace s sebou však nepřináší pouze negativní sociální jevy. Mezi pozitivní dopady lze zařadit: proměnu socio-demografické struktury, proměnu společenskou, kulturní, aktivitu nových občanů, ekonomickou proměnu obce (oživení drobného podnikání, živnostníci).⁸¹

Otázkou je, zda současné sociální prostředí uspokojuje nové obyvatele, zda je představou každého novousedlíka a zda by nevolili raději jiný způsob života: Je toto vize každého novousedlíka? Není alternativní volby? Stejně otázky lze položit i starousedlíkům. Jistě budou různě zodpovězeny v závislosti na typu suburbia. Snahou je, aby k dobré adrese a pěknému domu přibylo též kvalitní sociální prostředí, navázaly se sociální vazby, noví obyvatelé se zapojili do komunitního života a vytvořila se opět jedna obec. Budování sociálních – společenských vazeb je pomalý a složitý proces. Jistě však existují způsoby, jak zabránit negativním projevům suburbanizace v sociálním prostředí. Mezi jedním z možných řešení je pomalejší nárůst obyvatel. Mírný nárůst nově přistěhovalých obyvatel může snížit sociální segregaci a zabránit rozpadu komunitního života. Intenzita růstu je však většinou otázkou trhu: nabídky pozemků, zájem investorů a poptávka po bydlení. Intenzita bytové výstavby bývá rozdílná. Velmi vysoká je nejen v zázemí velkých měst ale i v izolovaných správních obvodech obcí⁸². Míra intenzity tak souvisí s umístěním suburbii, s jejich a dostupností, ale i rozvojem místních ekonomických aktivit.

Problémů spojených s procesy suburbanizace je jistě mnoho, jsou však také možnosti, jak těmto negativním procesům zabránit. K rozvoji obce však mohou přispět i právě nově přistěhovalí, kteří s sebou přináší též aktivní hlasy. Dalším prvkem, který by mohl pomoci odstranit negativní projevy suburbanizace je vyšší provázanost se starou zástavbou a návaznost na stávající zástavbu. Tyto aktivity mohou napomoci ke zkvalitnění života v suburbii, ale je nutná též vlastní aktivita obce. Ta by měla přispět k vytvoření podmínek pro pozitivní přijetí novousedlíků a zároveň iniciaci jejich zájmu o život v obci,

⁸⁰ Hlinička, P.: *Sídelní kaše*, ERA Brno 2005

⁸¹ Ouředníček, M.: *Nová sociálně prostorová struktura v zázemí Prahy*, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha in www.natur.cuni.cz

⁸² Srb, V., Müller, J.: *Výstavba bytů na venkově*, 2005

jako je například účast novousedlíků v zastupitelstvu obcí, oslovení nových občanů s cílem identifikace jejich zájmů, potřeb, námětů, aktivizace žen na mateřské dovolené.

4. Empirická část

4.1. Historie města Ústí nad Labem

Hlavním pilířem Ústeckého kraje je samozřejmě město Ústí nad Labem. Toto statutární město je sedmé největší v České republice a jeho historie sahá až do poloviny 11. století. Historický vývoj je úzce spjat jak s významnou říční cestou, tak i s členitostí krásného okolí. Archeologické nálezy z okolí Stadice nedaleko Ústí nad Labem nám dokládají, že již před více než 20 000 lety žili v údolí řeky Bíliny lidé.⁸³ Jedná se o nejbohatší naleziště svého druhu v Čechách, kde byly⁸⁴ nalezeny doklady pravěké lovecké výbavy a řada zlomků kostí ulovených zvířat. Postupem doby se Ústí nad Labem stává nejvýznamnějším centrem oblasti. Poprvé je zmíněno Ústí nad Labem jako královské město počátkem roku 1249 a tím se řadí k nejstarším českým královským městům.⁸⁵



Rozvoj a život královského města přerušily husitské války, ze kterých se začalo Ústecko pomalu obnovovat od konce třicátých let 15. století. Na přelomu 15. a 16. století došlo k prvnímu výraznějšímu rozvoji, který byl spojen s rozmachem celých severozápadních Čech jako oblasti dolování a zpracování stříbra a cínu.⁸⁶ Dalším významným zásahem do Ústecka (podobně jako do jiných oblastí v naší zemi) byla třicetiletá válka, jejíž pustošení procházejícími armádami vyhnalo řadu obyvatel z domovů. Pro obyvatele Ústecka nešťastným rok 1813, kdy byla během válečných událostí zničena řada vsí a těžce poškozeno přilehlé město Chabařovice.⁸⁷ Nejvýznamnější období rozkvětu v celé své historii zažilo pak Ústí nad Labem v průběhu 19. století. Během třicátých let 19.

⁸³ Kaiserová, K., Kaiser, V. a kol. *Dějiny města Ústí nad Labem*. Magistrát města Ústí nad Labem, 1995

⁸⁴ *Znaky měst v České republice* [databáze online]. Martin Krejčí [2011-9-16]. Dostupné z URL <<http://znaky.unas.cz/UstiNadLabem.html>> Ver. 2002 citováno

⁸⁵ Valentová, K., Bobková, L., Lepšík, J. *Středověké Ústí nad Labem ve světe královských listin*. Město Ústí nad Labem, 1995

⁸⁶ Krsek, M.: *Zmizelé Čechy – Ústí nad Labem*, Paseka, 2011

⁸⁷ Kaiserová, K., Kaiser, V. a kol. *Dějiny města Ústí nad Labem*. Magistrát města Ústí nad Labem, 1995

století byly v Ústí nad Labem strženy městské hradby a brány a město se otevřelo rozvoji dopravy a průmyslu. Prudkost růstu města vyjadřují čísla o počtu jeho obyvatel, a zatímco v roce 1830 mělo Ústí nad Labem jen 1 759 občanů, v roce 1850 to bylo 4 000 obyvatel a roku 1900 počet obyvatel překročil hranici 29 000.⁸⁸ Se svými necelými 100 000 obyvateli zastává dnes toto průmyslové centrum úlohu současného administrativního střediska regionální správy Severních Čech.

Samotná bytová výstavba zaznamenala největší rozmach v Ústí nad Labem na počátku 20. století, po přičlenění katastru Klíše, kde probíhá výstavba nové vilové čtvrti. Ještě před první světovou válkou se hlavní stavební činnost přesouvá do okrajových čtvrtí, ale během první světové války téměř ustává. Do Ústí nad Labem a do přilehlých měst se díky vzniku velkých továren stěhuje stále více obyvatel. Již v roce 1910 se Ústí nad Labem (oproti počátku 19. století) řadí mezi pět největších měst v Čechách. Podle dostupných údajů bylo za období první republiky postaveno přibližně 900 městských bytů, což částečně vyřešilo naléhavou bytovou krizi. I přes nejrůznější protesty reprezentantů některých obcí byly roku 1939 k Ústí připojeny Předlice, Trmice, Bukov, Stříbrníky, Hostovice a Střekov.⁸⁹

17. a 19. dubna 1945 došlo k bombardování a pětina městského centra byla spojeneckými silami takřka srovnána se zemí. Koncem roku 1947 bylo novou výstavbou doplňováno jen vybombardované území a v průběhu padesátých let postaveno 19 bytových jednotek na Lidickém náměstí. Dále se zahájila stavba nové bytové čtvrti na Skřivánku a moderních obytných domů v Moskevské a v Londýnské ulici a počet bytů vzrostl na 19 214 trvale obydlených.⁹⁰ Tento počet však stále nestačil, a jelikož nebylo možno uspokojit tradičními způsoby výstavby stále se zvyšující požadavky na bydlení, začalo se postupně přecházet k panelové výstavbě. Tyto prefabrikované betonové stavby, které prosazoval po druhé světové válce architekt Le Corbusier, se staly jedním ze symbolů komunistického

⁸⁸ Krsek, M.: *Zmizelé Čechy – Ústí nad Labem*, Paseka, 2011

⁸⁹ Kaiserová, K., Kaiser, V. a kol. *Dějiny města Ústí nad Labem*. Magistrát města Ústí nad Labem, 1995

⁹⁰ Krsek, M.: *Zmizelé Čechy – Ústí nad Labem*, Paseka, 2011

režimu.⁹¹ Výstavba panelových domů, které na minimální ploše poskytovaly velké množství bytů, tak začala nahrazovat do té doby různorodou starou zástavbu.

Kromě typových objektů běžné řadové zástavby byly vybudovány atypické věžové a výškové domy 10 až 14 podlažní. Panelová technologie je sice pro hromadnou bytovou výstavbu nejprogresivnější formou, ale má bohužel své negativní stránky v kvalitě a přesnosti prvků, a s tím spojené výskyty nedostačující tepelné izolace a utěšňování spár. Dalším problémem zůstává rozdílná životnost stavebních materiálů a výrobků. Zatímco základní materiál, beton, má životnost 80 let, u bytových jader, dřevotřískových příček a dalších částí tomu tak ani zdaleka není.⁹²

Roku 1961 byla zahájena výstavba sídliště Bukov, které o dva roky později spojilo někdejší obec Bukov se Všebořicemi. Sídliště sice bylo dostavěno v prosinci 1963 a město tak získalo byty pro 1 375 rodin. Během následujících dvou let vznikl nový obytný komplex s obchody v prostoru mezi Hrnčířskou ulicí a Velkou hradební. Dalším velkým sídlištním komplexem, s jehož realizací se začalo v první polovině 60. let, bylo sídliště Na skřivánku a po roce 1965 se tyto stavební práce přesunuly do prostoru ulic Hornická a Stará. Na sídlišti Skřivánek bylo vybudováno 1 635 bytů a 14ti podlažní věžový dům o 72 bytech.⁹³ Město ale nezůstalo jen u výstavby nových bytů a byla potřeba některé objekty staré zástavby demolovat z důvodu zdravotní závadnosti. Na těchto zchátralých objektech, jejichž stáří často bylo kratší než 40 let, nesla špatná, ve spoustě případů dokonce žádná údržba a v neposlední řadě i škodlivé vlivy exhalátů průmyslových závodů. Drtivá většina fyzicky zchátralého bytového fondu se nacházela v hygienicky závadných oblastech, a proto nebylo možné provádět asanaci a nahradit starý bytový fond novým na stávajících plochách. Proto byla sídliště a další nové obytné plochy přesouvány na okrajová území města. V roce 1966 byla zahájena první ze dvou etap výstavby sídliště Karla IV. na Střekově. První etapa poskytovala 350 panelových bytů, druhá přinesla dalších 295 bytů stejného typu. V roce 1969 započala výstavba městské části Severní Terasy, jejíž územní

⁹¹ *Wikipedie* [databáze online]. Wikimedia Foundation Inc. [citováno 2012-2-11]. Dostupné z URL <cs.wikipedia.org >

⁹² Witzany, J., Pašek, J., Čejka, T., Zingler, R. *Konstrukce pozemních staveb 70, Prefabrikované konstrukční systémy a části staveb*. ČVUT Praha, Praha, 2003

⁹³ Kaiserová, K., Kaiser, V. a kol. *Dějiny města Ústí nad Labem*. Magistrát města Ústí nad Labem, 1995

plán byl podrobně zpracován již v roce 1965. Po roce 1989 se intenzita bytové výstavby citelně snížila zejména díky tomu, že představitelé města definitivně zastavili výstavbu panelových sídlišť. Nejvíce bytů bylo do roku 2001 vystavěno v městských částech Severní Terasa, Bukov, Klíše a Ústí nad Labem – centrum.⁹⁴

Správa města je v současné době rozdělena do čtyř samosprávných obvodů.⁹⁵

- Ústí nad Labem-město: Božtěšice, Bukov (*část zahrnující ZSJ Bukov-střed, Dukelských hrdinů, Pod Střížovickým vrchem, Sídlíště Pod Holoměří*), Dělouš, Habrovice, Hostovice u Ústí nad Labem, Klíše, Předlice, Skorotice u Ústí nad Labem, Strážky u Habrovic, Tuchomyšl, Ústí nad Labem (*část zahrnující ZSJ Ústí nad Labem-střed, Ústí nad Labem-u západního nádraží, Sady Bedřicha Smetany, Ke Skřivánku, Hlavní nádraží, Pražská ulice, Větruše, Žižkova, Západní nádraží, Ústí nad Labem-průmyslový obvod, U Bíliny, U polikliniky, Hornická-Stará, Skřivánek, Malátova, Na Nivách II, Nemocnice*), Vaňov, Všebořice
- Ústí nad Labem-Neštémice: Neštémice, Krásné Březno (*část zahrnující ZSJ Krásné Březno, Krásné Březno-Nový Svět, Krásné Březno-Pod vyhlídkou, Krásné Březno-průmyslový obvod, Krásné Březno-Přístavní, Krásné Březno-západ, Nad zoologickou zahradou*), Mojžíř
- Ústí nad Labem-Severní terasa: Bukov (*část zahrnující ZSJ Masarykova nemocnice*), Ústí nad Labem (*část zahrnující ZSJ Kočkov-Stříbrníky, Mariánský vrch-Hůrka, Ovčárna, Severní terasa, Severní terasa-střed, Sídlíště Dobětice-západ*), Dobětice, Krásné Březno (*část zahrnující ZSJ Nad Březnem*)
- Ústí nad Labem-Střekov: Brná nad Labem, Budov u Svádova, Církvice, Kojetice u Malečova, Nová Ves, Olešnice u Svádova, Sebuzín, Střekov a Svádov

⁹⁴ Krsek, M.: *Zmizelé Čechy – Ústí nad Labem*, Paseka, 2011

⁹⁵ *Wikipedie* [databáze online]. Wikimedia Foundation Inc. [citováno 2011-9-20]. Dostupné z URL <cs.wikipedia.org/wiki/Usti_nad_Labem>

5. Výzkumná část

5.1. Cíl a metody výzkumu

Empirická část je založena na výzkumu a zpracování dat získaných dotazníkovou metodou. Sběr dat byl realizován v období od 14.7.2012 do 1.9.2012 a dotazníky včetně instrukcí k jeho vyplnění, byly distribuovány po jednotlivých suburbiích osobně tazatelem. K vytipování respondentů došlo nahodilým výběrem. K osobnímu setkání tazatele s účastníky šetření došlo přibližně v polovině případů. Zbylá skupina dotazovaných byla oslovena zástupci suburbií, kteří ochotně zajistili i sběr vyplněných dotazníků. Dotazník byl konstruován tak, aby bylo možné odpovědi vyplňovat bez nutnosti přítomnosti tazatele.

Cílem diplomové práce bylo zjištění, jak se obyvatelé suburbií dopravují do práce, za zábavou, jak řeší nakupování a především jejich důvody stěhování do satelitních městeček. Samotný dotazník byl rozdělen na část zjišťující osobní data, dále jak dotazovaní řeší otázku dopravy do zaměstnání, za zábavou a dětí do škol či školek. Následoval úsek zjišťující, jak jsou v satelitu řešeny nákupy. Poslední část dotazníku již byla zaměřena na důvody stěhování do suburbií. Jednotlivé otázky budou popsány v následující kapitole a vzorový dotazník je přílohou č. 1.

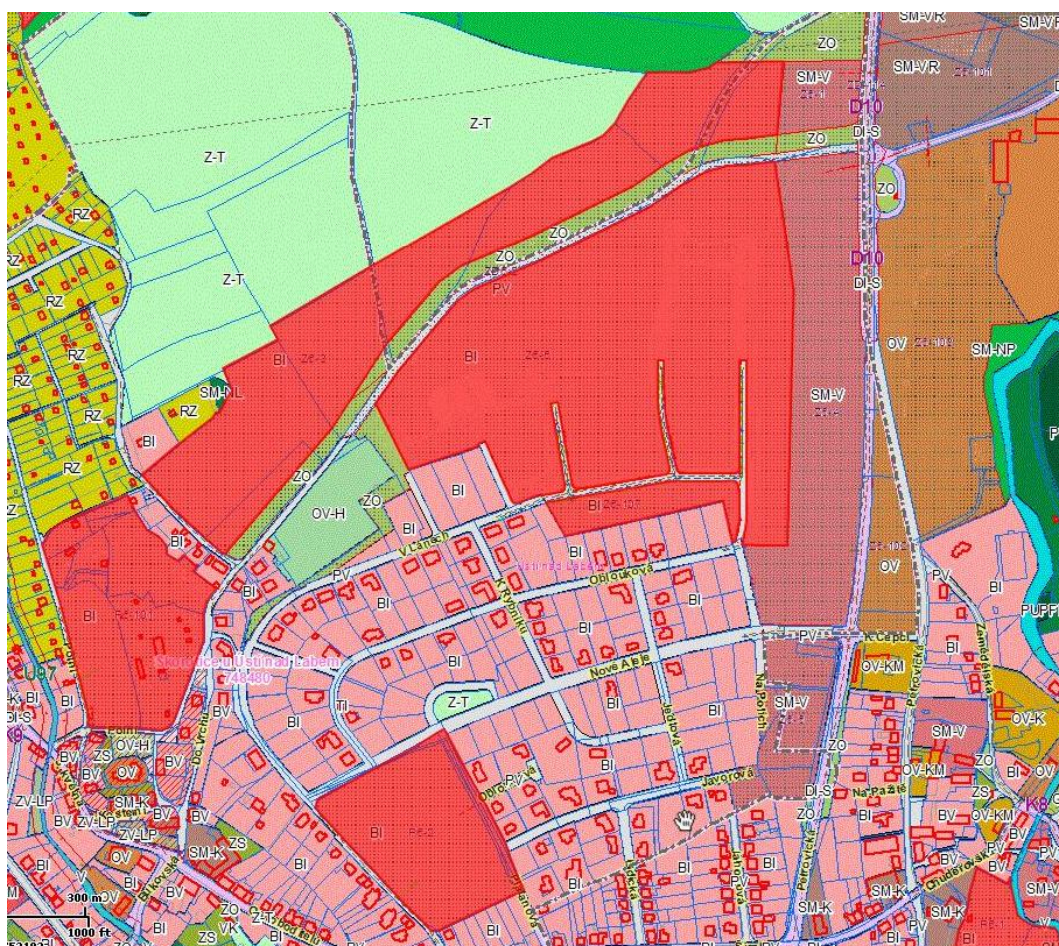
5.2. Analýza dotazníkového šetření

5.2.1. Suburbánní území

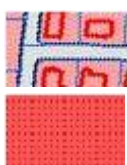
Pro výzkum byly vybrány tři oblasti v okrajových částech Ústí nad Labem. Jedná se o již zmiňované suburbie Skorotice, Strádov a Libouchec. Do každé ze suburbií bylo rozdáno 50 kusů dotazníků. Tento počet byl zvolen proto, aby i s nižší návratností kompletně vyplněných dotazníků, byl vzorek reprezentativní. Vyplněných dotazníků bylo nakonec zpět odevzdáno celkem 113 dotazníků (26, 44 a 43). Pouze poloviční návratnost ze suburbie Skorotice byla očekávána z toho důvodu, že tato suburbie je teprve ve výstavbě a oproti zbylým dvěma lokalitám Strádov a Libouchec nezaujímá takové území. Její vývoj a současný stav rozparcelování ovšem napovídá, že by zrovna tato oblast mohla

v budoucnu být jedna z nejdůležitějších (viz obrázek č. 6). Zbylé dvě suburbie nemají v územním plánu již vyznačené nové plochy pro výstavbu a proto se očekává v následujících letech jejich stagnace.

Obrázek č. 6 – Nový územní plán Suburbie Skorotice



LEGENDA:



Stávající zástavba v suburbii

Nově rozparcelované plochy určené k zástavbě

Zdroj: http://mapy.mag-ul.cz/flexviewers/upd_usti/

Obrázek č. 7 - Suburbie Skorotice



Foto: autor

Obrázek č. 8 - Suburbie Strádov



Foto: autor

Obrázek č. 9 - Suburbie Libouchec



Foto: autor

5.2.2. Charakteristika respondentů

Cílová skupina dotazovaných tvořila celkem 113 dotazovaných obyvatel suburbii a skládala se z 55 mužů a 58 žen.

Věk respondentů se pohybuje dle dotazníků mezi 18ti a 60ti let. Jednotlivě vypsané věky dotazovaných jsou uvedeny v příloze č. 2, tabulka č. 3. Programem SPSS byla data zpracována tak, aby bylo jasné, jaká věková struktura v suburbiich převládá. Respondenti byli rozděleni do tří kategorií dle věku: do 30ti let, 30 – 40 let, více než 40 let. Nejvyšší procento (37,2%) zaujímá skupina ve věkovém rozmezí 31 – 40 let s počtem 42 obyvatel. Skupina nad 40let tvoří 32,7%, kterých bylo zaznamenáno 37. Zbývajících 30,1% patří skupině do 30ti let, kterých bylo 34 oslovených (viz příloha č. 2, tabulka č. 4). Tyto výsledky potvrzují tvrzení z literární rešerše, že v suburbiich bydlí především střední a mladší generace.

Dotazníkem bylo vzdělání rozděleno na čtyři kategorie: základní vzdělání, středoškolské bez maturity, středoškolské s maturitou a vysokoškolské. Nejvíce respondentů zadalo variantu středoškolského vzdělání s maturitou, která se vyskytla 44x, což v procentuelním vyjádření tvoří 38,9 procent. 31,9% tvořilo vysokoškolské vzdělání s počtem 36 osob. Pouze 19 respondentů (16,8%) bydlících v suburbiich má nejvyšší dosažené vzdělání středoškolské bez maturity. Nejmenší počet odpovědí obdržela varianta „základní vzdělání“, kterou vybralo jen 14 dotázaných, což je 12,4%. Z těchto 14 respondentů má pět stále ještě status studenta (otázka č. 4). Tabulka s výsledky je uvedena v příloze č. 2, tabulka č. 4. Zajímavým výsledkem je především vysokoškolské vzdělání, které je značně zastoupeno v satelitu. Dle detailnějšího prozkoumání výsledků lze také usuzovat, že většina obyvatel se vzděláním „středoškolské bez maturity“ pracují jako OSVČ. Tyto výsledky potvrzují teorie, že se do suburbii stěhují především střední a vyšší společenské vrstvy.

Otázka zjišťující počet dětí měla potvrdit či vyvrátit teorie z literární rešerše, že jsou suburbánní oblasti především obsazovány mladými rodinami, které mají nejčastěji 3-4 členy. Nejčtenější byl odpověď 2 děti, které uvedlo celkem 44 ze 113 dotazovaných (38,9%). 30 respondentů uvedlo jedno dítě (26,5%), 24 dotázaných bylo bezdětných což je 21,2%, 10 respondentů označilo jako dopověď 4 děti (8,8%) a pouze pět uvedlo 4 děti (5%).

5.2.3. Zaměstnání, studium, mateřská atd.

Další otázka v dotazníku byla zaměřena na to, zda jsou dotazovaní zaměstnání v soukromém sektoru, ve státní sféře, jsou-li osoba samostatně výdělečně činná, student/studentka, důchodce, nezaměstnaný/nezaměstnaná, popřípadě na mateřské dovolené. U této dotazníkové otázky bylo případně možno vypsát jinou variantu než z výše uvedených. Nikdo ze 113 oslovených respondentů však tuto možnost nevyužil.

Tabulka č. 2 – Zaměstnání, studium, mateřská atd.

		Počet	Procenta
varianta	pracující v pozici zaměstnance v soukromé sféře	22	19,5%
	pracující v pozici zaměstnance ve státní sféře	29	25,7%
	osoba samostatně výdělečně činná, podnikatel	45	39,8%
	student/studentka	9	8%
	nezaměstnaný/nezaměstnaná	2	1,8%
	na mateřské dovolené	6	5,3%
	Celkem	113	100%

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.4. Délka pobytu v suburbii

Pátý bod dotazníku měl za úkol zjistit, jak dlouho dotazovaní v dané suburbii bydlí. Vypisovali celé roky, které zaokrouhlovali směrem výše. Doba obývání suburbie se pohybovala v rozmezí od jednoho roku do deseti let, přičemž nejčastější doba byla 3 roky a zaujímala 19,5%. Zbýlé výsledky jsou uvedeny v příloze 2. tabulka č. 7.

Tabulka č. 3 – Délka pobytu v suburbii

		Počet	Procenta
Roky	1	7	6,20%
	2	13	11,50%
	3	22	19,50%
	4	10	8,80%
	5	15	13,30%
	6	13	11,50%
	7	14	12,40%
	8	10	8,80%
	9	6	5,30%
	10	3	2,70%
Celkem		113	100%

Zdroj: vlastní zpracování

Pomocí programu SPSS byla provedena analýza druhého stupně (Crosstabs), kterou bylo zjištěno, jaké jsou nejčastější doby obývání jednotlivých suburbií. Zajímavé výsledky přineslo především nově vznikající satelitní městečko Skorotice, kde dle předpokladu nejvyšší hodnota byla sice nižší (maximum 9 let) než u zbylých dvou zkoumaných oblastí. I přesto se však v této suburbii vyskytují dle výsledku překvapivě vysoké roky, které se však dají vysvětlit faktem, že satelit přímo sousedí s obcí Skorotice.

Tabulka č. 4 – Délka pobytu v suburbii (dle suburbánních oblastí)

		Roky										Celkem
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Suburbánní území	Skorotice	1 (3,85%)	4 (15,38%)	4 (15,38%)	3 (11,54%)	4 (15,38%)	5 (19,23%)	2 (7,69%)	2 (7,69%)	1 (3,85%)	0 (0%)	26
	Strádov	2 (4,55%)	5 (11,36%)	12 (27,27%)	5 (11,36%)	5 (11,36%)	3 (6,82%)	7 (15,91%)	4 (9,09%)	0 (0%)	1 (2,27%)	44
	Libouheč	4 (9,30%)	4 (9,30%)	6 (13,95%)	2 (4,65%)	6 (13,95%)	5 (11,63%)	5 (11,63%)	4 (9,30%)	5 (11,63%)	2 (4,65%)	43

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.5. Způsob dopravy dětí do škol a školek

Otázka číslo 7 přímo souvisela s předchozí otázkou. Měla za úkol zaznamenat, jaký je nejčastější způsob dopravování dětí do škol a školek. Pokud respondent uvedl v otázce číslo 6 počet dětí 0, touto otázkou se nezabýval. Respondenti vybírali z možných variant: Autem, MHD Ústí nad Labem, ČSAD Ústí nad Labem, ČD, pěšky a taxi. I zde byla možnost „jiné“ pokud by někdo používal jako způsob dopravy jinou než uvedenou variantu. Tuto možnost nikdo z dotázaných nevyužil. Jednotlivé kategorie byly dále členěny do stupnice: nikdy, zřídka, poměrně často a vždy.

U způsobu „doprava autem“ byly v 89 dotaznících vybrány pouze dvě varianty, a to „poměrně často“, kterou zvolilo 53 respondentů (46, 9%) a „vždy“, kterou si vybralo 36 respondentů (31,9%). Naprosto shodně dopadla varianta „doprava MHD Ústí nad Labem“. Zbylé způsoby dopravy (ČSAD Ústí nad Labem, ČD, pěšky a taxi) označilo všech 89 respondentů jako nikdy nevyužívané (viz. příloha č. 2, tabulka č.10).

5.2.6. Doprava do práce

Tato otázka měla stejný koncept, jako předchozí. Dotazovaní vybírali také z variant: doprava autem, MHD Ústí nad Labem, ČSAD Ústí nad Labem, ČD, pěšky a taxi. I zde byla možnost „jiné“, která zůstala opět nevyužita. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce. Z výsledků je patrné že většina obyvatel suburbíí používá při dopravování do zaměstnání nejčastěji automobil. Nejzajímavějším výsledkem je doprava prostřednictvím MHD Ústí nad Labem. Tuto možnost respondenti rozdělili na dvě dominující varianty: „nikdy“ a „poměrně často“. Varianta „nikdy“ získala téměř 50%, což se dá vysvětlit nedostatečnou dopravou do těchto lokalit, především do Skorotic, které nemají zavedenou pravidelnou linku a obyvatelé musí na zastávky MHD docházet poměrně daleko.

Tabulka č. 5 – Doprava do práce

		počet	procenta
Doprava automobilem	nikdy	2	1,80%
	zřídka	0	0%
	poměrně často	58	51,30%
	vždy	53	46,90%
MHD Ústí nad Labem	nikdy	55	48,70%
	zřídka	23	20,40%
	poměrně často	35	31%
	vždy	0	0%
ČSAD Ústí nad Labem	nikdy	113	100%
ČD	nikdy	113	100%
Pěšky	nikdy	113	100%
Taxi	nikdy	90	79,60%
	zřídka	9	8%
	poměrně často	14	12,40%
	vždy	0	0%

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.7. Doprava za zábavou

Velmi podobná otázka předchozím dvěma byla tentokrát zaměřena na dopravu obyvatel suburbii za zábavou, jako je například kultura a sport. Dopravu za těmito aktivitami řeší téměř 80% respondentů použitím automobilu poměrně často. Velké procento (51,3%) dotazovaných využívá taxi služeb, což by mohlo být způsobeno večerní dopravou z kulturních akcí a zábav, kdy se tato varianta jeví jako jedna z mála možností, vezmeme-li v úvahu, že noční dopravu do těchto lokalit MHD Ústí nad Labem nezajišťuje. Kompletní data jsou uvedena v následující tabulce. Za zmínku stojí, že ani jeden z oslovených respondentů nevyužil v této otázce (stejně tak i v předchozí) možnost dopravy prostřednictvím ČSAD Ústí nad Labem, ČD a pěší formu.

Tabulka č. 6 – Doprava za zábavou

		počet	procenta
Doprava automobilem	poměrně často	90	79,60%
	vždy	23	20,40%
MHD Ústí nad Labem	nikdy	23	20,40%
	zřídka	90	79,60%
ČSAD Ústí nad Labem	nikdy	113	100%
ČD	nikdy	113	100%
Pěšky	nikdy	113	100%
Taxi	nikdy	12	10,60%
	zřídka	43	38%
	poměrně často	58	51,30%

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.8. Nakupování v místním obchodě

Tato otázka byla rozdělena na další tři podotázky. U každé byly možnosti výběru, přičemž dotazovaný si mohl vybrat právě jednu variantu.

První byla zaměřena na to, jak často obyvatelé nakupují v dané suburbii. Na výběr bylo šest variant: denně, 2 – 4x týdně, maximálně 1x týdně, 1x až několikrát měsíčně, nanejvýš 1x za rok, nikdy. Nejčtenější varianta byla „nikdy“, kterou si vybralo celkem 33 respondentů, což je 29,2%. Tito dotazovaní následující dvě podotázky již nezodpovídali. Jako druhá nevyskytovanější odpověď byla „maximálně 1x týdně“ s počtem 30 respondentů (26,5%). Výsledky zbývajících variant byly velmi podobné a pohybovali se od 7 do 16 procent. Kompletní přehled je opět uveden v příloze č. 2, tabulka č. 13.

Druhá podotázka zjišťovala nakupovaný sortiment v místním obchodě. Zde byly varianty rozděleny na čtyři varianty: pouze základní potraviny, vše (různé) – tj. potravinářské i nepotravinářské výrobky, základní i další potraviny (včetně např. ovoce a zeleniny), pouze nepotravinářské výrobky. Nejčastěji nakupovanou variantou byly pouze základní potraviny. Tuto možnost vybralo 33 respondentů (29,2%). Nákup „vše (různé)“ a

varianty „základní i další potraviny“ měly po vyhodnocení shodné výsledky s počtem 23 odpovědí (20,4%). Poslední variantu „pouze nepotravinářské výrobky“ vybral pouze jeden respondent (viz. příloha č. 2, tabulka č. 14).

Třetí podotázka byla zaměřena na velikost jednoho nákupu. Velikost byla rozdělena dle ceny nákupů do pěti kategorií: do 50 Kč, od 51 – 100 Kč, od 101 – 500 Kč, od 501 – 1000 Kč a nad 1000 Kč. Téměř třetina lidí utratí za pravidelný nákup od 101 Kč do 500 Kč. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce. Tyto výsledky značí, že obyvatelé sice místní obchod navštěvují, ale většinou zde řeší pouze nejnnutnější nákupy, jako je doplnění chybějících základních surovin. Proto jsou pravidelně utrácené částky podstatně nižší než při nákupu v supermarketech, což naznačuje následující kapitola.

Tabulka č. 7 – Velikost nákupů v obci

	počet	procenta
do 50 Kč	13	11,50%
od 51-100 Kč	21	18,60%
od 101-500 Kč	30	26,50%
od 501-1000 Kč	13	11,50%
nad 1000 Kč	3	2,70%

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.9. Nakupování mimo obec

V pořadí jedenáctá otázka byla velmi podobná předchozí, s tím rozdílem, že byla rozdělena na další čtyři podotázky. U každé byly také možnosti výběru, přičemž dotazovaný si musel vybrat jednu variantu, krom čtvrté podotázky, kde byla možnost více odpovědí.

První otázka zjišťovala, jak často obyvatelé nakupují mimo svou suburbii. Na výběr bylo opět šest variant: denně, 2 – 4x týdně, maximálně 1x týdně, 1x až několikrát měsíčně, nanejvýš 1x za rok, nikdy. Nejčetnější varianty, které dosáhly shodných odpovědí, byly „2 – 4x týdně“ a „maximálně jedenkrát týdně“. Obě tyto odpovědi získali po 38 odpovědích respondentů a 33,6%. Možnosti „1x až několikrát měsíčně“ a „nanejvýš 1x za rok“ byly vyhodnoceny podobně (15% a 12,4%). Denně nakupuje pouze 6 dotazovaných (5,3%). Možnost „nikdy“ se nevyskytla v odpovědích ani jednou (viz. příloha č. 2, tabulka č. 16).

Druhá podotázka také zjišťovala nakupovaný sortiment. Varianty byly rozděleny následovně: pouze základní potraviny, vše (různé) – tj. potravinářské i nepotravinářské výrobky, základní i další potraviny (včetně např. ovoce a zeleniny), pouze nepotravinářské výrobky. U této podotázky se objevily pouze dvě odpovědi, přičemž 96 respondentů (celých 85%) označila za nakupovaný sortiment „vše (různé) – tj. potravinářské i nepotravinářské výrobky“. Zbýlých 15% odpovědí (17 respondentů) vybralo možnost „základní i další potraviny (včetně např. ovoce a zeleniny)“. To znamená, že valná většina obyvatel suburbii upřednostňuje nákupy v supermarketu před místním obchodem. V nákupních střediscích tak kupují vše. Místní obchody tak slouží pouze jako „poslední záchrana“. To může do budoucna způsobit krach místních obchodů v satelitech. Tabulka s výsledky je uvedena v příloze č. 2, tabulka č. 17.

Třetí podotázka byla též zaměřena na velikost jednoho nákupu dle ceny na následující kategorie: do 50 Kč, od 51 – 100 Kč, od 101 – 500 Kč, od 501 – 1000 Kč a nad 1000 Kč. Analýzou dat bylo zjištěno, že oproti nákupu v místním obchodě respondenti utratí mnohem více financí. Zatímco v obchodě v místě bydliště utratí více jak jedna třetina (34) dotazovaných do 100 Kč (do 50 Kč, od 51 – 100 Kč), při nakupování mimo suburbii se tyto dvě varianty vůbec nevyskytly. Naopak největší podíl zaujímá nákup nad 1000 Kč. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka č. 8 - Velikost nákupů mimo obec

	počet	procenta
od 101-500 Kč	22	19,50%
od 501-1000 Kč	34	30,10%
nad 1000 Kč	57	50,40%

Zdroj: vlastní zpracování

Poslední podotázka měla za úkol zodpovězení otázky, jaké důvody vedou obyvatelé suburbii k tomu, aby nakupovali jinde, než v místě bydliště. Na výběr byly čtyři možnosti a případně možnost vypsání jiného důvodu, než byly výše uvedené. V této podotázce již mohli respondenti vybrat více než jednu možnost z následujících variant: nevyhovující prodejní doba, preferování nákupů o víkendu, kdy je místní obchod uzavřen, nevyhovující sortiment zboží, výhodnější ceny v supermarketech. SPSS analýzou byla získaná data

rozdělena dle četností výběru jednotlivých variant. U možnosti „jiné“ zadalo 26 respondentů jako důvod chybějící obchod v suburbii. Zřejmé je, že šlo o obyvatele shodné suburbie, což později analýza potvrdila. Jednalo se o satelit Skorotice, ve kterém jsou tedy obyvatelé odkázáni pouze na nakupování mimo oblast a následný dovoz nákupů. Zbylé výsledky se týkají pouze zbylých dvou suburbií, což je 87 respondentů. Možnost nevyhovující prodejní doby vybralo 46 dotázaných. Preference nakupování o víkendech, kdy je místní obchod uzavřen označilo 44 respondentů jako důvod pro nakupování i mimo suburbii. Shodně po 55 odpovědích získaly varianty „nevyhovující sortiment zboží“ a „výhodnější ceny supermarketů“. Kompletní přehled výsledků je zpracován v příloze č. 2, tabulka č. 19.

5.2.10. Nejpoužívanější dopravní prostředek při realizování nákupů mimo suburbií

Touto otázkou bylo zjištěno, jaký způsob dopravy za nákupy mimo suburbii obyvatelé preferují. Respondenti vybírali z pěti možností a opět případné varianty „jiné“, přičemž mohli vybrat pouze jednu variantu. Možnosti byly následující: vlastní automobil, kterým sami jedete, zavezou Vás rodinní příslušníci, zavezou Vás lidé ze suburbie (sousedé), jezdíte autobusem, jezdíte vlakem, jiné. Nikdo z dotázaných nevybral variantu „jiné“ a „dopravování vlakem“. Pouze čtyři respondenti řeší dopravu za nákupem pomocí autobusu (MHD). Dle předpokladů byla nejčtenější možnost výběru „doprava vlastním automobilem“, kterou vybralo více než polovina dotázaných. Vzhledem k velikosti průměrných nákupů v předchozí otázce se varianta dopravy automobilem přímo nabízí. Přehled výsledků je uveden v následující tabulce.

Tabulka č. 9 – Dopravní prostředek při nakupování mimo suburbii

	počet	procenta
Vlastní automobil	58	51,30%
Odvoz rodinnými příslušníky	27	23,90%
Odvoz lidmi ze suburbie	24	21,20%
Doprava autobusem	4	3,50%
Celkem	113	100%

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.11. Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie

Poslední otázka dotazníku byla zaměřena na zjištění hlavních důvodů, které přispěly k rozhodnutí přestěhovat se do suburbie. Bylo zde celkem 20 variant, u kterých dotazovaní hodnotili na čtyřstupňové škále, do jaké míry jednotlivé důvody ovlivnily jejich rozhodování o přestěhování. V závěru byla opět možnost vypsát jiný důvod stěhování, než byly výše uvedené. Tato možnost zůstala ve všech 113 dotaznících nevyužita. Pro větší přehlednost byly nejprve podotázky hodnoceny dle četnosti jednotlivých variant ve škále. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce dle jednotlivých podotázek.

Tabulka č. 10 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie

Faktor	velmi výrazně		výrazně		málo		neovlivnil	
	počet	procenta	počet	procenta	počet	procenta	počet	procenta
kvalitnější bydlení	47	41,60%	21	18,60%	24	21,20%	21	18,60%
bydlení v rodinném domě	46	40,70%	23	20,40%	22	19,50%	22	19,50%
Bydlení mimo město	32	28,30%	38	33,60%	21	18,60%	22	19,50%
Větší požadavky na prostor k bydlení	46	40,70%	31	27,40%	12	10,60%	24	21,20%
Rozrůstající se rodina	32	28,30%	22	19,50%	11	9,70%	48	42,50%
Blízkost rodiny	32	28,30%	28	24,80%	12	10,60%	41	36,30%
Blízkost přátel	33	29,20%	25	22,10%	24	21,20%	31	27,40%
Soukromí	35	31,00%	28	24,80%	19	16,80%	31	27,40%
Zdravotní důvody	17	15,00%	45	39,80%	16	14,20%	35	31,00%
Možnost sportovního využití	14	12,40%	42	37,20%	23	20,40%	34	30,10%
Zahrada	44	38,90%	35	31,00%	20	17,70%	14	12,40%
Bazén	40	35,40%	29	25,70%	25	22,10%	19	16,80%
Parkování	35	31,00%	47	41,60%	13	11,50%	18	15,90%
Zdravější ovzduší	25	22,10%	36	31,90%	18	15,90%	34	30,10%
Blízkost přírody	31	27,40%	50	44,20%	18	15,90%	14	12,40%
Cenová dostupnost	31	27,40%	42	37,20%	21	18,60%	19	16,80%
Dopravní obslužnost	35	31,00%	45	39,80%	12	10,60%	21	18,60%
Dostupnost nákupního centra	26	23,00%	29	25,70%	27	23,90%	31	27,40%
Dostupnost zdravotního zařízení	18	15,90%	22	19,50%	46	40,70%	27	23,90%
Nespokojenost s bývalým bydlením	42	37,20%	29	25,70%	20	17,70%	22	19,50%

Zdroj: vlastní zpracování

5.2.12. Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie (dle pohlaví)

Pomocí SPSS analýzy a třídění druhého stupně byly získané výsledky následně porovnány dle toho, aby bylo jasné, jak jednotlivé důvody ovlivnily muže a jak ovlivnily ženy. Muži byli aktivnější v otázkách: kvalitnější bydlení, zahrada, bazén a zdravější ovzduší, kde byly značné rozdíly v odpovědi „velmi výrazně“ oproti ženám. Naopak ženy označili častěji možnost „velmi výrazně“ v následujících otázkách: bydlení v rodinném domě, bydlení mimo město, blízkost rodiny, soukromí, blízkost přírody a dopravní obslužnost. Zbytek otázek dopadl z pohledu členění dle pohlaví velmi podobně. Veškeré výsledky jsou uvedeny v příloze č. 2, tabulky 27-46).

6. Shrnutí

Cílem práce bylo zjistit, jaké důvody vedou obyvatelé ke stěhování do satelitních městeček a také jak se obyvatelé těchto lokalit potýkají s dopravou do zaměstnání, za zábavou, jak dopravují své děti do škol a školek.

Analýza vybrané skupiny obyvatel suburbii ukázala, že suburbánní lokality jsou si ve většině bodů dotazníku velmi podobné. Největší rozdíly vykazuje suburbie Skorotice. Jedná se však o rozdíly v oblasti řešení nákupů, neboť v této suburbii není místní obchod a veškeré nákupy musí obyvatelé řešit dojížděním do blízkých supermarketů. Právě tato oblast v současné době prodělává značný rozvoj. Pozemky byly rozprodány ještě před revolucí jako polnosti jednomu majiteli. Již v územním plánu z roku 1993 bylo jasné, že do budoucna se s těmito pozemky počítá pro bydlení. Dle územního plánu je zřejmé, že právě tato suburbie má největší potenciál pro další rozvoj a ze strany kupujících je o ni velký zájem.

Terénním průzkumem bylo zjištěno, že nová výstavba částečně ve vybraných suburbiiích navazuje na okraj starší zástavby a dále se pak rozrůstala na volné parcely. Na základě výsledků zjištěných z dotazníků můžeme konstatovat charakteristiky suburbii dle počtu dětí, že velmi početně zastoupenou skupinou jsou trojčlenné a dvojčlenné domácnosti. Ty jsou často tvořeny mladými páry. Tento fakt částečně potvrzuje zjištění o tom, že do suburbánních lokalit se stěhují především mladé rodiny s dětmi. Průměrný věk obyvatel suburbii je po zaokrouhlení 36 let. Relativně nejstarší obyvatelstvo ze zkoumaných oblastí má suburbie Libouchec, což je způsobeno stářím samotné suburbie a s tím spojeným zestárnutím prvních obyvatel. Suburbie Skorotice vykazuje nižší hodnotu průměrného věku a s tím spojený vyšší podíl mladších rodin, který je což však může být způsobeno menším procentem návratnosti dotazníků. Zde byl průměrný věk pod hranicí 35 let.

Vzdělanost v suburbiiích byla nejčastěji zastoupena středoškolským vzděláním s maturitou a vysokoškolským vzděláním, což potvrzuje tvrzení, že se do suburbánních lokalit stěhují spíše střední a vyšší sociální vrstvy obyvatel, čímž se potvrzuje tvrzení

z literární rešerše, které bylo čerpáno na základě studia publikace T. Gremlici⁹⁶. Díky větší dostupnosti hypotečních úvěrů se rodinné domy v přilehlém okolí Ústí nad Labem staly dostupným i širším vrstvám obyvatel. To má za následek stěhování i méně vzdělaných obyvatel, což dokazují i výsledky dotazníků.

V suburbii Strádov a Libouchec je nová zástavba prostorově oddělena od starší zástavby. Naopak lokalita Skorotice se rozrůstá od staré části obce. V prvních uvedených lokalitách již měli obyvatelé dostatek času si zvyknout a vytvořit si určité návyky a především zázemí. O tom i vypovídá již v současné době zlepšená nabídka služeb a dostatečná infrastruktury, se kterou se oblast Skorotice stále ještě potýká. Dle výsledků závěrečné otázky dotazníku (důvody, které vedly k přestěhování do suburbie) se dá usuzovat, že jsou obyvatelé suburbii s kvalitou bydlení a života spíše spokojeni a bydliště vnímají pozitivně. Napovídá tomu výsledek varianty „kvalitnější bydlení“, které může být pro mnoho dotázaných splněním životního snu.

Shrnutím se však dá konstatovat, že takto provedené a vypracované výsledky poskytly relevantní data.

⁹⁶ Gremlica, T.: *Hrozba jménem Urban Sprawl: Chaotický růst městských aglomerací ohrožuje i Českou republiku*, Veřejná správa 26/2001

7. Závěr

Suburbanizace je jedním z hlavních procesů, který ovlivňuje v posledních letech vzhled Ústí nad Labem a jeho okolí. Nejedná se však pouze o krajinný ráz, ale také o sociální prostředí a skladbu obyvatelstva v příměstských oblastech. Rozdíly se projevují jak mezi centrálním městem, ale i nově vystavěnými suburbanizačními zónami a také mezi jednotlivými oblastmi. Dalo by se říci, že je kapacita bytové výstavby v Ústí nad Labem již vyčerpána. Proces suburbanizace se v okolí Ústí nad Labem začal projevovat teprve od roku 2000. Je charakteristický dynamickým stavebním rozvojem a typický pro nízkopodlažní zástavbu rodinných domů, pak také řadových domů a dvojdomků, které jsou vystavěny ve velké četnosti na velmi malé ploše, většinou takzvané zelené ploše. Suburbánní území tvoří souvislý prstenec suburbií vzdálených od centra většího města do deseti kilometrů.

Suburbánní proces je právě jednou z variant, kudy by se výstavba mohla v budoucích letech ubírat. Má však také své hranice. Dá se předpokládat, že v budoucnu přibudou další satelity podobné suburbiím Skorotice, Strádov a Libouhec. Územní plán města a také postupné zasíťování nových oblastí napovídá tomu, že se suburbánní proces v okolí Ústí nad Labem bude nadále rozšiřovat. Již nyní dochází k realizaci inženýrských sítí a infrastruktury na bývalých zemědělských pozemcích. Další rozvoj suburbanizace můžeme tedy určitě očekávat. V určitý okamžik musí zákonitě dojít k vyčerpání kapacit území pro nové možnosti rozvoje.

Samotné suburbie vlivem stárnutí jejich obyvatel mohou mít v budoucnu také odlišný vzhled než je tomu dnes. Kvalita občanské vybavenosti suburbií by se měla tedy do budoucna zvyšovat a zajistit tak dostatečné zázemí pro každodenní život. Zkoumané suburbie jsou v současné době vyloženě satelity, které postrádají určité centrum, případně park, kde by se obyvatelé potkávali a prohlubovaly tak sousedské vztahy. Zkvalitněním těchto center, by mohly být příznivější sousedské kontakty, které by časem mohly vyústit i ve smazání rozdílů a pomyslných hranic mezi původní obcí a suburbií.

8. Seznam použitých zdrojů

- 1) Baše, M., Cílek, V.: Krajina domova v době rozpadu města a přeměny venkova, Veřejná správa 2006
- 2) Čermák, Z.: Migrace a suburbanizační procesy v České republice in Demografie, 2005
- 3) Čermák, Z.: Transformační procesy a migrační vývoj v České republice, In Geografická organizace společnosti a transformační procesy v ČR, Univerzita Karlova, Praha 2001
- 4) Giddens, A.: Sociologie. Praha: Argo, 1999
- 5) Gremlica, T.: Hrozba jménem Urban Sprawl: Chaotický růst městských aglomerací ohrožuje i Českou republiku, Veřejná správa 2001
- 6) Hampl, M. a kol.: Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice, Praha: Univerzita Karlova, 1996
- 7) Hampl, M. a kol.: Geografická organizace společnosti a transformační procesy v ČR, Univerzita Karlova, Praha 2001
- 8) Hampl, M. a kol.: Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie, Univerzita Karlova, Praha 2001
- 9) Hampl, M., Gardavský, V., Kühnl, K.: Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR, Univerzita Karlova, Praha 1987
- 10) Hlinička, P.: Sídlní kaše, ERA Brno 2005
- 11) Hnilička, P.: Sídlní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domků, ERA Brno 2005
- 12) Kaiserová, K., Kaiser, V. a kol. Dějiny města Ústí nad Labem. Magistrát města Ústí nad Labem, 1995
- 13) Kolář, O., Šaman, Z., Štěpán, J.: Úloha krajiny a územního plánování v životním prostředí, Praha: Státní zemědělské nakladatelství, 1979

- 14) Kostecký, T. Political Behavior in Metropolitan Areas in the Czech Republic between 1990 and 2002 – Patterns, Trends, and the Relation to Suburbanization and Its Socio-Spatial Patterns. Praha: Sociologický ústav Akademie věd České republiky, 2005
- 15) Krsek, M.: Zmizelé Čechy – Ústí nad Labem, Paseka, 2011
- 16) Létal, A., Smolová, I., Szczyrba, Z.: Transformace příměstské krajiny, Urbanismus a územní rozvoj 2001
- 17) Löw, J., Míchal, I.: Krajinný ráz, Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce, 2003
- 18) Markvart, J.: Suburbanizace, pěší pohyb a krajina. Příklad města Brna, Urbanismus a územní rozvoj, 2002
- 19) Maříková, H., Petrušek, M., Vodáková, A.: Velký sociologický slovník. 2 ,P-Ž, Praha: Karolinum, 1996
- 20) Musil, J. Sociologie bydlení. Praha: Svoboda, 1971
- 21) Ouředníček, M.: Nová sociálně prostorová struktura v zázemí Prahy, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha 2001
- 22) Ouředníček, M.: Suburbanizace Prahy, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha 2001
- 23) Pokludová, A.: Urbanizace II. (elektronický zdroj): Studijní materiál pro disertační kurz, Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava 2011
- 24) Srb, V., Müller, J.: Výstavba bytů na venkově, 2005
- 25) Strakoš, M.: Urbanizace I. Dějiny urbanizace a urbanizmu, Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava 2011
- 26) Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha 2002
- 27) Šilhánková, V. a kol.: Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst. Hradec Králové: Civitas per Populi 2007
- 28) Universum: Všeobecná encyklopedie, Praha: Euromedia Group - Odeon, 2001

- 29) Ústav územního rozvoje: Urbanismus a územní rozvoj, Brno: Ústav územního rozvoje, 1998
- 30) Valentová, K., Bobková, L., Lepšík, J. Středověké Ústí nad Labem ve světe královských listin. Město Ústí nad Labem, 1995
- 31) Witzany, J., Pašek, J., Čejka, T., Zingler, R. Konstrukce pozemních staveb 70, Prefabrikované konstrukční systémy a části staveb. ČVUT Praha, Praha, 2003

Internetové zdroje:

- 32) Metodická podpora regionálního rozvoje [databáze online]. GaRep spol. s. r. o. [citováno 2011-11-9]. Dostupné z URL <<http://www.regionálnírozvoj.cz/index.php/mapa-okresu.69.html>>
- 33) Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, [databáze online]. Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. [citováno 2012-3-11]. Dostupné z URL <www.timur.cz>
- 34) Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. [databáze online]. Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. [citováno 2012-9-2]. Dostupné z URL <<http://slovník.ekopolitika.cz/u.shtml>>
- 35) Wikipedie [databáze online]. Wikimedia Foundation Inc. [citováno 2011-11-20]. Dostupné z URL <cs.wikipedia.org/wiki/Urbanizace>
- 36) Znaky měst v České republice [databáze online]. Martin Krejčí [2011-9-16]. Dostupné z URL <<http://znaky.unas.cz/UstiNadLabem.html>> Ver. 2002 citováno
- 37) <http://mapy.mag-ul.cz/flexviewers/upd_usti/>
- 38) <<http://www.habilab.cz/>>

9. Přílohy

9.1. Příloha č. 1: Použitý výzkumný nástroj - dotazník

SUBURBÁNNÍ ÚZEMÍ

Jmenuji se Tomáš Pasecký a studuji na České zemědělské univerzitě v Praze, na Provozně ekonomické fakultě. V rámci své diplomové práce na téma „Suburbanizace a její vliv na rozvoj lokality - příklad Ústí nad Labem“, se zabývám studií suburbánních oblastí v okolí tohoto krajského města. Rád bych pomoci Vás, obyvatel těchto nově vznikajících oblastí, zjistil jednotlivé faktory, které jsou zásadní při stěhování do suburbii („satelitních městeček“) a s pomocí těchto zjištění následně uvažoval, jaký vliv mají satelitní městečka na rozvoj celých oblastí. Cílem mého průzkumu je sledování faktorů, jak satelitní městečka působí na rozvoj oněch území v Ústí nad Labem. Dotazník se skládá z 14 otázek, u kterých zakřížkujte, popř. dopíšete Vaši odpověď. Dotazník, stejně jako jeho výsledek je anonymní a bude použit výhradně pro diplomovou práci.

Prosím o vyplnění krátkého dotazníku:

1) Pohlaví Muž

 Žena

2) Věk (*prosím vypište*)

3) Vzdělání Základní

 Středoškolské bez maturity

Středoškolské s maturitou

Vysokoškolské

4) V současné době jste:

pracující v pozici zaměstnance v soukromé sféře

pracující v pozici zaměstnance ve státní sféře

osoba samostatně výdělečně činná, podnikatel

student/studentka

důchodce/důchodkyně

nezaměstnaný/nezaměstnaná

na mateřské dovolené

jiné (prosím, vypište)

5) Jak dlouho bydlíte v této suburbii? (Prosím vypište celé roky- zaokrouhlete směrem výše)

6) Počet dětí (prosím vypište)

7) Jak se Vaše děti dopravují do školy, školky? (Prosím zakřížkujte. V případě, že jste u otázky č. 6 uvedli počet 0, nevypisujte.)

Automobilem nikdy zřídka poměrně často vždy

MHD Ústí nad Labem nikdy zřídka poměrně často vždy

- ČSAD Ústí nad Labem nikdy zřídka poměrně často vždy
- ČD nikdy zřídka poměrně často vždy
- Pěšky nikdy zřídka poměrně často vždy
- Taxi nikdy zřídka poměrně často vždy
- Jiné (Vypište).....

8) Jak se dopravujete do práce? (Prosím zakřížkujte)

- Automobilem nikdy zřídka poměrně často vždy
- MHD Ústí nad Labem nikdy zřídka poměrně často vždy
- ČSAD Ústí nad Labem nikdy zřídka poměrně často vždy
- ČD nikdy zřídka poměrně často vždy
- Pěšky nikdy zřídka poměrně často vždy
- Taxi nikdy zřídka poměrně často vždy
- Jiné (Vypište).....

9) Jak se dopravujete nejčastěji za zábavou (např. kultura, sport)? (Prosím zakřížkujte)

- Automobilem nikdy zřídka poměrně často vždy
- MHD Ústí nad Labem nikdy zřídka poměrně často vždy
- ČSAD Ústí nad Labem nikdy zřídka poměrně často vždy
- ČD nikdy zřídka poměrně často vždy
- Pěšky nikdy zřídka poměrně často vždy

od 101-500 Kč

od 501-1000 Kč

nad 1000 Kč

11) Nakupování v obchodech mimo obec: (pokud v otázce „a“ uvedete možnost „nikdy“ nevyplňujte otázky za „b,c“)

a) jak často nakupujete mimo obec:

denně

2-4x týdně

maximálně 1x týdně

1x až několikrát měsíčně

nanejvýš 1x za rok

nikdy

b) jaký sortiment nakupujete:

pouze základní potraviny

vše (různé) – tj. potravinářské i nepotravinářské výrobky

základní i další potraviny (včetně např. ovoce a zeleniny)

pouze nepotravinářské výrobky

c) velikost 1 nákupu cca:

do 50Kč

od 51-100Kč

od 101-500Kč

od 501-1000Kč

nad 1000Kč

d) Jaké jsou důvody, které Vás vedou k tomu, že nakupujete i jinde než v obci (můžete zaškrtnout i více odpovědí):

nevyhovuje mi prodejní doba místního obchodu

nakupuji pouze o víkendech, kdy je místní obchod uzavřen

v místním obchodě mi nevyhovuje sortiment zboží

při porovnání cen se vyplatí nakupovat v supermarketu

jiné (prosím, vypište)

12) Přestože uvádíte, že nakupujete potraviny nejčastěji v suburbii, odpovězte, prosím, na otázku, zda: Vyjíždíte vůbec někdy za nákupem potravin mimo suburbii? (vyberte jednu z možností a - d)

ano, častěji než jedenkrát týdně

ano, jedenkrát týdně

ano, méně často než jednou týdně

ne, nikdy

13) Jezdíte-li alespoň někdy za nákupem potravin mimo suburbii, používáte k tomu nejčastěji (zakroužkujte jen jednu z možností a - f)

- a) vlastní automobil, kterým sami jedete
- b) zavezou Vás rodinní příslušníci
- c) zavezou Vás lidé ze suburbie (sousedé)
- d) jezdíte autobusem
- e) jezdíte vlakem
- f) jezdíte jinak, uveďte prosím, jak

14) Označte, jak Vás následující faktory ovlivnily při Vašem rozhodování o přestěhování se do suburbie: (Prosím zakřížkujte):

- | | | | | |
|----------------------------|--|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| Kvalitnější bydlení | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Bydlení v rodinném domě | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Bydlení mimo město | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Větší požadavky | | | | |
| na prostor k bydlení | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Rozrůstající se rodina | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Blízkost rodiny | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Blízkost přátel | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Soukromí | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Zdravotní důvody | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Možnost sportovního vyžití | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |
| Zahrada | velmi výrazně <input type="checkbox"/> | výrazně <input type="checkbox"/> | málo <input type="checkbox"/> | neovlivnil <input type="checkbox"/> |

Bazén velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Parkování velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Zdravější ovzduší velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Blízkost přírody velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Cenová dostupnost velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Dopravní obslužnost velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Dostupnost nákupního centra velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Dostupnost zdravotních

zařízení velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Nespokojenost

s bývalým bydlením velmi výrazně výrazně málo neovlivnil

Jiné(Vypište)

.....

9.2. Příloha č. 2: Statistické vyhodnocení názoru respondentů

Tabulka č. 1 - Suburbánní Území

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Suburbánní Území	Skorotice	26	23	23	23
	Strádov	44	38,9	38,9	61,9
	Libouchec	43	38,1	38,1	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 2 - Pohlaví respondentů

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Pohlaví	Muž	55	48,7	48,7	48,7
	Žena	58	51,3	51,3	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 3 - Věk respondentů

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Věk	18	3	2,7	2,7	2,7
	19	2	1,8	1,8	4,4
	20	1	0,9	0,9	5,3
	22	1	0,9	0,9	6,2
	25	4	3,5	3,5	9,7
	26	2	1,8	1,8	11,5
	27	7	6,2	6,2	17,7
	28	5	4,4	4,4	22,1
	29	4	3,5	3,5	25,7
	30	5	4,4	4,4	30,1
	31	5	4,4	4,4	34,5
	32	2	1,8	1,8	36,3
	33	4	3,5	3,5	39,8
	34	4	3,5	3,5	43,4
	35	5	4,4	4,4	47,8
	37	6	5,3	5,3	53,1
	38	2	1,8	1,8	54,9
	39	8	7,1	7,1	61,9
	40	6	5,3	5,3	67,3
	41	7	6,2	6,2	73,5
	42	5	4,4	4,4	77,9
	44	2	1,8	1,8	79,6
	45	1	0,9	0,9	80,5
	46	1	0,9	0,9	81,4
	47	2	1,8	1,8	83,2
	49	11	9,7	9,7	92,9
50	3	2,7	2,7	95,6	
51	2	1,8	1,8	97,3	
55	2	1,8	1,8	99,1	
60	1	0,9	0,9	100	
Celkem	113	100	100		

Tabulka č. 4 - Věkové skupiny respondentů

		Počet	Procenta
Věková skupina	do 30ti let	34	30,1
	31 - 40 let	42	37,2
	nad 40 let	37	32,7
	Celkem	113	100

Tabulka č. 5 - Vzdělání respondentů

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Vzdělání	Základní	14	12,4	12,4	12,4
	Středoškolské bez maturity	19	16,8	16,8	29,2
	Středoškolské s maturitou	44	38,9	38,9	68,1
	Vysokoškolské	36	31,9	31,9	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 6 - Zaměstnání, studium, mateřská atd.

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
varianta	pracující v pozici zaměstnance v soukromé sféře	22	19,5	19,5	19,5
	pracující v pozici zaměstnance ve státní sféře	29	25,7	25,7	45,1
	osoba samostatně výdělečně činná, podnikatel	45	39,8	39,8	85
	student/studentka	9	8	8	92,9
	nezaměstnaný/nezaměstnaná	2	1,8	1,8	94,7
	na mateřské dovolené	6	5,3	5,3	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 7 - Délka pobytu v suburbii

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Roky	1	7	6,20%	6,2	6,2
	2	13	11,50%	11,5	17,7
	3	22	19,50%	19,5	37,2
	4	10	8,80%	8,8	46
	5	15	13,30%	13,3	59,3
	6	13	11,50%	11,5	70,8
	7	14	12,40%	12,4	83,2
	8	10	8,80%	8,8	92
	9	6	5,30%	5,3	97,3
	10	3	2,70%	2,7	100
Celkem		113	100%	100	

Tabulka č. 8 - Délka pobytu v suburbii - analýza druhého stupně (suburbie/délka pobytu)

		Délka pobytu v suburbii										Celkem
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Suburbánní území	Skorotice	1	4	4	3	4	5	2	2	1	0	26
	Strádov	2	5	12	5	5	3	7	4	0	1	44
	Libouchec	4	4	6	2	6	5	5	4	5	2	43

Tabulka č. 9 - Počet dětí

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Počet dětí	0	24	21,2	21,2	21,2
	1	30	26,5	26,5	47,8
	2	44	38,9	38,9	86,7
	3	10	8,8	8,8	95,6
	4	5	4,4	4,4	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 10 - Způsob dopravy dětí do škol a školek

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Doprava automobilem	nikdy	0	0	0	0
	zřídka	0	0	0	0
	poměrně často	53	46,9	46,9	68,1
	vždy	36	31,9	31,9	100
MHD Ústí nad Labem	nikdy	0	0	0	0
	zřídka	0	0	0	0
	poměrně často	53	46,9	46,9	68,1
	vždy	36	31,9	31,9	100
ČSAD Ústí nad Labem	nikdy	89	78,8	78,8	100
ČD	nikdy	89	78,8	78,8	100
Pěšky	nikdy	89	78,8	78,8	100
Taxi	nikdy	89	78,8	78,8	100
	zřídka	0	0	0	0
	poměrně často	0	0	0	0
	vždy	0	0	0	0

Tabulka č. 11 - Způsob dopravy do práce

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Doprava automobilem	nikdy	2	1,80%	1,8	1,8
	zřídka	0	0%	0%	0%
	poměrně často	58	51,30%	51,3	53,1
	vždy	53	46,90%	46,9	100
MHD Ústí nad Labem	nikdy	55	48,70%	48,7	48,7
	zřídka	23	20,40%	20,4	69
	poměrně často	35	31%	31	100
	vždy	0	0%	0%	0%
ČSAD Ústí nad Labem	nikdy	113	100%	100%	100%
ČD	nikdy	113	100%	100%	100%
Pěšky	nikdy	113	100%	100%	100%
Taxi	nikdy	90	79,60%	79,6	79,6
	zřídka	9	8%	8	87,6
	poměrně často	14	12,40%	12,4	100
	vždy	0	0%	0%	0%

Tabulka č. 12 - Způsob dopravy za zábavou

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Doprava automobilem	nikdy	0	0%	0%	0%
	zřídka	0	0%	0%	0%
	poměrně často	90	79,6	79,6	79,6
	vždy	23	20,4	20,4	100
MHD Ústí nad Labem	nikdy	23	20,4	20,4	20,4
	zřídka	90	79,6	79,6	100
	poměrně často	0	0%	0%	0%
	vždy	0	0%	0%	0%
ČSAD Ústí nad Labem	nikdy	113	100%	100%	100%
ČD	nikdy	113	100%	100%	100%
Pěšky	nikdy	113	100%	100%	100%
Taxi	nikdy	12	10,6	10,6	10,6
	zřídka	43	38,1	38,1	48,7
	poměrně často	58	51,3	51,3	100
	vždy	0	0%	0%	0%

Tabulka č. 13 - Nakupování v místním obchodě - jak často

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	denně	8	7,1	7,1	7,1
	2-4x týdně	11	9,7	9,7	16,8
	maximálně 1x týdně	30	26,5	26,5	43,4
	1x až několikrát měsíčně	18	15,9	15,9	59,3
	nanejvýš 1x za rok	13	11,5	11,5	70,8
	nikdy	33	29,2	29,2	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 14 - Nakupování v místním obchodě - jaký sortiment

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	0	33	29,2	29,2	29,2
	pouze základní potraviny	33	29,2	29,2	58,4
	vše (různé) – tj. potravinářské i nepotravinářské výrobky	23	20,4	20,4	78,8
	základní i další potraviny (včetně např. ovoce a zeleniny)	23	20,4	20,4	99,1
	pouze nepotravinářské výrobky	1	0,9	0,9	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 15 - Nakupování v místním obchodě - velikost nákupu

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	0	33	29,2	29,2	29,2
	do 50 Kč	13	11,5	11,5	40,7
	od 51-100 Kč	21	18,6	18,6	59,3
	od 101-500 Kč	30	26,5	26,5	85,8
	od 501-1000 Kč	13	11,5	11,5	97,3
	nad 1000 Kč	3	2,7	2,7	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 16 - Nakupování v obchodech mimo obec - jak často

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	denně	6	5,3	5,3	5,3
	2-4x týdně	38	33,6	33,6	38,9
	maximálně 1x týdně	38	33,6	33,6	72,6
	1x až několikrát měsíčně	17	15	15	87,6
	nanejvýš 1x za rok	14	12,4	12,4	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 17 - Nakupování v obchodech mimo obec - jaký sortiment

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	vše (různé) – tj. potravinářské i nepotravinářské výrobky	96	85	85	85
	základní i další potraviny (včetně např. ovoce a zeleniny)	17	15	15	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 18 - Nakupování v obchodech mimo obec - velikost nákupu

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	od 101-500 Kč	22	19,5	19,5	19,5
	od 501-1000 Kč	34	30,1	30,1	49,6
	nad 1000 Kč	57	50,4	50,4	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 19 - Důvody proč respondenti nakupují i mimo obec - nevyhovující prodejní doba

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	nevybráno	67	59,3	59,3	59,3
	vybráno	46	40,7	40,7	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 20 - Důvody proč respondenti nakupují i mimo obec - preferování nákupů o víkendech, kdy je obchod uzavřen

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	nevybráno	69	61,1	61,1	61,1
	vybráno	44	38,9	38,9	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 21 - Důvody proč respondenti nakupují i mimo obec - nevyhovující sortiment zboží

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	nevybráno	61	54	54	54
	vybráno	52	46	46	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 22 - Důvody proč respondenti nakupují i mimo obec - výhodnější ceny v supermarketu

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	nevybráno	61	54	54	54
	vybráno	52	46	46	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 23 - Důvody proč respondenti nakupují i mimo obec - v suburbii není obchod

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Varianta	nevybráno	87	77	77	77
	vybráno	26	23	23	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 24 - Četnost vyjížděk za nákupy mimo suburbii

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Četnost	častěji než jedenkrát týdně	33	29,2	29,2	29,2
	jedenkrát týdně	36	31,9	31,9	61,1
	méně často než jednou týdně	44	38,9	38,9	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 25 - Způsob dopravy za nákupy mimo suburbii

		Počet	Procenta	Valid Percent	Cumulative Percent
Možnost dopravy	vlastní automobil, kterým sami jedete	58	51,3	51,3	51,3
	zavezou Vás rodinní příslušníci	27	23,9	23,9	75,2
	zavezou Vás lidé ze suburbie (sousedé)	24	21,2	21,2	96,5
	jezdíte autobusem	4	3,5	3,5	100
	Celkem	113	100	100	

Tabulka č. 26 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie

Faktor	velmi výrazně		výrazně		málo		neovlivnil	
	počet	procenta	počet	procenta	počet	procenta	počet	procenta
kvalitnější bydlení	47	41,60%	21	18,60%	24	21,20%	21	18,60%
bydlení v rodinném domě	46	40,70%	23	20,40%	22	19,50%	22	19,50%
Bydlení mimo město	32	28,30%	38	33,60%	21	18,60%	22	19,50%
Větší požadavky na prostor k bydlení	46	40,70%	31	27,40%	12	10,60%	24	21,20%
Rozrůstající se rodina	32	28,30%	22	19,50%	11	9,70%	48	42,50%
Blízkost rodiny	32	28,30%	28	24,80%	12	10,60%	41	36,30%
Blízkost přátel	33	29,20%	25	22,10%	24	21,20%	31	27,40%
Soukromí	35	31,00%	28	24,80%	19	16,80%	31	27,40%
Zdravotní důvody	17	15,00%	45	39,80%	16	14,20%	35	31,00%
Možnost sportovního využití	14	12,40%	42	37,20%	23	20,40%	34	30,10%
Zahrada	44	38,90%	35	31,00%	20	17,70%	14	12,40%
Bazén	40	35,40%	29	25,70%	25	22,10%	19	16,80%
Parkování	35	31,00%	47	41,60%	13	11,50%	18	15,90%
Zdravější ovzduší	25	22,10%	36	31,90%	18	15,90%	34	30,10%
Blízkost přírody	31	27,40%	50	44,20%	18	15,90%	14	12,40%
Cenová dostupnost	31	27,40%	42	37,20%	21	18,60%	19	16,80%
Dopravní obslužnost	35	31,00%	45	39,80%	12	10,60%	21	18,60%
Dostupnost nákupního centra	26	23,00%	29	25,70%	27	23,90%	31	27,40%
Dostupnost zdravotního zařízení	18	15,90%	22	19,50%	46	40,70%	27	23,90%
Nespokojenost s bývalým bydlením	42	37,20%	29	25,70%	20	17,70%	22	19,50%

Tabulka č. 27 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Kvalitnější bydlení (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	27	8	11	9	55
	Žena	20	13	13	12	58
Celkem		47	21	24	21	113

Tabulka č. 28 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Bydlení v rodinném domě (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	21	13	8	13	55
	Žena	25	10	14	9	58
Celkem		46	23	22	22	113

Tabulka č. 29 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Bydlení mimo město (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	15	18	12	10	55
	Žena	17	20	9	12	58
Celkem		32	38	21	22	113

Tabulka č. 30 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Větší požadavky na prostor k bydlení (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	21	16	7	11	55
	Žena	25	15	5	13	58
Celkem		46	31	12	24	113

Tabulka č. 31 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Rozrůstající se rodina (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	19	8	4	24	55
	Žena	13	14	7	24	58
Celkem		32	22	11	48	113

Tabulka č. 32 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Blízkost rodiny (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	12	18	6	19	55
	Žena	20	10	6	22	58
Celkem		32	28	12	41	113

Tabulka č. 33 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Blízkost přátel (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	15	13	12	15	55
	Žena	18	12	12	16	58
Celkem		33	25	24	31	113

Tabulka č. 34 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Soukromí (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	13	14	13	15	55
	Žena	22	14	6	16	58
Celkem		35	28	19	31	113

Tabulka č. 35 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Zdravotní důvody (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	8	23	7	17	55
	Žena	9	22	9	18	58
Celkem		17	45	16	35	113

Tabulka č. 36 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Možnost sportovního využití (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	9	23	8	15	55
	Žena	5	19	15	19	58
Celkem		14	42	23	34	113

Tabulka č. 37 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Zahrada (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	24	17	9	5	55
	Žena	20	18	11	9	58
Celkem		44	35	20	14	113

Tabulka č. 38 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Bazén (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	24	11	11	9	55
	Žena	16	18	14	10	58
Celkem		40	29	25	19	113

Tabulka č. 39 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Parkování (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	18	18	8	11	55
	Žena	17	29	5	7	58
Celkem		35	47	13	18	113

Tabulka č. 40 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Zdravější ovzduší (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	16	16	8	15	55
	Žena	9	20	10	19	58
Celkem		25	36	18	34	113

Tabulka č. 41 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Blízkost přírody (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	8	28	13	6	55
	Žena	23	22	5	8	58
Celkem		31	50	18	14	113

Tabulka č. 42 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Cenová dostupnost (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	14	20	12	9	55
	Žena	17	22	9	10	58
Celkem		31	42	21	19	113

Tabulka č. 43 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Dopravní obslužnost (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	15	21	7	12	55
	Žena	20	24	5	9	58
Celkem		35	45	12	21	113

Tabulka č. 44 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Dostupnost nákupního centra (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	15	13	13	14	55
	Žena	11	16	14	17	58
Celkem		26	29	27	31	113

Tabulka č. 45 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Dostupnost zdravotního zařízení (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	5	15	25	10	55
	Žena	13	7	21	17	58
Celkem		18	22	46	27	113

Tabulka č. 46 - Faktory ovlivňující přestěhování do suburbie - Nespokojenost s bývalým bydlením (dle pohlaví)

		Varianta				Celkem
		velmi výrazně	výrazně	málo	neovlivnil	
Pohlaví	Muž	21	12	7	15	55
	Žena	21	17	13	7	58
Celkem		42	29	20	22	113