



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra strukturální politiky EU a rozvoje venkova

Bakalářská práce

Satelitní městečka a jejich vliv na krajinu

Vypracoval: Lukáš Mencil
Vedoucí práce: Mgr. Adéla Mezerová

České Budějovice 2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lukáš MENCL**
Osobní číslo: **E11514**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Strukturální politika EU pro veřejnou správu**
Název tématu: **Satelitní městečka a jejich vliv na krajinu**
Zadávající katedra: **Katedra strukturální politiky EU a rozvoje venkova**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Cílem bakalářské práce je analýza vybraných satelitních městeček/městečka a hodnotit jejich/jeho dopad na krajinu.

Metodický postup:

1. Literární rešerše (Vznik a vývoj satelitních městeček v ČR, jejich pozitivní a negativní stránky, porovnání s vývojem v EU)
2. Analýza vybraných satelitních městeček/městečka (dotazníkové šetření místních obyvatel žijících v satelitním městečku - výhody a nevýhody satelitního městečka)
3. Výsledky a zhodnocení zkoumané problematiky
4. Návrh na zlepšení stavu

Rámcová osnova:

1. Úvod
2. Literární rešerše.
3. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání.
4. Vlastní návrhy.
5. Závěr.
6. Summary
7. Seznam literatury.
8. Přílohy.

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 40-50 stran, dle možností
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

1. HAMPL, Martin a kol. *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Praha: Přírodovědecká fakulta University Karlovy, 2001, 328 s. ISBN 80-902686-6-8.
2. LEVY, John M. *Contemporary urban planning*. Pearson/Prentice Hall: Upper Saddle River, 2009. ISBN 978-0-13-602545-0.
3. MAIER, Karel. *Územní plánování a udržitelný rozvoj*. Praha: ABF - ARCHI, 2008, 100 s. ISBN 978-80-86905-47-1.
4. MÍCHAL, Igor. *Metodika hodnocení krajinného rázu Agentury ochrany přírody a krajiny ČR - Problémy a výsledky*. Praha: ČVUT, 1999, s. 111-116. ISBN 80-01-01979-9.
5. SÝKORA, Luděk. *Suburbanizace a její sociální ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002, 191 s. ISBN 80-901914-9-5.
6. SKLENÍČKA, Petr. *Základy krajinného plánování*. Praha, Naděžda Skleničková, 2003, 321 s. ISBN 80-903206-1-9.
7. ZAJÍC, Josef a Jiří HRŮZA. *Vývoj urbanizmu 1. díl*. Praha: České vysoké učení technické, 2002, 186 s. ISBN 80-01-02551-9.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Adéla Mezerová
Katedra strukturální politiky EU a rozvoje venkova
Konzultant bakalářské práce: RNDr. Zuzana Dvořáková Líšková, Ph.D.
Katedra krajinného managementu
Datum zadání bakalářské práce: 30. listopadu 2012
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2014

doc. Ing. Ladislav Růžek, Ph.D.
děkan

JIHČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (25)
370 05 České Budějovice

doc. Ing. Eva Cudlínová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 27. března 2013

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to - v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 29. dubna 2014

.....
Lukáš Mencl

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Mgr. Adéle Mezerové za odborné vedení mé bakalářské práce a poskytnutí cenných rad a připomínek. Dále bych rád poděkoval všem respondentům, kteří si našli čas na vyplnění dotazníku. Děkuju i panu Ing. Jiřímu Dluhošovi, jednomu z obyvatel zkoumané oblasti, který mi poskytl cenné informace.

Obsah

1. ÚVOD	2
2. LITERÁRNÍ REŠERŠE	3
2.1. Suburbanizace	3
2.1.1. Satelitní městečka	5
2.1.2. Historický vývoj suburbanizace v České republice.....	6
2.1.3. Suburbanizace v USA.....	10
2.1.4. Suburbanizace v Evropě	12
2.2. Regulace suburbanizace	14
2.3. Dopady suburbanizace	15
2.2.1. Změna původních vesnic	15
2.2.2. Závislost na automobilu	16
2.2.3. „Zelené vdovy“	17
2.2.4. Vliv na životní prostředí	17
2.2.5. Sociologické dopady	18
2.2.6. Dopady na obec	19
3. METODIKA A CÍL PRÁCE	21
3.1. Cíl práce	21
3.2. Metodika	21
3.2.1. Postup výzkumu	21
3.2.2. Místo výzkumu	22
3.2.2.1. První etapa	24
3.2.2.2. Druhá etapa	25
3.2.2.3. Služby v Otíně	26
4. VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	28
5. VÝSLEDKY A VLASTNÍ NÁVRHY	39
5.1. Vlastní návrhy	40
6. ZÁVĚR	42
I. Summary.....	43
II. Seznam použitých zdrojů	44

1. ÚVOD

Satelitní městečko je ryze český pojem, který se užívá pro developerskou výstavbu rodinných domů na okrajích malých obcí, které jsou zpravidla navázány prací a službami na blízké větší město. Všechny domy mají většinou stejný architektonický styl, často se odlišují pouze barvami fasády. To vše jen za účelem co nejsnazšího vytvoření zisku pro developerské společnosti.

Jedná se o určitý trend, který se postupně šíří do většiny vyspělých zemí a vyznačuje se prostorovým rozšiřováním měst a stěhováním obyvatelstva z centra města do blízkých oblastí v zázemí města. Často jsou zmiňovány negativní důsledky tohoto procesu. Ať se jedná o neustálou potřebu automobilu k většině činností nebo sociální roztržitost lokalit – nově přistěhovaní obyvatelé bývají většinou z vyšších vrstev než původní obyvatelstvo v obci.

Cílem této bakalářské práce je analýza vybraného satelitního městečka a zhodnocení jeho dopadu na krajinu. Především to, jak lidé využívají své domovy a pozemky, které dříve byly zemědělsky využívány. Dále je zkoumáno, jak se lidé ekologicky chovají a kolik najezdí automobilem, který je v takovýchto moderních sídlech jedinou možností, jak se dostat za prací a za službami. Byla tudíž zkoumána i oblast služeb v blízkosti satelitního městečka. Jako konkrétní satelitní městečko byla vybrána zástavba na okraji vesnice Otín u Jindřichova Hradce.

2. LITERÁRNÍ REŠERŠE

2.1. Suburbanizace

Slovo suburbanizace se odvozuje z anglického slova *suburb* (česky předměstí), které vzniklo sloučením latinského slova *urbs* (město) a předpony *sub* (vedle, za, pod). Význam tohoto spojení slov lze interpretovat na příkladu starověkého Říma, kde urození a bohatí obyvatelé bydleli uvnitř města (za hradbami) na některém ze sedmi římských pahorků. Naopak lidé z nižší třídy žili vně města (před hradbami) či na úpatí návrší. Jak uvádí Oxfordský slovník, poprvé použil slovo *suburbis* John Wycliff už roku 1380 (Smolová, 2009).

Dle Ouředníčka (2002, s.39) je suburbanizace *„proces, kterým se rozumí přesun obyvatel, jejich aktivit a zázemí z města do jeho okolí“*.

Dle Sýkory (2002, s.10) se *„suburbanizací zpravidla rozumí růst města prostorovým rozpínáním do okolní venkovské a přírodní krajiny. Suburbanizace je spojována s nižší hustotou osídlení, než existuje ve městě a rozvolněnou, řídkou, rozptýlenou či roztroušenou zástavbou. Příměstskou zónu ovlivněnou suburbanizací charakterizují samostatně stojící nebo řadové, jedno až dvoupodlažní rodinné domky s vlastní zahradou, které často vytvářejí sociálně homogenní rezidenční zóny, a také pásová komerční zástavba a průmyslové parky často lokalizované podle dálnic a dalších významných komunikačních os či v blízkosti jejich křižovatek.“*

Vejchodská (2007, s.140) suburbanizaci popisuje, jako *„dekoncentraci současných lidských sídel – rozrůstání sídel do krajiny, aniž by toto rozšiřování bylo opodstatněno zvýšením celkového počtu obyvatel. O suburbanizaci mluvíme v případě snižování průměrné hustoty populace v zastavěném území. Míra populačního růstu ve městě nebo regionu je tak nižší než zvyšování záboru půdy k nové výstavbě.“*

Internetový server Suburbanizace.cz (2014) ve svém slovníčku pojmů definuje suburbanizaci jako: *„Proces stěhování rezidenčních, komerčních a dalších funkcí z jádrového města do jeho zázemí; jinak také stěhování obyvatelstva a jeho aktivit z jádra do zázemí. Suburbanizace je součástí (jednou z forem) suburbánního rozvoje.“*

Podle Ganse (1962) postrádají suburbánní oblasti větší míru soukromí, anonymity a neosobnosti. Dále dodává, že obyvatelé z města, kteří se nově nastěhují do suburbánních oblastí, sebou přinášejí nové způsoby chování, než je pro danou oblast

tradiční. Uvádí rozdílné způsoby života ve městě a v suburbii, kde suburbia považuje především za jakési ubytovny, ve kterých lidé pouze spí a jsou vzdáleni od zaměstnání, zábavy i dalších služeb. Takováto satelitní městečka jsou stvořena spíše pro osobní automobilovou dopravu, než pro pěší docházku do práce či službami.

Ouředníček (2002) rozděluje suburbanizaci na určité vývojové stupně:

1. *prvotní suburbanizace* – vznik předměstí, v historickém kontextu to lze popsat jako vznik podhradí, či vznik měst v okolí hradů a klášterů
2. *klasická (moderní) suburbanizace* – přesun obyvatelstva na okraje měst, oddělování bydliště a místa zaměstnání, s tím souvisí zásadní změny v dopravě (zavedení hromadné dopravy pro přesun obyvatel z místa bydliště do zaměstnání)
3. *současná (postmoderní) suburbanizace* – vznik nových měst, která nejsou závislá na jádrovém městu – exurbia, technocity – především v USA, Rusku, východní Asii a částečně i západní Evropě.

Suburbanizací vzniká nová výstavba charakterizovaná názvem satelitní městečka (či suburbia), průmyslové a nákupní zóny. Takovéto lokality lze rozčlenit podle jejich funkce na dva základní druhy: rezidenční (obytná funkce) a komerční (pracovní funkce). U rezidenční funkce můžeme sledovat výstavbu nových obytných zón v blízkosti většího města a poté postupný odchod lidí z jádrového města do nově postavených rodinných domů v okolních obcích (Ouředníček, 2002).

Nová výstavba se většinou realizuje v návaznosti na starší výstavbu v malých obcích v okolí města, pouze zřídka se buduje zástavba izolovaná od všech starších staveb, která by vznikala na „zelené louce“. To je zásadní rozdíl vývoje v České republice oproti americkým městům, kde suburbánní sídla vznikla bez spojitosti se starším osídlením (Vejchodská, 2007).

Co se týče komerční suburbanizace, ta má své jasné projevy, a to především výhodně vybranými místy podél hlavních dopravních tahů. Jedná se o přenos funkcí z měst do jejich periferií nebo úplně mimo území města. Většina takovýchto areálů je budována „na zelené louce“. Tento vývoj stěhování na okraje měst začal v České republice na počátku 90. let, kdy zde se začaly stavět hypermarkety, nákupní centra, logistické areály. Největším rozvoj těchto staveb nastal v období okolo roku 2000, kdy

na příjezdových cestách do Prahy rostly ohromnou rychlostí nové skladovací areály (Suburbanizace, 2014).

2.1.1. Satelitní městečka

Pojem „satelitní městečko“ je název malého uměle vytvořeného obytného celku, který můžeme najít v blízkosti větších měst a který vznikl v průběhu 90. let 20. století v České republice. V té době vrcholil trend stěhování obyvatel z bytů ze sídlišť do nově vystavěných domů, protože lidé toužili po vlastním domě se zahradou, kde by neslyšeli přes zeď, co se děje u sousedů. Jelikož cena pozemků v samotném městě byla mnohem vyšší, než v blízkých vesnicích, staly se pozemky ve vesnicích cílem developerů, kteří volné pozemky hromadně skupovali, vybudovali zasíťování pozemků, které umožnilo výstavbu většího počtu domů. Takovéto celky byly budovány jen kvůli zisku developerů a velké poptávce nových majitelů uspokojit hlavní potřebu, a to individuální bydlení. Potom vzniká tzv. rezidenční suburbanizace. (Sýkora, 2002).

Rezidenční suburbanizaci můžeme charakterizovat dvěma principy. První je výstavba domů na klíč developerem a poté jsou dostavěné domy prodány zájemcům. Druhým principem je zakoupení pozemků a jejich zasíťování developerskou firmou a následné prodání zájemcům ke stavbě. V těchto případech poté dochází k vzniku architektonických směsí různých stylů, a ty nejsilnější z počátku 90. let jsou označovány jako „podnikatelské baroko“ (Smolová, 2009).

Hlavním rozdílem českých satelitních městeček od zahraničních satelitních měst je ten, že naše městečka postrádají přirozené centrum, základní služby, které většinou postrádá i samotná vesnice, u které je satelitní městečko vybudováno. Poté jsou všichni noví obyvatelé odkázáni na blízké město, kam musí dojíždět. A jelikož většinou veřejná doprava pro takovéto lokality není dostatečná, jsou obyvatelé nuceni používat osobní automobily k dopravě za prací, ale i dopravě dětí do školy, na kroužky, na kulturní akce, nákupy atd. V takovém případě se z rodičů stávají spíše řidiči na plný úvazek.

Dalším problémem je fakt, že vesnice, u které je „satelit“ postaven, má svůj přirozený staletý vývoj, kde se za rok postavilo pár domů a noví obyvatelé se s původními obyvateli postupně sžili a přivykli jejich tradicím. To bohužel neplatí při výstavbě satelitních městeček, kde vzniknou někdy až desítky nových domů naráz a jejich obyvatelé se sami navzájem skoro neznají, natož aby přivykali způsobu žití a tradicím v daném místě. To může způsobovat i různé napětí mezi obyvateli, neboť

původní obyvatelé považují obyvatele „satelitu“ za jakousi namyšlenou náplavu. Často také vznikají různé konflikty, které způsobuje přenesení městských zvyků do vesnic a vytlačení původních venkovských zvyků a způsobu života, např. velmi známé veřejné vyhlášky, které zakazují v určitých dnech používat hlučné stroje (sekačky, motorové pily apod.) (Ostravský deník, 2013).

Satelitní městečka či suburbia můžeme rozdělit podle Kubeše (2009) na dvě kategorie:

1. *Suburbia příměstské krajiny* – jsou s městem územně integrovány nejen nutnou cestou za prací, ale také městskou hromadnou dopravou a technickou infrastrukturou (vodovod, kanalizace, svoz odpadu).
2. *Suburbia venkovské krajiny* – bývají většinou autonomně samostatné a mají vlastní samosprávu. Silnice vedoucí mezi satelitem a městem bývají velmi silně zatěžovány intenzivní individuální dopravou obyvatel ze suburbia do blízkého města.

2.1.2. Historický vývoj suburbanizace v České republice

Za počátek vývoje fenoménu stěhování obyvatel z města do jeho okolí v České republice lze považovat příchod průmyslové revoluce do Prahy, kde v té době začala vznikat nová velká předměstí (Smíchov, Karlín, atd.), která tvořila na jednu stranu urbanizační a na druhou suburbanizační procesy v Praze (Ouředníček, 2003).

Další oblastí, která se takto rozvíjela, byla Ostrava – Vítkovice, kde se v roce 1879 dostal do vedení Vítkovických železáren Paul Kupelwieser. Ten inicioval sociální program zaměřený na otázku ubytování zaměstnanců. Nechal vypracovat tzv. zastavovací plán. V nově vymezeném prostoru se začalo stavět nové město s novým společenským centrem, nazývané „Nové Vítkovice“. V novém městečku vznikla řada budov podle jednotné architektury, pro kterou bylo charakteristické režné neomítané zdivo. Společenské centrum tvořil kostel s farou, radnice, tržnice, sirotčinec, školy a nemocnice. A vnikly rozlehlé dělnické kolonie, které jsou dochovány do dnešní doby. Nejstarší kolonií je Westend, kde měl každý dům svoji zahrádku, a byla určena pro úředníky. Další mistrovská kolonie byla zničena asanací, která proběhla v devadesátých letech 20. století. Dělnická kolonie Kairo naopak měla rovnými střechami připomínat egyptské domy v Káhiře. U Vítkovic bylo takovýchto kolonií postaveno velké množství

např. Barbořina kolonie, Jeremenkova osada, Ocelářská kolonie atd. (Dělnické kolonie, 2014).

Podle Ryšavého (1994) docházelo k rozvoji suburbanizace v meziválečném období hlavně podél železničních tratí, které ústily z velkých měst.

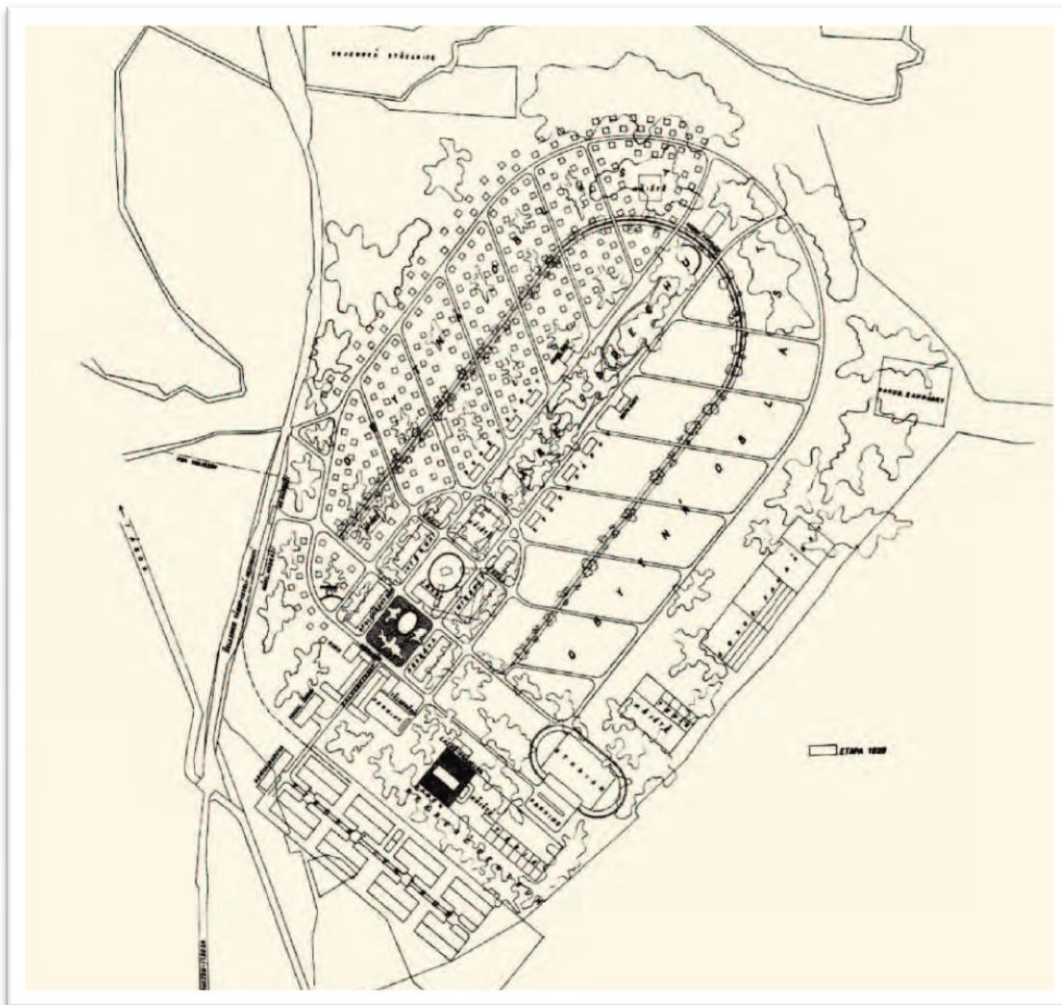
Mezi satelitní městečka, lze zařadit i proslulé baťovské domky ve Zlíně, které byly postaveny u továrny „na zelené louce“ pro potřebu ubytování velkého počtu nově příchozích zaměstnanců rozrůstající se továrny. Pro potřeby zaměstnanců nechyběly ani další služby (školy, obchody). Mezi typická satelitní města vybudovaná firmou Baťa patří Otrokovice, které tvořilo jen 126 domů. Ve 30. letech 20. století koupil Tomáš Baťa od hraběnky Baltazziové část močálovitých pozemků, které zvýšil o 1 – 4 metry navezenou zeminou. Na takto upravených pozemcích začal budovat průmyslovou čtvrť a domy pro dělníky. V roce 1939 bylo dokonce celé město přejmenováno na Baťov. Do roku 1944 se podařilo postavit 409 domů s 689 byty, ve kterých bydlelo okolo tří tisíc zaměstnanců (Historie města, 2013).

Dalším baťovským satelitním městem, je dnešní slovenské město Partizánske, které bylo založeno v roce 1938. Ve městě byla vybudována obuvnická továrna a domy pro její dělníky. Do roku 1949 obec nesla název Baťovany. Obec má velké množství zelených ploch, pro které se mu přezdívá „město zeleně“ (História, Partizánske, 2012).

Východní část Sezimova Ústí (někdy se uvádí i Sezimovo Ústí II) se rovněž může řadit mezi baťovské satelity. O této výstavbě bylo rozhodnuto v roce 1939, kdy byl vytvořen regulační plán. Měla zde vzniknout nová továrna na výrobu obráběcích strojů (dnešní Kovošvit). Výstavba proběhla na „zelené louce“ u hlavního silničního a železničního tahu. Autory celého projektu byli Richard Hubert Podzemný, Vladimír Karfík, František Gahura, Jiří Voženílek a Josef Gočár. Celá koncepce tohoto satelitu měla zásadu tzv. ideálního průmyslového města, podle které mělo být vystavěno dalších 23 baťovských satelitů po celém území tehdejšího Československa. Charakteristikou tohoto celku bylo striktní oddělení výrobní zóny od zóny bydlení a společenské. Tady je zřejmě vidět Baťovo ponaučení z cesty a práce po USA. Hlavní osu města představoval široký bulvár a po jeho stranách byl vystavěn společenský dům s obchody a kinem, škola a internát. Měli zde vzniknout i administrativní budova, tělocvična. Poté měl následovat park, který byl na severní straně ukončen nemocnicí. Výstavba se však v roce 1941 z válečných důvodů zastavila a stavby již nebyly realizovány. Z obytných

částí, které měly být umístěny okolo středové osy, se podařilo vybudovat jen západní část, kterou tvořilo zhruba 150 typových domků. Během války vzniklo 13 domků i ve východní části satelitu. Na jihu byla vystavěna továrna a další průmyslové podniky. Poválečná zástavba sice respektovala původní zóny, avšak od původního návrhu se již značně lišila, zejména umístěním silnic a jiným typem budov (Štorková & Zuzáková, 2013).

Obrázek 1 – Regulační plán Sezimova Ústí z roku 1939 od R. H. Podzemného



Zdroj: Známa a neznámá Jihočeská architektura 20. století (2013)

Firma Baťa budovala takové „satelity“ i v zahraničí, mezi první patřil ten ve švýcarském Möhlinu, který byl budován od roku 1929. Dalšími byly nová brazilská města Batatuba, Bataguassu či kanadské město Batawa a spousta dalších po celém světě (Foltín, 2012).

Po druhé světové válce dochází k pozastavení vývoje příměstských oblastí, který byl nahrazen výstavbou bytových domů, později především sídlišť z panelových domů, do

kterých se lidé masově stěhovali, protože nabídka pozemků na výstavbu vlastního domu byla velmi malá a lidé neměli dostatečný kapitál na výstavbu (Ouředníček, 2003).

Jako jakýsi pokus o výstavbu samostatných „městeček“, lze v tomto období spatřovat v tzv. Koldomech (Koldům = Kolektivní dům). Nejznámější a největší Koldům je v Litvínově. Jedná se o českou myšlenku, plynoucí ze snah KSČ o přeměnu společnosti směrem ke kolektivismu. Koldům měl vlastně soustředit všechny potřeby člověka k životu. Takže kromě bydlení byla součástí těchto domů i veškerá občanská vybavenost, školka, volnočasové zařízení a společná jídelna. Avšak hned po dokončení prvního takového domu se ukázala tato myšlenka jako nereálná a v dnešní době ani velikost bytů nevyhovuje současným požadavkům (Ševčík & Beneš, 2009).

Až pádem socialistického režimu započal rozvoj bydlení v suburbánní oblasti ve větší míře, a to především ve druhé polovině 90. let. Zejména v oblasti Prahy, kde se její obyvatelé stěhovali do příměstských oblastí, které měly dobrou dopravní dostupnost s metropolí (Ouředníček, 2002).

Potočného (2006) pohled je ten, že otevření trhu s nemovitostmi v 90. letech způsobilo, že tento trh již nebyl tolik „zatuhlý“ a lépe se přizpůsoboval, to dohromady se zvýšením mzdy obyvatel České republiky způsobilo vytvoření dobrých podmínek k rozvoji suburbanizace. Potočný uvádí i zvýšení požadavků na soukromí i možnost určité prostorové samostatnosti či oddělenosti.

Rozvoj v 90. letech můžeme rozdělit do několika fází. První fází je období 1990 – 1994, tehdy dochází k výstavbě nových individuálních projektů bez regulace a bez územních plánů. A po vlně restitucí představují v této době značnou roli i spekulace s těmito restituovanými pozemky. Ovšem velká nezkušenost a špatné řízení nových realitních a developerských společností způsobily krach mnoha projektů. Druhou fází můžeme označit období mezi roky 1995 – 1997, kdy se začíná utlumovat bytová výstavba a dochází k dokončení územních plánů v obcích v okolí Prahy. Roste i význam státní správy, která dostává zákonnou pravomoc regulovat výstavbu. Dochází k rozvoji nákupních center (např. Globus v Brně v roce 1996). Od roku 2002 ale dochází k masové výstavbě, především kvůli větší aktivitě velkých developerských firem a zlepšení koupěschopnosti obyvatel (Ouředníček & Posová, 2006).

Obyvatelé takovýchto oblastí zvolili možnost bydlení v „satelitech“, protože spojuje výhody venkovského života, uspokojuje potřebu určitého soukromí a přitom neustálou, vcelku dostupnou blízkost města, kultury a dalších nezbytných služeb.

Za satelitní výstavbu můžeme považovat i kauzu společnosti H-systém. Tento projekt také sliboval výstavbu nových rodinných domků „na zelené louce“. Ač do projektu vložilo 1200 lidí téměř 1,2 miliardy korun, podařilo se dostavět pouze 34 domů a zbylých 150 domů zůstalo rozestavěných. Společnost H-system byla vytunelována a celková ztráta činila cca 980 mil. Kč. To je jeden ze smutných, ale bohužel ne ojedinělých případů transformačního období 90. let (Česká televize, 2011).

Suburbanizace tímto změnila využití krajiny v okolí měst Prahy a Brna, z původní zemědělské na funkci bydlení či funkci komerční. Z této doby pochází i na pohled nekončící komerční a nákupní zástavba podél hlavních dálničních a silničních tahů vedoucích z Prahy - jako příklad můžeme uvést komerční zónu Průhonice – Čestlice nebo okolí sídliště Černý Most (Smolová, 2009).

2.1.3. Suburbanizace v USA

Suburbanizace v USA byla podrobněji popsána proto, že v této zemi dosahuje obrovských rozměrů, jaké ve světě nemají obdoby. Spojené státy jsou tedy typickým příkladem neregulované výstavby suburbii.

Historie americké suburbanizace sahá do počátku 20. století, kdy došlo ke snížení dopravních nákladů především zefektivněním výroby automobilů i jiných dopravních prostředků, což zapříčinila především masová produkce levných automobilů značky Ford ve 20. letech 20. století. To způsobilo obrovský rozvoj individuální automobilové dopravy, protože na automobil dosáhla i americká střední třída (Vejchodská, 2007).

Problémem pro stavbu rodinného domu byla jeho vysoká cena. Proto byly zrealizovány velkoplošné projekty na výstavbu stovek stejných domů, čímž poklesly náklady na dům. To podpořilo i zvýšení poptávky vlastnit rodinný dům, ať už z důvodů nárůstu průměrné mzdy nebo zhoršení prostředí v centrální části města, především zvýšeným rozvojem kriminality. Značný význam pro rozhodnutí lidí, proč se přestěhovat do satelitních městeček byl ten, že se ve městech zvyšoval počet obyvatel nebělošského původu především kvůli imigraci (Ptáček, 2002).

Podstatnou pro rozvoj americké suburbanizace se stala podpora vlády. Vláda nechala vybudovat první nízkonákladové domy během 2. světové války. Byly určené pro

dělníky pracující v továrnách na výrobu zbraní. Dále rozvoj suburbanizace podpořil vznik tzv. „amerického snu“ o bydlení v rodinném domě. Napomohla tomu i pobídka vlády v podobě reklamní kampaně – vydání propagačních letáků k bydlení v rodinných domech (Vejhodská, 2007).

Vláda také finančně podporovala výstavbu infrastruktury, především silničních sítí, které protkaly města i celé Spojené státy jako pavučinu, a dále pomáhala lidem ke splnění jejich snu o rodinném domě tak, že usnadnila nabídku hypoték (Ptáček, 2002).

K dalším veřejným podporám lze zařadit i různé programy na snižování investičních nákladů na stavbu rodinných domů. Patří mezi ně např. veřejné pojištění hypoték (v případě, že se dlužník ocitl v platební neschopnosti, hypotéka byla zaplácena z veřejných zdrojů), snížení daňového základu o úroky z hypotéky a vyměřenou daň z nemovitostí (Vejhodská, 2007).

K masové výstavbě rodinných domů došlo ve Spojených státech až po 2. světové válce, kdy nastal poválečný baby boom. Masová produkce zapříčinila snížení kvality domů, takže se šetřilo na izolacích i na přizpůsobení domů klimatickým podmínkám – stejné domy stavěly na severu i jihu USA, což mělo za následek vysokou energetickou náročnost domů a nízkou kvalitu bydlení. Již v roce 1956 rodinný dům vlastnilo 60 % domácností, avšak toto číslo do roku 2001 vzrostlo jen na 67,5 %, což je zapříčiněno především zvýšením počtu obyvatel v USA (Vejhodská, 2007).

Purcher (2002) uvádí, že do příměstských oblastí ve Spojených státech se začaly stěhovat i firmy, takže pracovní místa se nenacházejí v centru města, ale v jeho příměstských částech. K rozvoji suburbanizace v USA napomohly i nízké náklady na vlastnictví a provoz automobilů, což mnohým lidem usnadnilo rozhodnutí o přestěhování se do příměstských oblastí. Dalším významným důvodem, proč se příměstské oblasti ve Spojených státech staly tolik atraktivním místem pro život, je neexistující regionální územní plánování. Z toho vyplývá, že úřady dají souhlas k výstavbě prakticky jakémukoliv domu.

Jak uvádí ve své bakalářské práci Šteflová (2011), porovnáním suburbanizace ve Spojených státech a v České republice dojdeme k závěru, že se liší především různorodostí počtu obyvatel. V České republice, především v okolí Prahy nalezneme

satelitní městečka s počtem obyvatel maximálně do 10 000, avšak ve Spojených státech mají suburbia počty obyvatel v řádech stovek až do statisíců.

Z ekonomického pohledu je typické pro suburbia v USA, že obyvatelé těchto celků mají vyšší příjem, což je vcelku podobné situaci v České republice. Ve Spojených státech můžeme nalézt satelitní městečka, která obývají i lidé z nižších tříd. Z rasového pohledu dochází v USA k většímu rozdělení, které se nejvíce projevuje právě z pohledu suburbií, které jsou obývány převážně bílým obyvatelstvem, na rozdíl od centrálních částí města, které obývají lidé afroamerického a latinskoamerického původu (Oliver, 2001).

K suburbanizaci ve Spojených státech lze uvést i jeden „odstrašující“ případ, a to je americké město Detroit, bývalá výstavní síň amerického průmyslu. Obrovské prosperující město proslavené výrobou aut značek General Motors a Ford. Úspěch těchto továren na sebe navázal značný přísun nového obyvatelstva především afroamerického původu z jihu USA. To však vedlo k rasovým problémům mezi nově přistěhovanými obyvateli a původními obyvateli většinou bílé rasy. Důsledkem bylo to, že většina bílých obyvatel opustila centrum města a přestěhovala se do okrajových částí Detroitu. Na novou situaci reagovala vláda podporou dopravní infrastruktury (první dálnice v USA), aby lidé ze suburbií mohli dojíždět do továren. Avšak nová dálnice rozdělila Detroit na dvě poloviny a oddělila tak původní centrum města od nových čtvrtí. Po ropné krizi v osmdesátých letech a jiných ekonomických problémech automobilek nastal útlum výroby a zvýšení nezaměstnanosti převážně obyvatel afroamerického původu. Což vyústilo v demonstrace a střety až s armádními jednotkami národní gardy (Temple, 2010).

2.1.4. Suburbanizace v Evropě

Evropská suburbanizace se liší od suburbanizace v USA především tím, že nevznikají zcela nová sídla (výjimkou jsou např. Milton Keynes v Anglii nebo Lelystad v Nizozemsku). V Evropě dochází k rozvoji na okrajích malých měst nebo venkovských obcí v zázemí velkých měst. Ale může se stát, že nová výstavba zcela pohltí a potlačí původní typické znaky osídlení a začnou převažovat charakteristiky nové. Evropská suburbanizace nevede k tvorbě nového typu sídel, ale přetváří ta stávající (Sýkora, 2003).

Suburbanizace ve Velké Británii se začala rozvíjet během 17. století v okolí Londýna, a to především proto, že si většina obyvatel neuměla představit oddělitelnost místa zaměstnání a domova na větší vzdálenost. Až v průběhu 18. století, kdy začaly být centrální části Londýna značně znečištěné, se začali stěhovat jeho obyvatelé i na větší vzdálenost. A tak vznikaly různé venkovské či víkendové vilky obchodníků. A v 19. století se v okolí Londýna vytvořily suburbánní oblasti, které začaly být dostupné nejen pro elitu, ale i střední třídu (Fishman, 1987).

Poněkud odlišná je suburbanizace v Německu, kde nastal značný průběh suburbanizace až po 2. světové válce. To bylo vyvoláno hlavně značným poškozením center měst válkou a přistěhováním zhruba 12 miliónů uprchlíků (Sudetští Němci z Československa a vystěhovaní Němci z území Polska). Růst zaznamenávají především obce s výhodnou dopravní dostupností a s čistým životním prostředím. Avšak centra měst nijak neztrácela a naopak ekonomicky rostla, což je značný rozdíl oproti USA. Německo také regulovalo výstavbu obrovských nákupních center na předměstích a nyní jsou povoleny jen v centrálních oblastech měst nebo na několika vyhrazených oblastech (Chvátal, 2008).

Ve Francii se nacházejí satelitní městečka pouze kolem Paříže. Jinak se v této zemi prakticky nevyskytují, především kvůli husté síti středních měst a úzkému sepětí obyvatel s krajinou. Podobná situace je i v Itálii, kde se drobná suburbanizace vyskytuje pouze u velkých měst Řím a Turín (Sýkora, 2003).

Jako příklad suburbanizace v Dánsku lze uvést jeho hlavní město Kodaň. V Kodani má suburbanizace jasný řád v podobě rozvojových regionálních plánů. Zatím poslední plán byl vytvořen v roce 2007 a je nazýván „Finger Plan“, a to proto, že mapa města a okolí vypadá jako ruka s prsty. Všechny dosavadní plány částečně regulují suburbanizaci. Jejich podstatou je soustředění veškeré výstavby v okolí hlavních dopravních tepen, především v okolí S-trains linek. Tyto linky totiž usnadňují dopravu do centra města za prací a službami, aniž by byly nadměrně zatěžovány silnice (Wikipedie, 2014).

Oproti tomu v zemích bývalého východního bloku se satelitní městečka zřejmě nevyskytují (nepočítáme-li Českou republiku). Nepodařilo se totiž nalézt patřičné podklady týkající se této výstavby. Je to pravděpodobně důsledek socialistického zřízení

v čele s bývalým SSSR, kde převažovala urbanizace a vznik sídlišť z panelových domů a soustředění obyvatel do velkých měst.

2.2. Regulace suburbanizace

Základním dokumentem, který může regulovat suburbanizaci, je územní plán obce, který si každá obec tvoří podle zákona č. 183/2006 (stavební zákon). Avšak tento zákon územní plán nedefinuje do podrobností, takže územní plány jednotlivých obcí mohou být v detailech značně rozdílné. Problémem je ale i snadná ovlivnitelnost územního plánu vládnoucí lokální politickou silou, protože v každém územním plánu lze udělat změny, které schvaluje zastupitelstvo obce (ČR, 2007).

Na celostátní úrovni ovlivňuje rozvoj suburbánních oblastí „Politika územního rozvoje“ z roku 2008, která určuje republikové priority, rozvojové oblasti a rozvojové osy a koncepce rozvoje. Dále také vymezuje koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury, což je pro rozvoj suburbanizace podstatné, protože je velmi závislá na dopravě (ČR, 2008).

Na nižší úrovni mohou suburbanizaci ovlivnit „zásady územního rozvoje“, které si zpracovává každý kraj zvlášť. Tyto zásady jsou ovšem podřízeny celostátní politice územního rozvoje a vstupují do podřízených územních plánů obcí. Jedná se především o určení koridorů a ploch pro technickou a dopravní infrastrukturu (ČR, 2007).

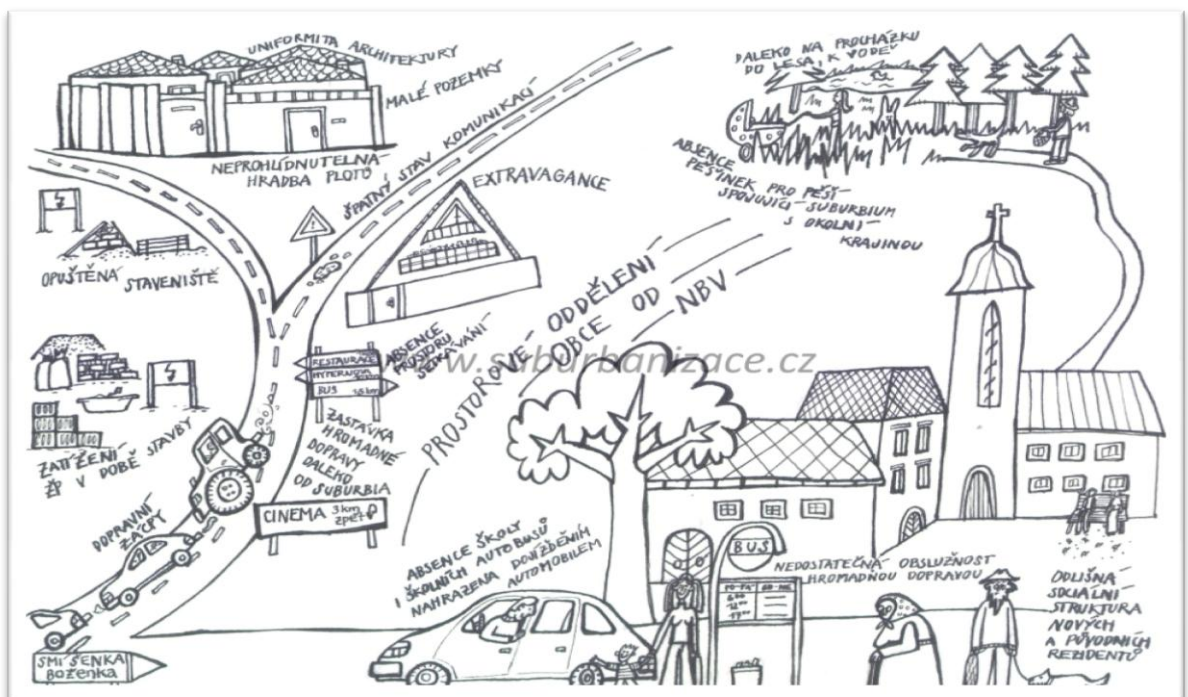
Na nejnižší úrovni se nachází územní studie a regulační plán. Územní studie se vypracovává při parcelaci či stanovení ulic a používá se u větších ploch určených k zástavbě, avšak není závazná. Naopak regulační plán je závazný a zpracovává se pro území, kde je velmi důležité kvalitní a podrobné řešení území. Jeho pořizovací proces je řízen podle stavebního zákona. Reguluje např. sklony střech, barvy omítek apod. Změnit závazný regulační plán lze pouze rozhodnutím zastupitelstva města, které projedná a schválí případnou změnu regulačního plánu (ČR, 2007).

Pro jednání obce s developerem má obec nový nástroj, tzv. „plánovací smlouvu“, kterou zavedl zákon č. 83/2006 (stavební zákon). Tuto smlouvu uzavře developer s obcí ještě před samotnou stavbou satelitu. Zaváže se v ní např. k tomu, že vybudovaná technická infrastruktura a silnice přejdou do majetku obce. Často totiž vznikaly rozpory, když developer nesplnil své závazky, např. nevybudoval silnice nebo si je nechal v majetku, ale občané se pak se svými stížnostmi obraceli přímo na obec (ČR, 2007).

Ač řada odborníků volá po regulaci suburbanizace, nemohou se shodnout, jakou formou by to mělo být. Mezi zásadní otázky patří i to, jestli je proces suburbanizace opravdu škodlivý a co by nastalo v případě, že by suburbánní výstavba byla omezena či zastavena. Tato problematika ale vyžaduje širokou diskuzi nad lokální zodpovědností za spravované území, kompetentností samosprávy a účelnosti rozhodovat o území zdola nebo shora (Ouředníček, 2013).

2.3. Dopady suburbanizace

Obrázek 2 - Důsledky suburbanizace



Zdroj: Suburbanizace (2014)

2.2.1. Změna původních vesnic

Obyvatelé nově přicházející do satelitů v okolí větších měst přetvářejí charakter, tradice a životní styl ve svém novém bydlišti. Nové obyvatelstvo má totiž zcela odlišný životní styl a jiné hodnoty a priority než místní starousedlíci. Avšak i původní obyvatelé vesnic si postupně přivyknou a přizpůsobí se novému životnímu stylu, čímž jsou postupně rozdíly mezi městským životem a vesnicí zbořeny (Vejchodská, 2007).

Dřívější typ domu, kde se bydlelo a pracovalo a ke kterému patřil kus země pro vlastní obživu, je v dnešní době spíše výjimkou, ač to byla ještě před necelými 100 lety samozřejmost i na okrajích měst. Z takovýchto původních vesnických domů na okraji měst dnes převážně lidé dojíždějí za prací do měst a neživí se zemědělstvím. Domy se

stávají i technologicky nesoběstačné. Už si zdaleka nevystačí jen se svou studnou, žumpou a vytápěním dřevem z okolních lesů. Dnes se většina energií musí k domu nějakým způsobem přivést. Avšak čím je energetické vedení delší, což je důsledek nižší hustoty obyvatel, jsou vyšší jak ztráty při přenosu, tak i výsledná cena (Hnilička, 2012).

Z architektonického pohledu je velký rozdíl v původní vesnické zástavbě (většinou venkovské usedlosti s uzavřeným dvorem) a v nových domech městského typu s moderní architekturou. Často bývá užit na nových obydlích styl převzatý z jiné kultury (domy „amerického“ či „bavorského“ typu). Nová zástavba často popírá i určité místní a regionální architektonické vzorce, a tak se mohou na domech objevit i různé „šílenosti“ v podobě „věžiček“ nebo stavba v podobě „zámečku“. Celé takové parcely jsou pak obehnané vysokou zdí, aby nebylo na pozemek vidět (Kubeš, 2009).

2.2.2. Závislost na automobilu

Vzhledem k vzdálenosti satelitu od všech služeb, které bývají umístěny v blízkém městě, je závislost na automobilu téměř nevyhnutelná. A díky nízké hustotě osídlení v satelitech je problémem i dopravní obslužnost takových oblastí, která je velmi obtížná. Lidé jsou odkázáni jen na osobní automobilovou dopravu a jejím nárůstem vzniká větší zátěž na životní prostředí, jak z hlediska znečišťování prostředí emisemi, zatěžování zvýšeným hlukem, tak z potřeby výstavby nových silnic (Sýkora, 2002).

Vejchodská (2007) rovněž uvádí závislost na automobilu v důsledku nízké obslužnosti satelitů a okrajů měst hromadnou dopravou. Lidé se pak stávají závislími na velkoplošných nákupních centrech na předměstích, do kterých musí dojíždět automobilem. Závislími na automobilech se můžou stát i rezidenti města, a to v případě, že centrum města postihne takový úpadek, že jsou rezidenti nuceni uspokojovat své nákupní potřeby v nákupních centrech na předměstí.

Závislost na automobilu potvrzuje i Hnilička (2012), který tvrdí, že i přes rozšířené informační technologie, které umožňují práci z domova, pořád jsou lidé nuceni dojíždět do města za službami. Dá se shrnout, že obyvatelé satelitů jsou mnohem více závislí na okolní infrastruktuře, než tomu bylo v dobách zemědělské společnosti zhruba před 100 lety. Proto je dnes důležité toto hledisko pro umístění domu.

Kubeš (2009) charakterizuje závislost na automobilu častou potřebností dvou automobilů a velkou dvojgaráží v průčelí rodinných domů, protože dnes si už obyvatelé satelitů často s jedním automobilem nevystačí, především v důsledku rozdílného místa

zaměstnání rodinných příslušníků, a to i přes velká negativa automobilového dojíždění ze satelitů do města, ať už v podobě nákladů na provoz automobilů, přepravní časové ztráty, či stálé nebezpečí v podobě možných dopravních nehod nebo vznikajících exhalací a hluku.

K dojíždění do práce lze uvést jedno zajímavé zjištění. Lidé ze satelitů dojíždějí do zaměstnání do centra města, protože tam se soustřeďují firmy s dobře placenými pracovními místy, které za to ovšem vyžadují vyšší kvalifikaci pracovníků. Opakem je soustředění podnikatelských aktivit (sklady, maloobchod) v příměstských oblastech, které vyžadují dobrou dopravní dostupnost, ale také zaměstnávají lidi s nižšími příjmy. Jenže tyto obyvatelé nemají dostatečný příjem na koupi domu v satelitu a žijí tudíž ve městě na sídlištích. Tento rozpor je vidět v protisměrném dojíždění za prací, kde se obě tyto skupiny každé ráno a večer „přelévají“ (Sýkora, 2002).

2.2.3. „Zelené vdovy“

Pojem „zelená vdova“ je lidové označení manželek bohatých podnikatelů, kteří žijí v satelitních městečkách. Muž každé ráno odjíždí za prací do města a vrací se až večer, žena zůstává celý den doma „ztracena“ v zeleni daleko od města (Suburbanizace, 2014).

Jedná se o ženy, které jsou v domácnosti, kde zůstávají opuštěné zcela nebo se starají o děti. Avšak většinou těmto ženám nové bydliště neumožňuje dostatečný sociální kontakt, bez něhož se pak cítí osaměle a uzavřené v jakési pomyslné kleci. Dostávají se pak snadno do problémů např. s požíváním alkoholu, protože se jim často nenaplní očekávání od nového bydliště (Smolová, 2009).

Hnilička (2012) uvádí, že dochází k určité izolaci žen v satelitech, protože muži jsou nuceni trávit v práci i přesčasy, aby vydělali dostatek peněz nejen na uživení rodiny, ale také, aby dokázali splatit investici do vytouženého rodinného domu.

2.2.4. Vliv na životní prostředí

Suburbanizace ovlivňuje životní prostředí v první řadě hlavně zabíráním původní krajiny a zemědělské půdy. Takto se postupně snižuje plocha celého zemědělského půdního fondu, což má za následek zdražení zemědělské půdy. Satelity nenávratně změny krajiny. Suburbanizace postupně ničí dřevinnou zeleň i kvalitní bylinnou zeleň v původní krajině, narušuje vodní režim krajiny, mění podmínky pro život živočichů a lovné zvěře, které může zpřetrhat biotické cesty vedoucí krajinou (Kubeš, 2009).

Život v satelitním městečku, které obklopuje příroda, přináší jeho obyvatelům mnohem více klidu a pohodlí a méně stresu. Avšak z energetického hlediska je rodinný dům energeticky mnohem náročnější v porovnání s bytem, i když nejnovější technologie mohou tento rozdíl vyrovnat. A právě využitím moderních technologií ve stavbě satelitních městeček se zabýval Šmíd (2010) ve své diplomové práci. Vytvořil případovou studii na výstavbu 25 domů, které by byly energeticky soběstačné. Elektřinu by získávaly ze solárních fotovoltaických panelů umístěných na střechách a vytápění a teplou užitkovou vodu by ohřívala malá společná kotelna na biomasu. Celkově by se ušetřila nejen příroda, ale znatelně by ušetřili i obyvatelé satelitu, protože by nemuseli platit elektřinu.

2.2.5. Sociologické dopady

Sociálním důsledkem života v satelitu je i určité rozdělení obyvatel, protože ne každý si může dovolit stavbu rodinného domu, která je značně nákladná, proto se pak do satelitů stěhují lidé s vyššími příjmy a větším majetkem. Charakterizovat to lze tak, že v satelitních městečkách žije především střední a vyšší vrstva. Naopak lidé s nižšími příjmy zůstávají žít ve městě, z čehož mohou vzniknout silné protiklady mezi těmito oblastmi (Potočný, 2006).

Výsledkem segregace obyvatelstva může být snížení sociálního kreditu čtvrtí ve vnitřním městě. To může vést k úpadku celého centra města a takové čtvrti se mohou stát určitou sociálně-prostorovou pastí. Může dojít ke vzniku čtvrtí či ghett, kde žije jediné etnikum. Takovéto rozdělení může vést až k problémům, které zažilo město Detroit (Sýkora, 2002).

Životní styl obyvatel satelitu přináší i určitou míru individualizace, což je dáno především pravidelným dojížděním za prací do města. Také většina sociálních kontaktů se nalézá ve městě. Protože obyvatelé satelitu si těžko vytvoří nějaké nové vztahy, když se vidí pouze, když ráno nastupují do automobilů nebo o víkendu, ale to si chce užít každý svůj klid (Šteflová, 2011).

Individualizaci potvrzuje i Sýkora (2002), který ji připisuje automobilovému dojíždění, při kterém lidé stráví hodiny v automobilech a nemají potom dostatek času na rodinu, sousedy a komunitní aktivity. Všechno to pak vede k ztrátě sociální soudržnosti a oslabení sociálního kapitálu a občanské společnosti.

Sociální dopad představuje i chybějící centrum satelitu, kde by se lidé mohli přirozeně stýkat (restaurace, služby). Potom nastává problém, že se lidé neznají a chybí sociální kontrola, protože se nikdo nezabývá tím, co je za hranicí jeho pozemku. V důsledku toho se může snižovat i pocit bezpečnosti (Táborský, 2007a).

Okolí měst plní i důležitou rekreační funkci pro městské obyvatelstvo. Lidé z města často vyrážejí do jeho okolí za sportem, na procházky, na své malé zahrádky v koloniích, případně za chatařením. Suburbanizace snižuje a místy i znemožňuje možnost takovéto rekreace. Například se satelit rozšíří až k chatové osadě, což vede k zničení prostředí, kvůli kterému tam chaty původně vznikly. Stejně tak může takovou oblast znehodnotit i přeměna chat na objekty stálého bydlení či výstavba rodinných domků v zahrádkářských koloniích. Často to pak vede k různým sousedským sporům (Kubeš, 2009).




2.2.6. Dopady na obec

Výstavba satelitu má značný dopad i na samu obec. Ať už pozitivní dopady v podobě daňových příjmů od nových obyvatel, což může představovat i problém, pokud lidé v satelitu nepřehlásí své trvalé bydliště do obce. Další výhodou může být spolupráce s novými obyvateli satelitu, kteří jsou většinou vysokoškolsky vzdělaní a mohou se mezi nimi najít odborníci, kteří např. obci pomohou vypracovat projektovou žádost na evropské či národní dotace (Suburbanizace, 2014).

Nevýhodu může do budoucna představovat technická infrastruktura. Protože infrastrukturu zaplatili majitelé nových domů a pak ji obec bezúplatně přebrala. Problém nastává ve chvíli údržby této technické infrastruktury, protože je mnohem méně ekonomická, než původní zástavba v obci (satelitní městečko leží vzdáleno od původní zástavby, takže je potřeba delší vedení energií a komunikací, které nejsou průběžně využívány). A tak se může stát, že po určité době začnou původní obyvatelé obce doplácet na výstavbu satelitu údržbou dané infrastruktury, takže pak chybí finance z rozpočtu jinde (Táborský, 2007b).

Do budoucna představuje nevýhodu i značné majetkoprávní roztříštění vztahů v satelitu, protože často představují neřešitelný problém, pro případnou změnu využití této plochy. V případě bytů na sídlišti je snadná přestavba těchto ploch. Ale v satelitu je velký počet majitelů pozemků a přestavba se jeví jako nemožná. Tyto pozemky jsou „zakonzervovány“ určitě na více než 100 let, bez možné změny (Táborský, 2007b).

Obrázek 3 - Shrnutí pozitiv a negativ ve výstavbě satelitu

		SUBURBANIZÉR 	ČÍLOVÁ OBEC 	MĚSTSKÝ REGION 
FYZICKÉ (A FUNKČNÍ) PROSTŘEDÍ	+	Lepší životní prostředí Rodinný domek za městem Prestiž spojená s vlastnictvím domu	Zlepšení technické infrastruktury (inženýrské sítě, dopravní komunikace) Vyšší příjmy obce	
	-	Více času v dopravě (nutnost použití auta, špatná obslužnost hromadnou dopravou) Špatná občanská vybavenost	Narušení urbanistické struktury, architektonického rázu (např. uniformní nebo eklektická architektura) Nedostatek veřejného prostoru Náklady na údržbu inženýrských sítí a komunikací Nedostatečná kapacita technické infrastruktury (např. čistírna, rozvodna) a občanské vybavenosti (např. školy, školky)	Prostorové rozpinání a rozvolňování městského regionu Energetická a materiální náročnost na budování technické infrastruktury Změny ve využití krajiny (méně ploch pro zemědělské a rekreační využití) Narušení rázu venkovské krajiny Nárůst individuální automobilové dopravy (dopravní zácpy)
SOCIÁLNÍ PROSTŘEDÍ	+	Život v lokalitě obývané sociálně silnějšími skupinami Větší bezpečí	Příchod mladších, vzdělanějších a bohatších obyvatel Zvýšená politická participace Populační růst obce	
	-	Izolovanost některých skupin (zelené vdovy, teenageři)	Riziko konfliktů mezi původními a novými rezidenty (odlišný sociální status a životní styl) Nepřihlašování trvalého bydliště nových rezidentů v obci V nových suburbiích chybí místa k setkávání (veřejné prostory, hospody apod.)	Pokles sociálního statusu ve zdrojových lokalitách (sídliště, vnitřní město)

Zdroj: Suburbanizace (2014)

3. METODIKA A CÍL PRÁCE

3.1. Cíl práce

Cílem této bakalářské práce je analýza vybraného satelitního městečka a zhodnocení jeho dopadů na krajinu, především je zkoumána plocha zástavby celého satelitu, vzdálenost, kterou obyvatelé satelitu urazí v osobním automobilu, a jejich ekologické chování jako takové (třídění odpadu, způsob vytápění, apod.).

Kromě výše zmíněných dopadů na krajinu je zkoumáno i věkové složení a úroveň vzdělání respondentů a spokojenost či nespokojenost se službami v dané lokalitě chybějí, ať už soukromými (obchody, restaurace atd.) či veřejnými (MHD, kontejnery na tříděný odpad, apod.).

Práce si klade za cíl i hledání možností, jak negativní dopady alespoň z části eliminovat.

3.2. Metodika

3.2.1. Postup výzkumu

V teoretické části této práce byly informace čerpány z odborné literatury, časopisů, volně přístupných strategických dokumentů týkajících se rozvoje kraje a obce. Byla použita i příslušná legislativa týkající se omezení výstavby.

V praktické části bakalářské práce byla pro analýzu satelitního městečka zvolena metoda kvantitativního výzkumu pomocí dotazníkového šetření. Zpočátku byl použit pokus o řízené rozhovory s obyvateli. Toto šetření proběhlo na začátku března 2014. Zvolená metoda se ovšem ukázala jako nevhodná a neperspektivní, z 12 pokusů se podařilo oslovit jen jednoho obyvatele a druhý rozhovor striktně odmítl. U zbývajících 10 domů po zazvonění ani nikdo neotevřel, i když auta stála před domy. Tento výsledek je ovšem pochopitelný, protože v dnešní době panuje všeobecná nedůvěra k neznámým lidem.

Proto došlo k následné změně postupu. Dotazníky byly vloženy do obálek společně s odpovědní obálkou s nalepenou známkou a adresou. Poté byly na začátku března 2014 rozdány do poštovních schránek na všech obývaných domech. Ač bylo připraveno 32 dotazníků, při jejich distribuci potencionálním respondentům bylo zjištěno, že 3 domy jsou neobydlené, i když jsou podle údajů katastru nemovitostí prodány.

A u dalších 11 domů, které do současnosti nebyly prodány, dotazníky nebyly rozdány vůbec. Tento zvolený postup se nakonec osvědčil.

Dalším postupem bylo zkoumání pomocí internetového nahlížení do katastru nemovitostí, a to za účelem zjištění plochy pozemků, jejich využití a případně jakými právy jsou dané pozemky omezeny. K postupu v analýze byly využity i satelitní a letecké snímky volně přístupné na internetových mapách a v neposlední řadě také zjištění reálné situace na místě samotném.

Pro zjištění informací o výstavbě došlo i k osobní návštěvě stavebního úřadu Městského úřadu v Jindřichově Hradci, kde byly poskytnuty veřejně přístupné informace, jako je stavební povolení a územní rozhodnutí.

Na základě tohoto postupu se podařilo získat cenné informace, které byly pomocí analýzy a syntézy a komparace dotazníků zpracovány a bylo docíleno níže uvedených výsledků.

3.2.2. Místo výzkumu

Pro výzkum bylo vybráno satelitní městečko, nacházející se u Jindřichova Hradce ve vesnici Otín. První zmínka o Otíně je v pramenech uvedena až roku 1564, avšak počátky existence osídlení této lokality jsou odhadovány do 13. století, stejně jako u podobných vesnic v okolí. Roku 1582 zde žilo 32 hospodářů převážně německého původu, avšak roku 1845 už prameny uvádějí 83 hospodářů. A v roce 1915 se v Otíně nachází i továrna na prýmký, družstevní cihelna, hostinec, obchod se smíšeným zbožím, kovář a kolář. Původní obyvatelstvo se tak živilo převážně zemědělstvím. V roce 1755 zde byla zřízena malá škola, na které byl až roku 1926 zaveden český vyučovací jazyk. V obci se také nacházel novogotický kostel z roku 1900, který byl vystavěn na místě předchozí malé kaple (Koblasa, 2012).

Po odsunu Sudetských Němců v roce 1945 ovšem nastal úpadek. Z velkých prosperujících statků zůstaly ruiny a noví obyvatelé si majetku příliš nevážili. Většina obyvatelstva už samostatně nebyla hospodařila a jejich pracovní činnost byla postupně více zaměstnanecská (např. JZD, továrny v Jindřichově Hradci i v blízké tkalcovně Jiholen, později JITKA). Od 50. let vznikala nová bytová zástavba v blízkosti nové rozvíjející se továrny, na kterou navázaly řadové domky v 80. letech. Mezitím rozvoj „starého“ Otína stagnoval a vesnice chátrala. Kostel byl zbourán pro zchátralý stav v 80. letech. Od roku 1972 je Otín součástí Jindřichova Hradce jako jeho místní část (Koblasa, 2012).

Nová zástavba, nacházející se na jihozápadě vesnice Otín, je nazývána jako lokalita „Na Palásku“. Jedná se o developerskou výstavbu satelitního městečka v klasickém jihočeském stylu, která má připomínat vesnická stavení s uzavřeným dvorem a předzahrádkou. Projektantem satelitu je známá jindřichohradecká firma JPS J.Hradec s.r.o., která projektovala řadu významných budov a přestaveb v Jindřichově Hradci i jeho okolí. Investorem celé výstavby byla developerská společnost RBB invest, a.s., která investuje především v jižních Čechách, ale nejvíce právě v Jindřichově Hradci. Veškerou výstavbu realizovala firma Stavitelství Blábolil. Celá výstavba tohoto satelitu proběhla ve dvou etapách, protože po rychlém vykoupení domů vystavěných v první etapě se rozhodl investor ještě pro druhou etapu. Rozdělení etap je zobrazeno na následujícím obrázku, kde je vyznačeno i přilehlé Obchodní centrum Otín.

Obrázek 4 - Upravený satelitní snímek s rozdělením oblasti etap



Zdroj: Satelitní snímky ze serveru Mapy.cz, vlastní zpracování (2014)

3.2.2.1. První etapa

Návrh na vydání územního rozhodnutí na obytný soubor Otín podala firma JPS J.Hradec s.r.o., která zastupovala investora, dne 8. 10. 2003. Odbor životního prostředí Městského úřadu v Jindřichově Hradci vydal souhlas s vynětím pozemků ze zemědělského půdního fondu 28. 1. 2004. Po přezkoumání a vyjádření všech dotčených orgánů, vydal 28. 1. 2004 Městský úřad Jindřichův Hradec územní rozhodnutí o umístění stavby. Stavba obsahovala: soubor 24 rodinných domů, včetně zpevněných ploch a oplocení, veřejnou účelovou komunikaci a sjezd z komunikace II. tř. č. 164; parkoviště, veřejný vodovod, dešťovou kanalizaci, splaškovou kanalizaci, veřejný plynovod, telekomunikační rozvody a rozvody NN. Městský úřad rovněž přikázal investorovi v dalším stupni projektové dokumentace vyřešit odvodnění pozemku č. 241 (zda jsou provedeny meliorace a jak budou ovlivněny novou zástavbou). Již v 24. 3. 2004 bylo požádáno o vydání stavebního povolení. Stavební úřad o této žádosti rozhodl a vydal 10. 5. 2004 stavební povolení na stavbu 24 rodinných domů z toho 5 samostatně stojících. Domy jsou přízemní s vestavěným podkrovím a 22 domů má vestavěnou garáž. U dvou zbývajících domů byla garáž samostatná. U první etapy výstavby se podařilo domluvit se zájemci o bydlení, a tak byly domy vystavěny přímo „na klíč“ konkrétním potřebám budoucích obyvatel.

Kapacita domů byla rozdělena následovně:

RD 1+2, příslušenství	7 domů
RD 1+3, příslušenství	8 domů
RD 1+4, příslušenství	6 domů
RD 1+5, příslušenství	1 dům
RD 1+6, příslušenství	2 domy

Průměrná velikost zastavěné plochy domu je 150 m². Celá výstavba první etapy byla dokončena v roce 2005. Avšak z nahlížení do katastru nemovitostí vyplývá, že dodnes nejsou některé domy zkolaudovány a nemají číslo popisné. Při spočítání domů bylo zjištěno, že je jich postaveno jen 23. Následující tabulka mapuje, jak jsou plochy využívány.

Tabulka 1 - Využití pozemků v I. etapě výstavby

Využití plochy	Výměra plochy v m ²
Silnice	2 676
Zahrady	9 422
Ostatní plochy	1 492
Domy	3 436
Garáže	260
Celkem	17 268

Zdroj: Katastr nemovitostí, vlastní zpracování (2014)

Silnice byla po výstavbě bezplatně převedena na Město Jindřichův Hradec a vztahuje se k ní věcné břemeno užívání.

3.2.2.2. Druhá etapa

Druhá etapa výstavby v Otíně začala podáním návrhu na vydání územního rozhodnutí dne 20. 3. 2006. Investora RBB invest, zastupovala opět firma JPS J.Hradec, která byla opět projektantem celé výstavby. Souhlas s vynětím pozemků ze zemědělského půdního fondu vydal Městský úřad Jindřichův Hradec již 28. 6. 2005. Po vyjádření všech příslušných orgánů bylo 18. 5. 2006 vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby a to na 21 rodinných domků, včetně zpevněných ploch a oplocení, veřejnou účelovou komunikaci, technickou infrastrukturu a zpevněné plochy (jednotlivé příjezdy k domům). Domy s uzavřeným dvorkem nemají na sousední dvůr žádná okna, aby měl každý dům svoje soukromí.

Žádost o stavební povolení byla podána 27. 11. 2006 a Městský úřad Jindřichův Hradec odbor výstavby a územního plánování udělil stavební povolení dne 20. 12. 2006. Stavba obsahovala 21 rodinných nepodsklepených domů s vestavěným podkrovím a sedlovou střechou, samostatně stojící garáže, přípojky na inženýrské sítě, zpevněné plochy a oplocení včetně ohradních zdí. Opět při reálném spočítání domů, se jich v místě nachází jen 20. Opět je z nějakého neznámého důvodu jeden dům vyškrtnut. Stavebníkem byla opět firma Stavitelství Blábolil. Stavba byla dokončena v roce 2008.

Od první etapy se liší především tím, že domy jsou menší, všechny jsou umístěny na ploše 95 – 96 m². Další odlišností je, že domy jsou postaveny jako hrubá stavba bez vnitřních instalací, omítek a podlah s kompletními venkovními úpravami a to všechno

za účelem snadného dokončení vnitřních prostor podle představ zákazníků. Náklady na dostavbu „na klíč“ jsou vyčísleny na stránkách investorské firmy na 1 mil. Kč. Když se k tomu připočte cena domu okolo 2,5 mil. Kč, tak je to pro budoucí majitele podstatná finanční zátěž. To je asi hlavním důvodem, proč z 20 stavebně dokončených domů je jich 11 do současnosti stále neprodaných a zůstávají v majetku investorské společnosti RBB invest a.s.

Při nahlížení do katastru nemovitostí bylo zjištěno, že většina pozemků nacházejících se u domů jako jejich zahrada, je ve skutečnosti vedena na katastru jako orná půda, což je oproti první etapě značný rozdíl, tam jsou pozemky vedeny skutečně jako zahrada. Veškeré „nestavební“ pozemky jsou zahrnuty v zemědělském půdním fondu. Využití pozemků mapuje následující tabulka.

Tabulka 2 - Využití pozemků v II. etapě výstavby

Využití plochy	Výměra plochy v m ²
Silnice	1 674
Orná půda	8 541
Ostatní plochy	313
Domy	1 907
Garáže	235
Celkem	12 670

Zdroj: Katastr nemovitostí, vlastní zpracování (2014)

3.2.2.3. Služby v Otíně

Přímo v jednom z domů satelitního městečka se nachází firma zabývající se tvorbou webových stránek a v dalším firma Alfa Finance -finanční poradenství a poskytování úvěrů.

V těsné blízkosti satelitu bylo vybudováno Obchodní centrum Otín. Stavební povolení dostala stavba 31. 7. 2006. Toto povolení bylo uděleno na prodejní a provozní prostory – rozšíření stávající provozovny stavebnin, kotelnu a vzorkovnu fasád, vybudování kuchyňského studia, vzorkovny dlažeb, vzorkovny interiérových doplňků a restaurace. Investorem výstavby byla opět firma RBB invest a.s. Celý areál obchodního centra se rozprostírá na ploše 721 m². Restaurace, která byla jen krátce v provozu, neprosperovala a poté byla uzavřena. Do sousedních prostor byl přestěhován

i servis a nabídka motocyklů. S tímto obchodním centrem sousedí areál stavebnin a autosalon značek Ford a Mitsubishi.

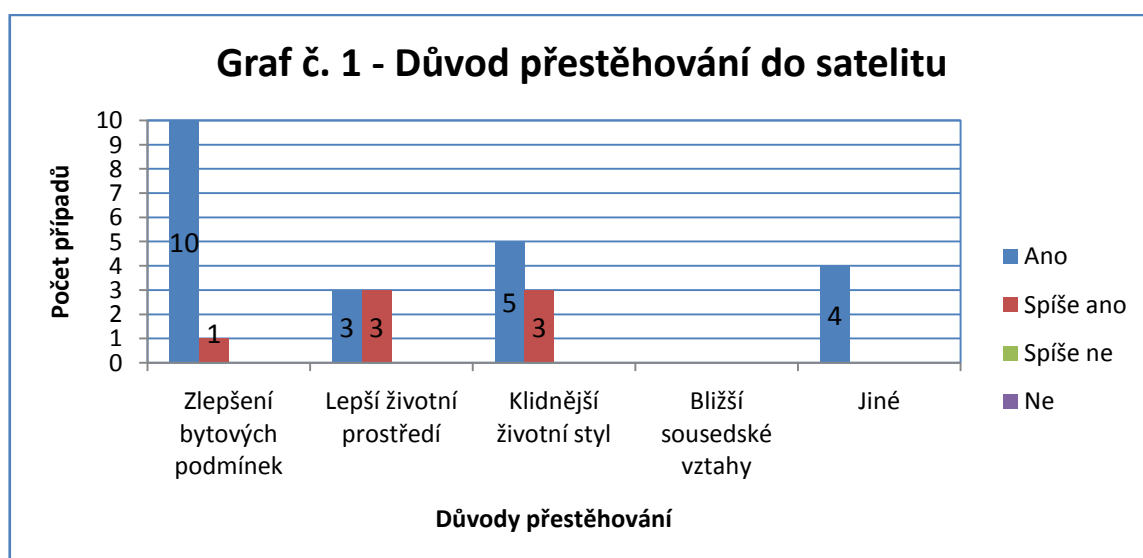
Ve starém Otíně můžeme nalézt pneuservis a v rámci sportovních aktivit je zde možné zahrát si tenis nebo se projet na koních, nenachází se tu však žádný obchod s potravinami či jiným zbožím. Proto za veškerými nákupy potravin i jiného zboží běžné spotřeby musí obyvatelé dojíždět do 2,5 km vzdálené nákupní zóny v Jindřichově Hradci, kterou tvoří trojice velkých hypermarketů.

V roce 2013 se Město Jindřichův Hradec rozhodlo pro vybudování nového chodníku od satelitu Na Palásku do starého Otína, kde se nachází autobusová zastávka. Pět let trvající absence chodníku byla pro obyvatele satelitního městečka, kteří byli nuceni používat krajnici frekventované silnice II. třídy, velmi nebezpečná.

4. VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

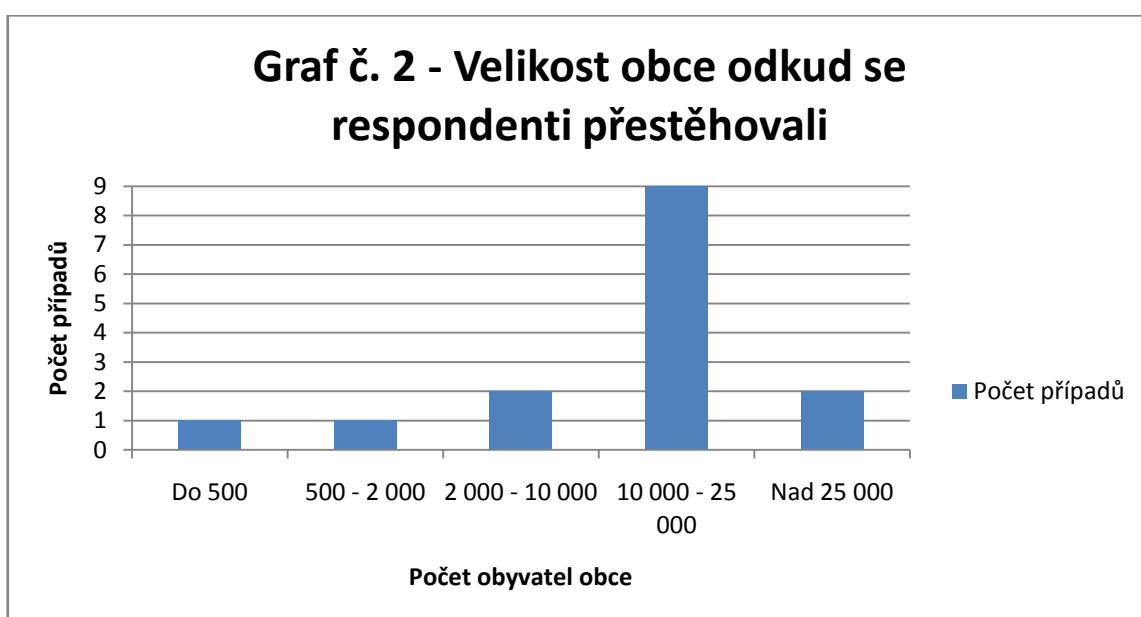
Bylo rozdáno 29 dotazníků, z nichž se prostřednictvím pošty vrátilo 15 vyplněných dotazníků, což představuje návratnost 51,7 %. V domech, ve kterých respondenti odpověděli na dotazník, dohromady žije 39 lidí. Dotazník je přiložen v příloze. V dotazníku bylo zkoumáno, za jakým účelem se lidé do satelitu přestěhovali, jak se chovají k životnímu prostředí a jaké je věkové složení lidí.

První otázka se týkala důvodu přestěhování do obce a na čtyřmístné stupnici měli respondenti uvést, zda se jejich představy naplnily. Jako nejčastější důvod pro přestěhování bylo uvedeno zlepšení bytových podmínek, a to napříč věkovým spektrem. Ve většině případů bylo splněno jejich očekávání. Lepší životní prostředí zaškrtnulo pouze 6 respondentů, kteří se shodli, že jejich očekávání byla naplněna. Klidnější životní styl v satelitním městečku uvedlo ve své odpovědi 9 respondentů, což je druhým nejčastějším důvodem. A v očekávání rovněž splnila. Bližší sousedské vztahy nikdo nevedl, což není úplným překvapením, protože pozemky oddělují vysoké zdi a každý je uzavřen na svém dvorku a nezajímá se o sousedské záležitosti a po práci chce mít svůj klid a nerušený odpočinek. Mezi dalšími důvody, které mohli respondenti uvést je hned dvakrát zmiňována práce, jako další důvody přestěhování jsou menší vzdálenost příbuzným nebo přestěhování blíže dětem. Všechny tyto jiné důvody očekávání naplnily. Veškeré tyto výsledky shrnuje následující graf.

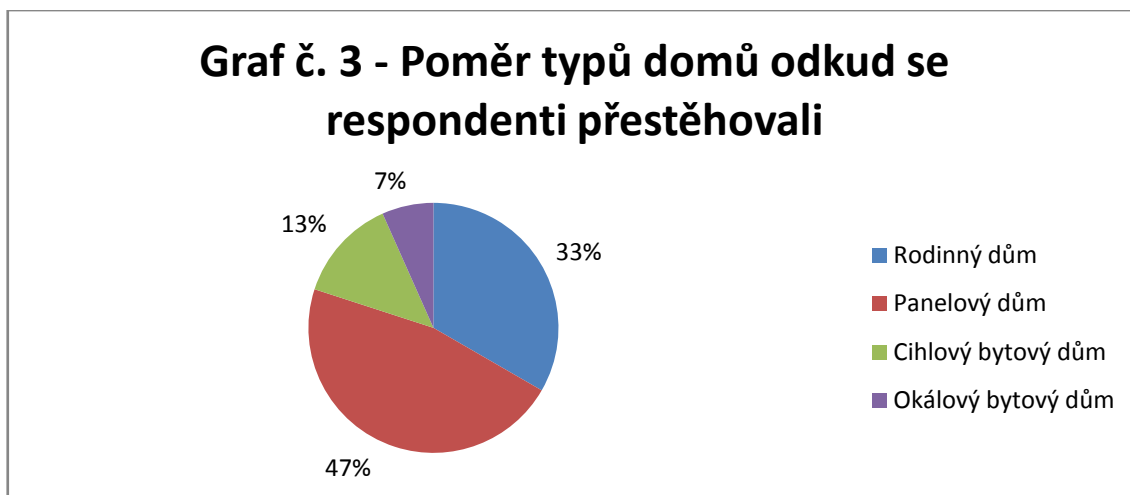


Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Druhou otázkou bylo, v jakém typu domu obyvatelé satelitu dříve bydleli a jak velká byla jejich obec. Pro určení velikosti obce bylo stanoveno pět rozmezí a na typ domů čtyři varianty s tím, že v poslední bylo možno vyplnit jiný druh domu. Nejčastějším místem, odkud se respondenti stěhovali, byla obec o velikosti 10 000 – 25 000 obyvatel a nejčastěji uváděn panelový dům. Tento výsledek lze vztahovat na Jindřichův Hradec, kde je značný počet panelových domů a velikost města by také odpovídala. Otázkou zůstává, že se do satelitu stěhují i lidé, kteří dříve bydleli v rodinném domě, důvodem může být uváděná práce či stěhování se za rodinou, jak je uvedeno v předchozí otázce. Mezi jinými typy domů, které nejsou v nabídce, je jednou uveden bytový dům typu „okál“. Následující dva grafy shrnují získané informace.

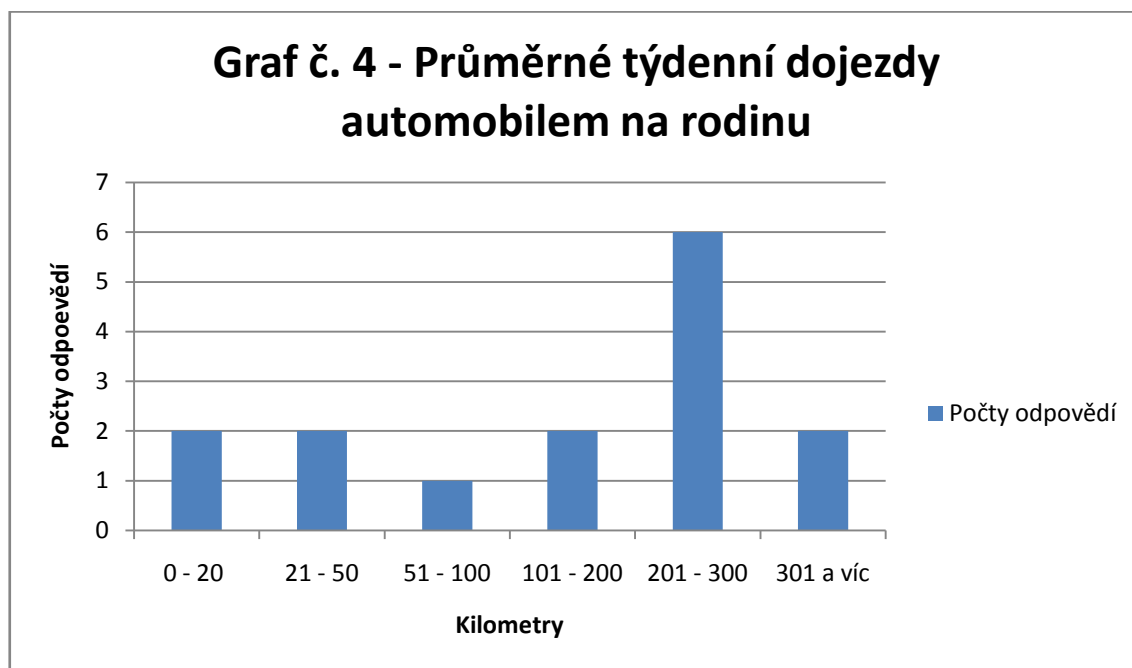


Zdroj: vlastní zpracování (2014)



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Další dotazníkovou otázkou představovala průměrná vzdálenost, jakou urazí celá rodina respondenta automobilem za týden. Výsledky ukázaly velké rozdíly, protože někde jsou malé vzdálenosti jen do 50 km, zde se jedná převážně o starší občany nebo rodiny, které pracují v blízkosti svého bydliště, zřejmě v Jindřichově Hradci. Dále byly zjištěny větší vzdálenosti dojíždění, a to bez ohledu na počet členů rodiny. Výsledky byly roztrženy do grafu pro lepší přehlednost do několika skupin.

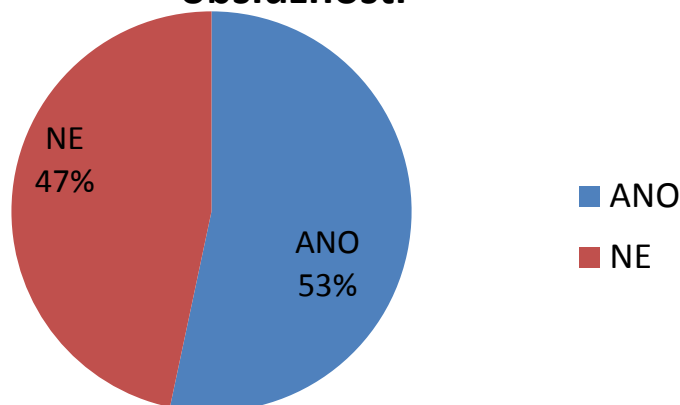


Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Podobná byla i následující otázka, která se ovšem týkala průměrné vzdálenosti, jakou obyvatelé satelitu urazí hromadnou dopravou. Výsledek nebyl až tolik překvapivý, protože většina vůbec nevyužívá hromadnou dopravu. Z 15 dotázaných domů ji využívá jen 5 a z toho dva respondenti uvádějí jen velmi malou vzdálenost do 5 km a zbývající tři uvádějí vzdálenosti do 50 km (konkrétně 30 km, 40 km, 50 km). U těchto dvou otázek ovšem lidé uváděli, že měli problém odhadnout vzdálenost do dotazníku, takže se výsledky mohou lišit.

Dále byla zjišťována spokojenost respondentů s kvalitou dopravní obslužnosti v obci, kde byly výsledky vcelku vyrovnané. A pokud nebyli respondenti spokojeni a měli uvést důvod nespokojenosti, jediným uvedeným důvodem byl nedostatek spojů. Protože linkové autobusy zastavují na opačném okraji Otína, než je vystavěný satelit a městská hromadná doprava má konečnou u nedaleké bývalé továrny Jitka a.s. a do Otína vůbec nezajíždí. Následující graf uvádí rozložení spokojenosti s kvalitou dopravní obslužnosti.

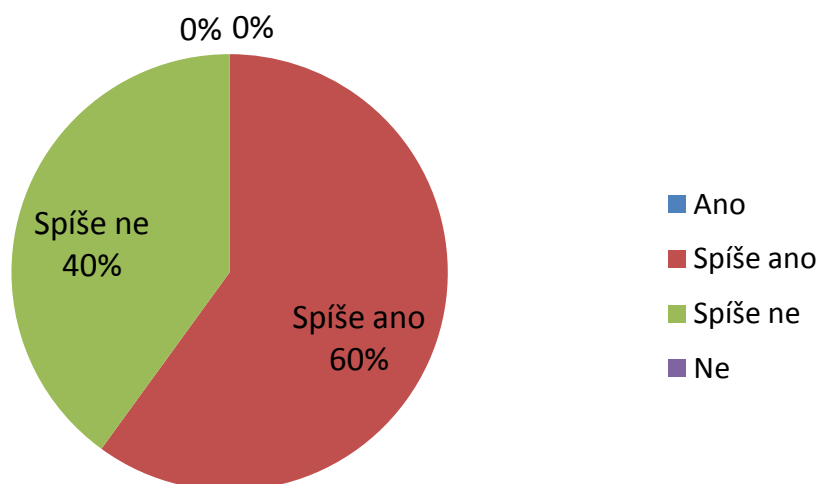
Graf č. 5 - Spokojenost s kvalitou dopravní obslužnosti



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Následně byla dotazována spokojenost s nabídkou služeb v okolí bydliště (např. obchody, sport, poštovní služby atd.). Na výběr byly čtyři varianty odpovědí dle mínění respondentů. Nikdo nebyl naprosto spokojen, ale ani naprosto nespokojen. Většina zvolila určitou střední cestu odpovědí, tedy spíše ano – spíše ne. Následující graf procentuelně rozděluje výsledky, jak jsou lidé spokojeni.

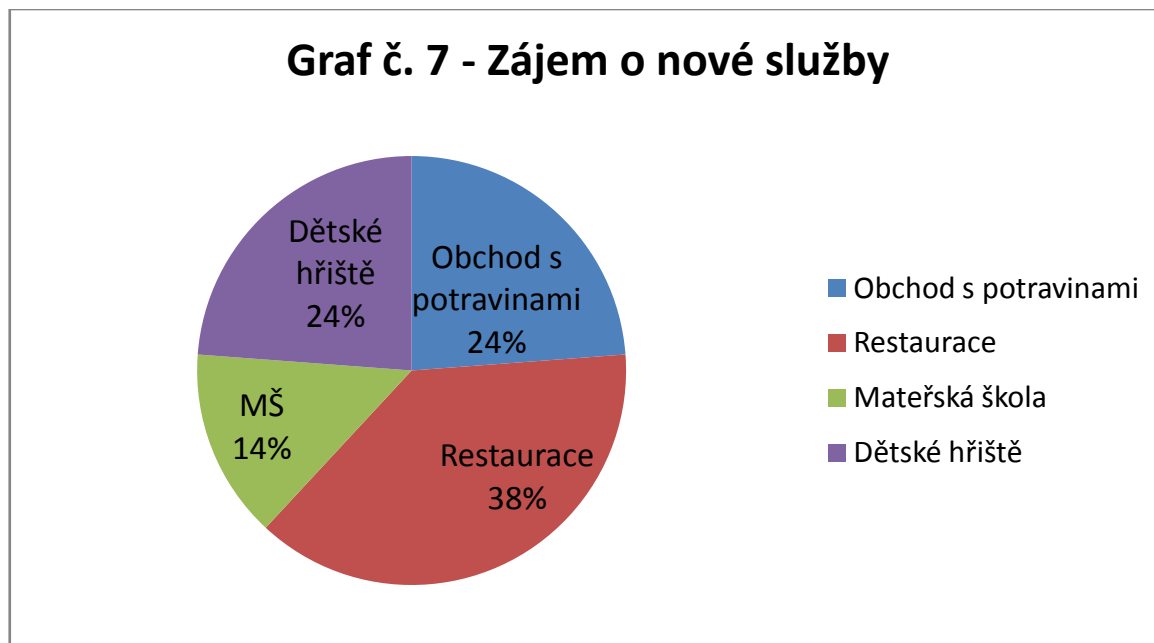
Graf č. 6 - Spokojenost s nabídkou služeb



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

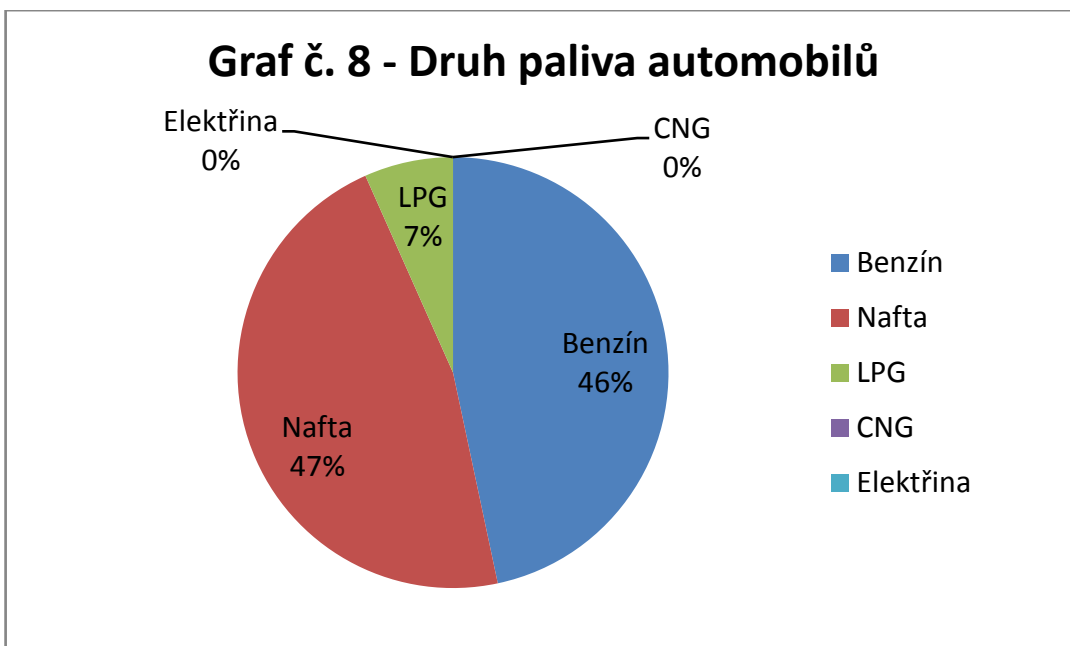
Další otázku představoval dotaz, jaký typ služeb by ve svém okolí respondenti uvítali. Bylo na výběr ze čtyř variant a páté, kterou si mohli lidé vybrat, pokud jim

předchozí nevyhovovaly, ale tu nikdo nezvolil. Nejčastěji by obyvatelé satelitního městečka uvítali v blízkosti novou restauraci, kterou následoval obchod s potravinami a dětské hřiště, které není v celém Otíně. Následující graf porovnává všechny zvolené varianty.



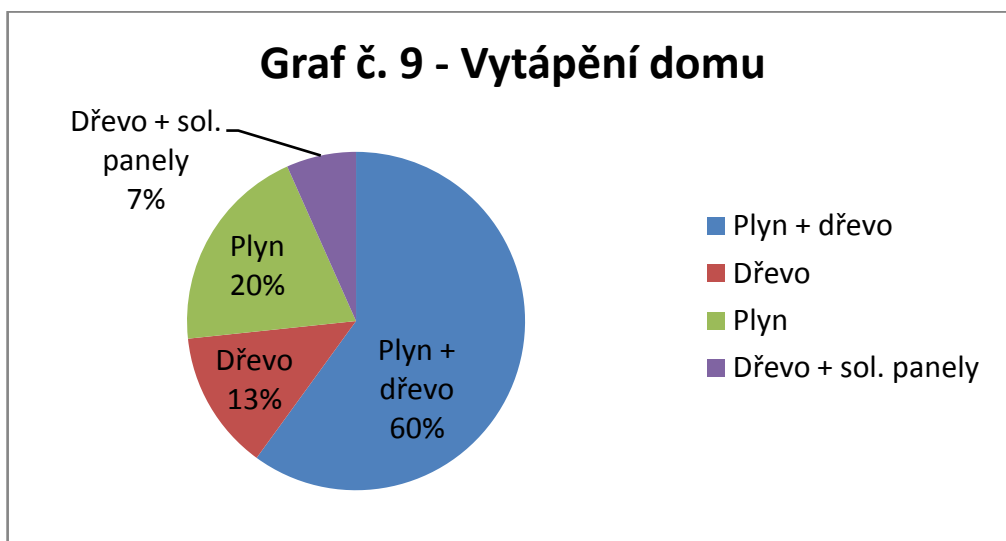
Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Následovala otázka, jaké používá palivo automobil respondentů. Výsledky ukázaly, že benzín i nafta neustále převažují a jsou ve vzájemné rovnováze a našel se jen jediný případ používání LPG. Ostatní varianty jako CNG nebo elektřinu nevyužil jako svou odpověď nikdo. Tyto získané údaje ukazují, že při dojezdové vzdálenosti některých obyvatel satelitu a dnešní ceně paliv je dojíždění finančně velmi náročné. Navíc šetřením na místě bylo zjištěno, že k většině domů přiléhá garáž nejméně pro dva automobily. Graf ukazuje poměr výsledků pohonu aut u respondentů.



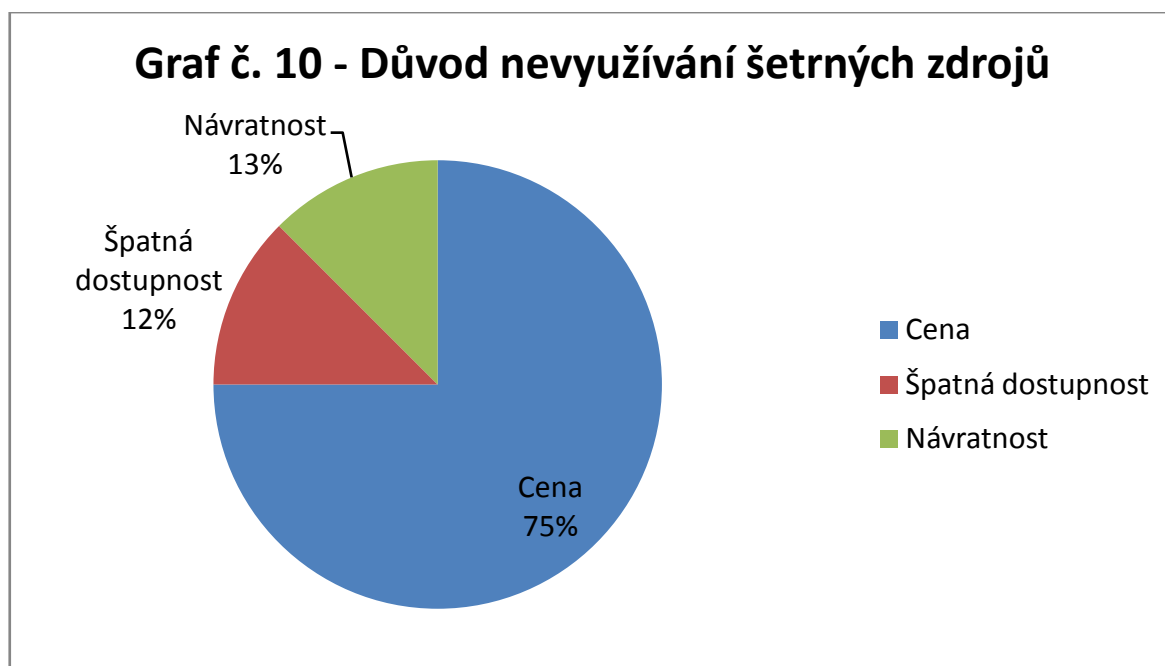
Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Další otázka byla, jak vytápějí obyvatelé satelitu svůj dům. Dle nabídky investora satelitního městečka je v domech vystavěn komín s dvěma průduchy s tím, že je doporučeno vytápění zemním plynem nebo dřevem. Výsledky ukazují, že z pěti nabízených možností, jako byla elektřina, zemní plyn, uhlí, dřevo a obnovitelné zdroje (tepelné čerpadlo, solární panely), využívají respondenti jen málo variant. Nejčastější variantou je kombinace vytápění zemním plynem a dřevem, poté zemní plyn, u kterého bylo v jednom případě doplněno, že je tak učiněno pro snadnou obslužnost. Několikrát bylo uvedeno jen dřevo a v jednom případě kombinace dřeva a solárních panelů, které sem při svém průchodu městečkem spatřil na dvou domech.



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

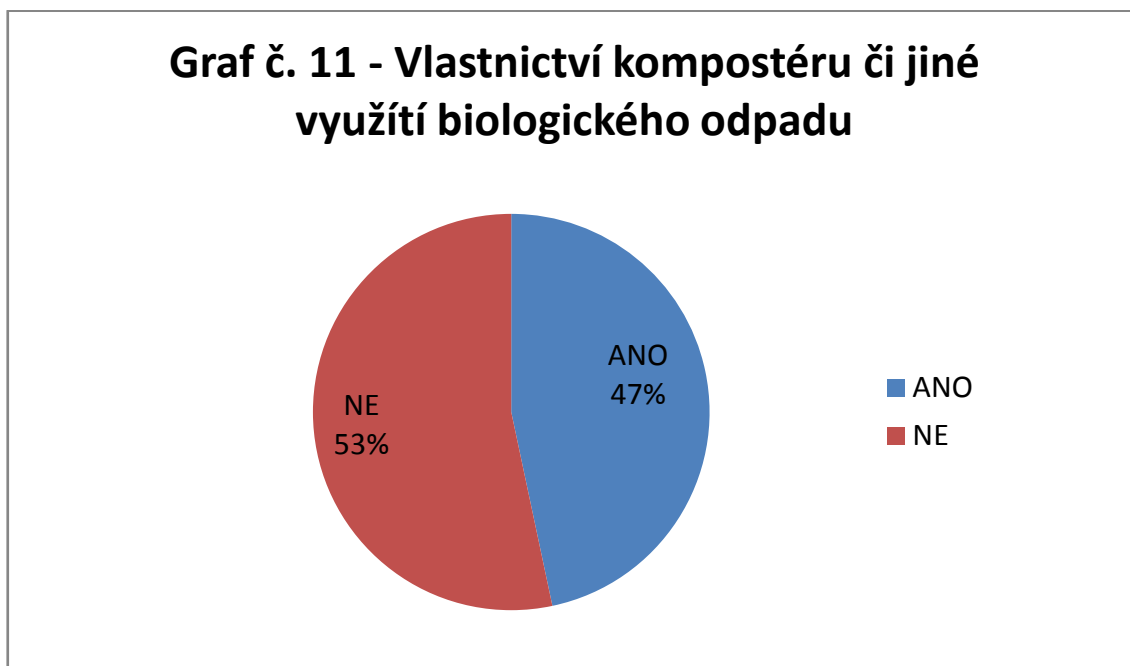
Na předchozí dvě otázky navazuje jedna společná, protože pokud respondenti neuvedli v předchozích otázkách, že využívají zdroje energie šetrné k životnímu prostředí, z jakého je to důvodu. Na tuto otázku odpovědělo jen 8 respondentů a nejčastěji uváděli, že je to kvůli ceně obnovitelných zdrojů, případně kvůli špatné dostupnosti nebo návratnosti investice. Přitom využívání obnovitelných zdrojů především solárních panelů by bylo v této lokalitě poměrně logické, protože většina domů má střechu orientovanou na jih. Ovšem do této problematiky vstupuje zásadní faktor, a to finance, protože už samotné pořízení domu je značně finančně náročné. Následující graf uvádí poměry odpovědí na tuto otázku.



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Následovala otázka na třídění odpadu. Zda respondenti třídí odpad, nebo ne a v případě, že ne, tak důvod tohoto počínání. Výsledek do značné míry překvapil, z 15 vrácených dotazníků, bylo jen 6 respondentů, kteří třídí odpad. Zbýlých 9 netřídí a o to větší překvapení bylo zjištění, z jakého je to důvodu. Všichni, kteří netřídí odpad, jako svůj důvod „netřídění“ uvedli, že chybí kontejnery na tříděný odpad. A v jednom případě byla tato situace i konkrétně popsána „Třídili jsme odpad, ale asi před rokem nám odstranili kontejnery na tříděný odpad.“ V dnešní době, kdy se už děti ve školách učí ekologickému chování a třídění odpadů a neustálé kampaně hlásí, jak jsou kontejnery blízko, tak v tomto místě je bohužel přesný opak, kontejnery na tříděný odpad jsou odstraněny.

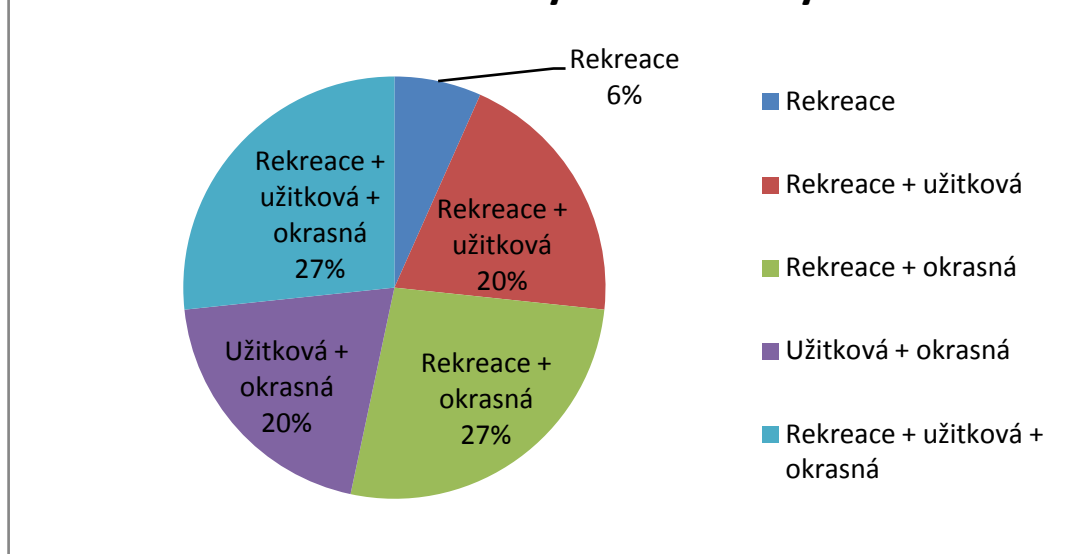
Další otázku představuje otázka na vlastnictví kompostéru či jiného využívání biologického odpadu (např. posekaná tráva, listí, biologický odpad z kuchyně atd.). Tato otázka je značně vyrovnaná ovšem trochu převažuje, že respondenti nevyužívají svůj biologický odpad v kompostéru. Z čehož plyne, že ho zřejmě vhazují do smíšeného odpadu, což je zakázané. Vzhledem k faktu, že každý dům má svůj zatravněný dvůr a většinou i zatravněnou předzahrádku, nějak musí posekanou trávu likvidovat. Graf ukazuje poměr vlastnictví kompostéru či jiné využití biologického odpadu.



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Následovalo zkoumání oblasti využití zahrad respondentů. V nabídce byly uvedeny tři možnosti rekreační využití (bazén, trampolína a koutek pro děti) dále užitková zahrada (pěstování ovoce a zeleniny) a nakonec okrasná zahrada. Respondenti mohli vybrat i několik možností najednou. Ukázalo se pestré složení využívání zahrady. Nejčastěji zahradu využívají pro všechny tři účely najednou, méně často pro kombinaci rekreace a okrasy. Lze odhadnout, že dvůr může být pro rekreaci a hraní dětí a volně přístupná předzahrádka před domem je udržována jako okrasná pro zlepšení okolí. Vidět zde můžeme různé túje a buxusy, zelené travnaté plochy nebo kamenné a šterkové plochy tvořící různé obrazce. Jako užitkovou využívají zahradu zřejmě okrajové části satelitu, protože ty mají na jedné straně pozemku jen drátěný plot, který je odděluje od přilehlé louky. Proto je zde místo na vysazení různých ovocných keřů, případně malých stromků. Následující graf uvádí, jak využívají respondenti svoji zahradu.

Graf č. 12 - Využití zahrady



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Další otázkou v dotazníku bylo, jestli mají obyvatelé satelitního městečka na svém pozemku svou vlastní studnu. Vlastní studnu uvádějí jen 4 respondenti. Navíc podle pohledu z leteckých a satelitních snímků na internetu má 6 domů na své zahradě postaven i bazén. Takže lze předpokládat, že většina majitelů bazénů má vlastní studnu, neboť napouštění bazénu z vodovodního řadu by bylo a neekonomické.

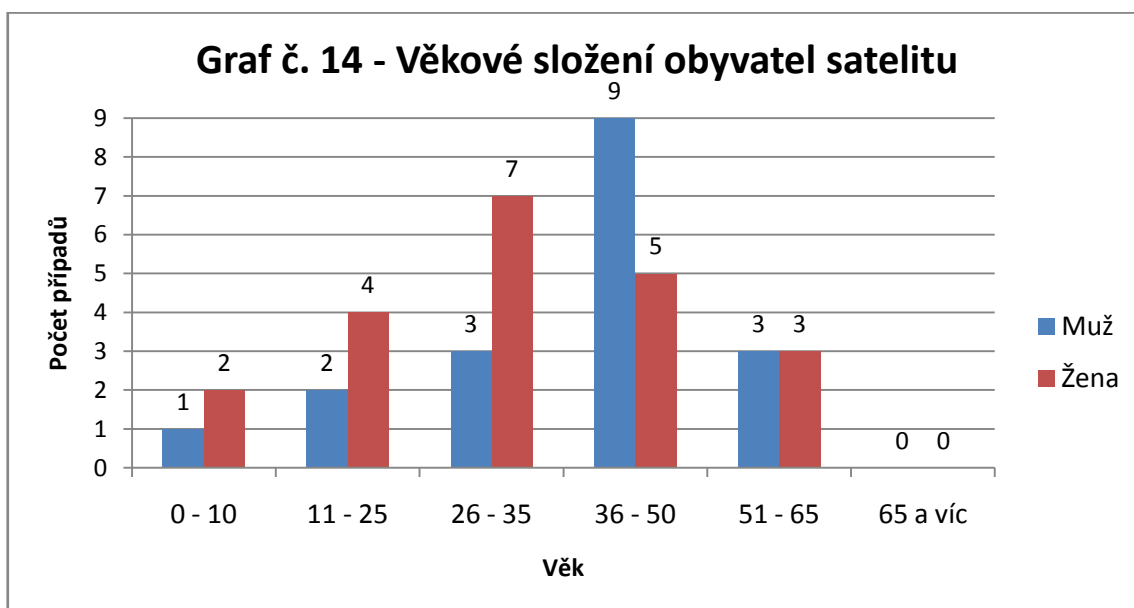
Následovaly dvě otázky týkající se práce zastupitelstva. První byla, jak jsou respondenti spokojeni s prací městského zastupitelstva ve své oblasti. A druhou představoval dotaz, jestli jsou dostatečně informováni o práci zastupitelstva. Bylo zjištěno, že v poslední době město do této místní části příliš neinvestovalo, jedinou investicí za poslední roky byl již dříve zmiňovaný chodník, jinak zde žádné větší investice nebyly. A proto v Otíně proběhlo v roce 2010 referendum o odtržení od Jindřichova Hradce, které ovšem dopadlo jen těsně neúspěšně. Na hodnocení otázek bylo čtyřstupňové kritérium (ano – spíše ano – spíše ne – ne). V otázce informovanosti byly odpovědi vyrovnané, 8 respondentů uvedlo, že jsou spíše spokojeni s informovaností o práci zastupitelstva a 7 odpovědí bylo, že jsou spíše nespokojeni s informovaností. Projevil se zřejmě subjektivní pohled každého respondenta, protože informace o práci zastupitelstva lze snadno získat na internetových stránkách města, ovšem často je to taková nic neříkající „informovanost“, protože například rada města nebo zastupitelstvo něco schválí a do volně přístupného zápisu se uvede, že bylo schváleno dle předloženého návrhu, který ovšem není blíže specifikován. A v otázce

spokojenosti s prací zastupitelstva v dané oblasti byly odpovědi velmi různorodé, proto byly pro větší přehlednost umístěny do grafu.



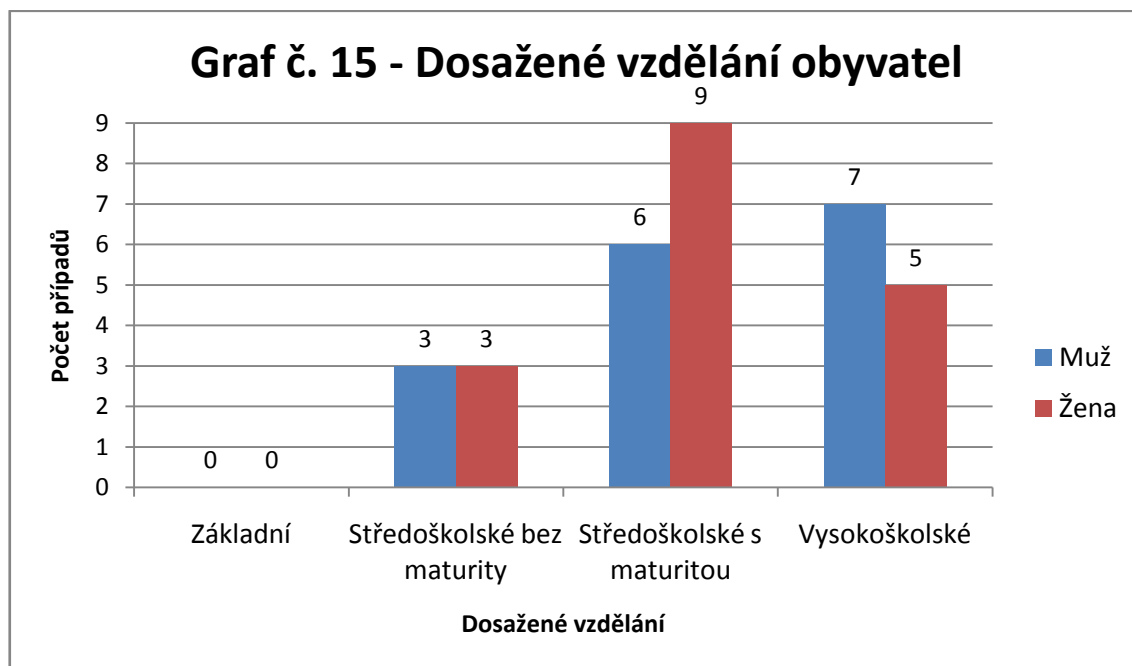
Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Na konci dotazníku byla vždy charakteristika členů domácnosti, kolik jich v domě žije, pohlaví a věk a nejvyšší dosažené vzdělání. Oproti jiným pracím, které se satelitními městečky zabývají, je zde poměrně široká věková skupina. Věkové výsledky byly rozloženy do skupin podle pohlaví a věk rozdělen na několik kategorií.



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

Bylo rovněž zkoumáno nejvyšší dosažené vzdělání obyvatel satelitu, do této otázky byly zahrnuty pouze osoby starší 18 let, kterých bylo 33. A vzdělání bylo rozděleno do čtyř kategorií a podle pohlaví. Přehledně to zobrazuje následující graf.



Zdroj: vlastní zpracování (2014)

5. VÝSLEDKY A VLASTNÍ NÁVRHY

Pro zjištění konkrétních údajů pro analýzu satelitního městečka v Otíně bylo potencionálním respondentům rozdáno 29 dotazníků, z nichž se prostřednictvím poštovních služeb vrátilo 15 vyplněných dotazníků, což představuje návratnost 51,7 %. Celková plocha zastavěná satelitním městečkem je 2,9 ha z toho 1 ha zabírají zastavěné plochy domů a silnice.

Výsledky dotazníkového šetření ukázaly, že z hlediska věku lze obyvatele rozdělit do dvou skupin. První skupina jsou lidé kolem 30 – 40 let, kteří mají malé děti a dům kupují na hypotéku, především z důvodů zlepšení bytových podmínek, a druhou skupinu tvoří lidé ve věkové kategorii 60 a více let, kteří si za své celoživotní úspory kupují domek poblíž příbuzných či chtějí mít svůj zasloužený klid v blízkosti přírody.

Mezi nejčastěji uváděné nejvyšší vzdělání obyvatel satelitu patří středoškolské vzdělání s maturitou a vysokoškolské vzdělání. A vyššímu vzdělání by měl odpovídat i vyšší plat. Což odpovídá v odborné literatuře často uváděnému předpokladu, že toto bydlení si mohou dovolit jen bohatší lidé.

Analýzou dotazníků bylo dále zjištěno, že v této lokalitě je přímo nutností osobní automobil, protože je zde málo autobusových spojů a hlavně zastavují na opačné straně vesnice, dále prakticky neexistuje občanská vybavenost (obchod s potravinami, dětská zařízení atd.). Tudíž nutnost dojíždět za prací, vzděláním, nákupy a jinými službami má zásadní vliv na okolní krajinu, kterou znečišťují výfukové plyny, protože většina automobilů stále jako palivo využívá naftu a benzín.

Pozitivním zjištěním je, že lidé alespoň k vytápění svých domů využívají především zemní plyn a dřevo, které spalují v moderních kotlích, takže v této lokalitě není takový problém se zapáchavým dýmem z komínů, který v některých vesnicích a městech způsobuje i krátkodobý smog.

Další pozoruhodnou věcí je, že v blízkosti nenalezneme žádné kontejnery na tříděný odpad. Tuto skutečnost lidé uvádějí, jako nejčastější důvod, proč odpad netřídí. Což je v dnešní době, kdy jsou k ekologickému chování vedeny už děti na základních školách, značný problém.

Zajímavostí je i to, že byt' výstavba druhé etapy byla dokončena už v roce 2008, do dnešního dne se nepodařilo investorské společnosti prodat 11 domů. Příčinou může být

hospodářská krize z roku 2009 a omezení koupěschopnosti lidí. A cenová relace těchto domů se pohybuje ve vyšších kategoriích, což je pro rodinu s běžnými příjmy finančně neúnosné. A také může jít o to, že na rozdíl od první etapy, jsou domky menší a nemusí tolik lidem vyhovovat, protože je do značné míry nepraktické, že jedna stěna, přiléhající k sousedovi, musí být bez oken. Takže nové domy jsou zde sice postaveny, ale nejsou obývány, což může vést k postupnému chátrání. Voda, která spadne na zastavěné plochy, je mnohem rychleji odváděna do kanalizace, která uspíší její přesun až do řeky a pak mohou při prudkých deštích snáze vznikat bleskové povodně i na malých vodních tocích.

Z údajů zjištěných v databázi katastru nemovitostí vyplývá další komplikace, a sice to, že veřejné osvětlení nainstalované v ulicích satelitu je lokalizováno na soukromých předzahrádkách u každého domu. K problémům pak může dojít v situaci, kdy si někdo předzahrádku oplotí a veřejná lampa bude obtížně přístupná např. pro údržbu, opravy apod. I když je záležitost ošetřena ustanovením věcného břemene, nelze pominout konkrétní souhlas majitele se vstupem na oplocený pozemek.

Využití zahrad je významně ovlivněno i tím, do které konkrétní části satelitu je dům se zahradou situován. Okrajové domy satelitu mají větší pozemek a lidé zde svou zahradu využívají jako užitkovou, protože na to mají prostor. Domy uvnitř satelitu mají malé uzavřené dvorky, kde jen těžko lze něco pěstovat a zahrádky využívají pouze na okrasu nebo je nechávají zatravněné. Chybí zde výsadba jakéhokoliv většího stromu nebo zeleně, které na české vesnice patří. U domů nalezneme nejrůznější cizokrajné keře a malé stromky, ale nikdo zde nevysadí např. ovocný strom, který je většinou typický pro české vesnice, na které chce architektonicky tento satelit navázat.

5.1. Vlastní návrhy

Mezi mé návrhy na zlepšení situace v satelitu patří následující změny:

- Funkční připojení Otína na síť MHD z Jindřichova Hradce
- Umístění kontejnerů na tříděný odpad do blízkosti satelitu
- Vybudování dětského hřiště
- Otevření restaurace v OC Otín
- Otevření malého obchodu s potravinami

Připojení Otína na síť MHD z Jindřichova Hradce by bylo reálné, stačilo by stávající linky končící u nedaleké zastávky před bývalou továrnou Jitka a.s. prodloužit do Otína, což představuje vzdálenost 1,2 km.

Vybudování dětského hřiště by bylo výrazným přínosem pro Otín, protože ač zde žije 1 200 obyvatel, není zde jediné hřiště, kam by se dalo s dětmi jít a přitom je zde mnoho rodin s malými dětmi.

Otevření restaurace, které bylo nejčastěji uváděno v dotaznících, je ve fázi příprav. V budově Obchodního centra Otín je v současné době připravován provoz restaurace zaměřené na projíždějící motorkáře, kteří tuto trasu na Kunžak velmi využívají. Otázkou ovšem zůstává, jak bude restaurace vhodná i pro zdejší obyvatele.

A domnívám se, že by se zde buď přímo v obchodním centru, či v centru Otína uživil i malý obchod s potravinami, případně malá večerka.

6. ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo zjistit dopady vybraného satelitního městečka na krajinu, jak po stránce teoretické (odborná literatura), tak po stránce praktické (dotazníkové šetření). Práce se zaměřila na hlavní negativní a pozitivní dopady života v satelitním městečku. Došlo k shrnutí vývoje těchto městeček v České republice, kde se ukázalo, že to není záležitost jen posledních 20 let, jak je často zmiňováno, ale že tato výstavba sahá hlouběji do minulého století. A pro porovnání se situací v České republice byly vybrány Spojené státy a několik zemí v Evropě.

Ukázalo se, že přes všechna negativa, která má život v satelitu, jsou lidé žijící v nich vcelku spokojeni a jejich představy, kvůli kterým se do satelitu přestěhovali, byly naplněny. Vliv na krajinu má především osobní automobilová doprava, která je často jediným způsobem, jak se ze satelitu dostat za prací, vzděláním, službami, kulturou, sportem apod. Další zásadní vliv na krajinu má sama výstavba satelitu, která zabírá zemědělskou půdu, zastavěné plochy a silnice znemožňují přirozenou infiltraci vody do půdy. Často lze takovéto satelity označit jako „paneláky naležato“. Ukázala se i značná ignorace satelitu ze strany města v případě, že investorem byla soukromá firma.

Mezi navrhovanými změnami se jako nejsnazší jeví zavedení MHD do této místní části a zřízení míst na kontejnery pro tříděný odpad. Tyto akce nejsou nijak velkou finanční zátěží pro město, v jehož místní části satelit leží, a přitom by došlo jistě ke snížení negativních dopadů satelitu na životní prostředí.

Využití této práce může posloužit pro případnou reakci ze strany města, které často zapomíná nejen na satelitní výstavbu, ale na celou tuto místní část. Dále práce může pomoci drobným podnikatelům, kteří si na základě požadavků respondentů mohou otevřít v blízkosti malé provozovny např. restaurace, obchod s potravinami atd.

I. SUMMARY

The aim of this bachelor's thesis was the analysis of the selected satellite town and evaluation its impact on the landscape. The satellite town is the name of a project development for the constructions of houses that are visually identical, in order to facilitate a profit investor. It is one of the parts of suburbanization.

In the first part of this thesis the origin and development of satellite towns in the Czech Republic were summarized and their negative and positive impacts were summed up there as well. Improving people's living standards are included among the positive impacts. Among the negative impacts of satellite towns there are included commuting to work, services and entertainment and a lifestyle different from the original population. For comparison, there has been mentioned the development of suburbanization in the USA and Europe.

The second part of this thesis consists of the research of a particular satellite town. As a research place was selected the satellite town in village Otín, which is the local part of Jindřichův Hradec. There are 43 houses that were built in a South Bohemian style in two phases. The research was conducted by using questionnaires. The results from them were compiled into clear graphs. A built-up area and the need for car traffic were found as the greatest impacts on the landscape. To reduce the negative ones the support of the city would help it is mentioned in proposing solutions.

Keywords: satellite town, suburbanization, Otín

II. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- Česká televize. (2011). *Okradení klienti H-Systemu dostanou zpět 7 procent*. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/153491-okradeni-klienti-h-systemu-dostanou-zpet-7-procent/>
- ČR. (2007). *Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)*.
- ČR. (2008). *Politika územního rozvoje České republiky*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Stavebni-rad-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky>
- Fishman, R. (1987). *Bourgeois utopias*. New York: Basic books.
- Foltin, K. (2012). *Největší osobnosti našich dějin - průmyslníci, podnikatelé, bankéři*. Olomouc: Rubico.
- Gans, H. (1962). *Urbanism and suburbanism as Ways of life: A Reevaluation of definitions*. Boston: Houghton Alifflin Company.
- Hnilička, P. (2012). *Sídelní kaše - otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: Host.
- Chvátal, F. (2008). *Bakalářská práce: Rezidenční suburbanizace Brna z hlediska prostorových funkčních vztahů*. Brno: Masarykova univerzita.
- Katastr nemovitostí. (2014). *Nahlížení do katastru nemovitostí*. Dostupné z: <http://nahliznidokn.cuzk.cz/>
- Koblasa, P. (2012). *Místopis Jindřichohradecka - seznámení s krajem zlaté růže a Českou Kanadou*. České Budějovice. Veduta.
- Kubeš, J. (2009). *Poloha, struktura, infrastruktura a obraz Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace*. In: J. Kubeš, & a. kol.(ed)., *Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace*. Banská Bystrice: Ústav vědy a výskumu Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici.
- Oliver, J. E. (2001). *Democracy in suburbia*. Oxford: Princeton university press.
- Ostrava - Vítkovice. (2014). *Dělnické kolonie*, Dostupné z: <http://ostrava-vitkovice.eu/prochazka-vitkovicemi/delnicke-kolonie.php>

- Ostravský deník. (2013). *Chcete sekat trávník v neděli? V Ostravě raději zapomeňte.*
Dostupné z: <http://www.denik.cz/moravskoslezsky-kraj/radnice-sekacky-v-nedeli-ne-20130806-4iie.html>
- Otrokovice. (2013). *Historie města*, Dostupné z:
http://www.otrokovice.cz/newWebOtr/historie/h_hist.aspx
- Ouředníček, M. (2002). *Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu*. In: Sýkora L.(ed.), *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku.
- Ouředníček, M. (2003). *Suburbanizace Prahy*. Sociologický časopis.
- Ouředníček, M. (2013). *Výzkum suburbanizace v České republice: současné tendence vývoje a možné aplikace*. In: M. Ouředníček, P. Špačková, & J. Novák.(ed.), *Sub Urbs: krajina, sídla a lidé*. Praha: Academia.
- Ouředníček, M., & Posová, D. (2006). *Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*. In: M. Ouředníček.(ed.), *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha: Univerzita Karlova.
- Ouředníček, M., Temelová, J., Fertrová, M., Novák, J., Špačková, P., Dvořáková, N., a další. (2014). *Suburbanizace.cz*. Dostupné z:
<http://www.suburbanizace.cz/index.htm>
- Partizánske. (2012). *História*. Dostupné z:
http://www.partizanske.sk/?id_menu=1629&limited_level=1&stop_menu=39233#me
- Potočný, T. (2006). *Lidé na okraji. Případová studie satelitního městečka.*, Masarykova univerzita, Dostupné z:
http://ivris.fss.muni.cz/papers/pdfs/ivriswp001_potocny_lide_na_okraji.pdf
- Ptáček, P. (2002). *Suburbanizace v USA a Německu: zdroj inspirace i poučení*. In: Sýkora L.(ed.), *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku.
- Pucher, J. (2002). *Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání*. In: Sýkora L.(ed.), *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku.
- Ryšavý, a. k. (1994). *Proces suburbanizace v souvislostech procesu přeměny osídlení v letech 1869-1991*. Územní plánování a urbanismus .
- Seznam.cz. (2014). *Mapy.cz*. Dostupné z: www.mapy.cz

- Smolová, K. (2009). *Diplomová práce: Zelené vdovy jako fenomén současné společnosti*. Praha: Univerzita Karlova. Dostupné z: http://www.suburbanizace.cz/diplomky/Kristyna_Smolova_Zelene_vdovy_jako_fenomén_soucasne_spolecnosti.pdf
- Sýkora, L. (2002). *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku.
- Sýkora, L. (2003). *Suburbanizace a její společenské důsledky*. Sociologický časopis .
- Ševčík, O., & Beneš, O. (2009). *Architektura 60. let: "Zlatá šedesátá léta" v české architektuře 20. století*. Praha: Grada.
- Šmíd, J. (2010). *Diplomová práce: Praktické využití alternativních zdrojů energie - satelitní města nezávislá na neobnovitelných zdrojích energie (případová studie)*. Praha: Vysoká škola ekonomická.
- Šteflová, J. (2011). *Bakalářská práce: Sociální vztahy a konflikty uvnitř satelitního městečka*. Plzeň: Západočeská univerzita.
- Štorková, J. & Zuzáková, E. (2013). *Známa a neznáma Jihočeská architektura 20. století*. Dostupné z: [http://www.npu-cb.eu/e_download.php?file=data/messages/obsah281_1.pdf&original=vystava_moderna_web2\[1\].pdf](http://www.npu-cb.eu/e_download.php?file=data/messages/obsah281_1.pdf&original=vystava_moderna_web2[1].pdf)
- Táborský, J. (2007a). *Satelitní městečka očima sociologa*. Časopis stavebnictví.
- Táborský, J. (2007b). *Satelity zatím postrádají svoji základní ideu - koncepční myšlení*. Časopis stavebnictví .
- Temple, J. (Režisér). (2010). *Requiem pro Detroit* [Film].
- Vejchodská, E. (2007). *Ekonomie a politika městského životního prostředí*. Praha: Vysoká škola ekonomická.
- Wikipedie. (2014). *Kodaň*. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Kodaň>

III. Seznam obrázků a tabulek s uvedením názvů

Seznam obrázků:

Obrázek 1 – Regulační plán Sezimova Ústí z roku 1939 od R. H. Podzemného	8
Obrázek 2 - Důsledky suburbanizace	15
Obrázek 3 - Shrnutí pozitiv a negativ ve výstavbě satelitu.....	20
Obrázek 4 - Upravený satelitní snímek s rozdělením oblasti etap.....	23

Seznam tabulek:

Tabulka 1 - Využití pozemků v I. etapě výstavby	25
Tabulka 2 - Využití pozemků v II. etapě výstavby	26

IV. Seznam příloh

Příloha č. 1 – Dotazník

V. Přílohy

Příloha č. 1 – Dotazník

DOTAZNÍK

Dobrý den,

jmenuji se Lukáš Mencl a jsem studentem 3. ročníku Ekonomické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Chtěl bych Vás požádat o zodpovězení následujícího dotazníku, který je zcela anonymní, a získané údaje budou použity výhradně v mé bakalářské práci s názvem „Satelitní městečka a jejich vliv na krajinu“. Chtěl bych vás tímto poprosit o vyplnění tohoto dotazníku.

V případě dotazů nebo připomínek se na mě můžete obracet prostřednictvím e-mailové adresy LMencL@seznam.cz

1. Jaké důvody Vás vedly k přestěhování se do obce? Zaškrtněte prosím dva nejdůležitější a uveďte prosím, jestli se Vaše očekávání naplnila.

Došlo k jejich naplnění?

- | | |
|---|---------------------------------|
| a) zlepšení bytových podmínek | ano – spíše ano – spíše ne – ne |
| b) lepší životní prostředí (blízkost přírody) | ano – spíše ano – spíše ne – ne |
| c) klidnější životní styl | ano – spíše ano – spíše ne – ne |
| d) bližší sousedské vztahy v menší obci | ano – spíše ano – spíše ne – ne |
| e) jiné..... | ano – spíše ano – spíše ne – ne |

2. Kolik obyvatel měla obec, ve které jste dříve bydleli? Zaškrtněte prosím i typ domu, ve kterém jste bydleli.

do 500 - 500 až 2000 - 2000 až 10 000 - 10 000 až 25 000 - více než 25 000

rodinný dům - panelový dům - cihlový bytový dům - jiné

3. Kolik kilometrů průměrně ujedete automobilem za týden (celá rodina)?

4. Kolik kilometrů průměrně ujedete hromadnou dopravou za týden (celá rodina)?

5. Jste spokojeni s kvalitou dopravní obslužnosti ve Vaší obci? ANO - NE

Pokud NE, proč?

6. Jste spokojeni s nabídkou služeb ve svém okolí? (obchody, sport, poštovní služby atd.)

ano - spíše ano - spíše ne - ne

7. Jaký druh služeb byste ve svém okolí uvítali?

obchod s potravinami - restauraci - mateřskou školu - dětské hřiště - jiné

8. Jaké palivo využívá Váš automobil?

benzín - nafta - LPG - CNG (stlačený zemní plyn) - elektřinu (elektromobil)

