

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta životního prostředí**

**Katedra staveb a územního plánování**

**Zhodnocení vedlejších vlivů výstavby dálnice D3 na krajinu  
Sedlčanska**

Diplomová práce

**Vedoucí diplomové práce: prof. Ing. Arch. Karel Maier, CSc.**

**Diplomant: Alexandra Skopcová**

**2008**

**Czech University of Life Sciences**

**Faculty of Environmental Sciences**

**Department of Constructions and Planning**

**Assessment of external effects of D3 motorway on the  
landscape duality of Sedlčany region**

**Alexandra Skopcová**

**2008**

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně, pod vedením prof. Ing. Arch. Karla Maiera, CSc. Další informace mi poskytl konzultant práce Ing. Vojtěch Novotný.

Uvedla jsem všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpala. Použitá data pocházejí pouze z veřejně přístupných zdrojů a databází.

.....

## **Poděkování**

Ráda bych poděkovala vedoucímu diplomové práce prof. Ing. Arch. Karelu Maierovi, CSc. a konzultantovi Ing. Vojtěchu Novotnému za poskytnuté rady a ochotu při vedení této práce. Za jazykovou korekturu bych chtěla poděkovat Bc. Ondřeji Lopušníkovi. Profesionální úpravy fotografií se laskavě ujala paní Vendula Skřivánková.

## **Abstrakt**

Práce se zabývá suburbanizací na Sedlčansku v souvislosti se změnami dopravní dostupnosti, které přinese výstavba dálnice D3. Rostoucí automobilizace společnosti, lepší dopravní dostupnost a ochota lidí každodenně dojíždět do zaměstnání jsou příčiny, jež suburbánní vývoj umožňují. Na základě teoretických poznatků o suburbanizaci, jejích příčinách a důsledcích byla provedena srovnávací studie Sedlčanska s mikroregiony Berounskem a Příbramskem, kde v minulosti k obdobným změnám v dopravní dostupnosti došlo.

**Klíčová slova:** suburbanizace, Sedlčansko, D3, dopravní dostupnost, dojíždka

## **Abstract**

The thesis deals with suburbanization in Sedlčany region, in connection with changes in region accessibility caused by D3 motorway construction. Rising car usage, better accessibility and willingness of people to commute daily are factors enabling suburbanization. Based on theoretical knowledge of suburbanization, its causes and effects, I have compared Sedlčany region to regions of Beroun and Příbram, which are characterized by similar changes in the past.

**Key words:** suburbanization, Sedlčansko, D3, accessibility, commuting

## Obsah

Prohlášení.....	3
Poděkování.....	4
Abstrakt.....	5
Abstract.....	6
Seznamy:.....	9
Mapové přílohy:.....	9
Tabulky:.....	9
Grafy:.....	10
Obrázky:.....	10
1. Úvod.....	11
2. Teoretická část.....	13
2.1. Trendy v dopravě v rozvinutém světě.....	13
2.2. Venkov a krajina.....	18
2.2.1. Způsoby vymezení venkova.....	18
2.2.2. Vnímání venkova.....	21
2.3. Suburbanizace, její příčiny a důsledky.....	23
2.3.1. Suburbanizace – charakteristika a formy.....	23
2.3.2. Příčiny suburbanizace.....	24
2.3.3. Přesun aktivit do zázemí hlavního města, srovnání se SRN.....	35
2.3.4. Důsledky suburbanizace.....	37
2.3.5. Suburbanizace jako kontrolovaný proces.....	39
3. Analytická část.....	41
3.1. Charakteristika zájmového území.....	41
3.1.1. Geografické vymezení.....	41
3.1.2. Přírodní poměry v regionu.....	42

---

3.1.3.	Funkční využití území, obyvatelstvo a domovní fond.....	43
3.1.4.	Stručně z historie .....	45
3.1.5.	Hodnoty v území.....	46
3.2.	Silniční síť, dopravní poměry a dojíždka .....	48
3.3.	Dálnice D3 .....	51
3.4.	Srovnávací studie .....	52
3.4.1.	Okolí Berouna a dálnice D5.....	52
3.4.2.	Okolí Příbrami a rychlostní silnice R 4 .....	55
3.4.3.	Srovnání demografie a migrace .....	57
4.	Pravděpodobné scénáře vývoje Sedlčanska.....	60
4.1.	Základní poznatky .....	60
4.2.	Klíčové faktory a scénáře vývoje .....	62
4.2.1.	Scénář 1 – Vnitřní periferie .....	64
4.2.2.	Scénář 2 – Sociální segregace.....	64
4.2.3.	Scénář 3 – Urban sprawl.....	65
4.2.4.	Scénář 4 – Řízená suburbanizace.....	65
4.3.	Doporučení pro územní plánování .....	66
5.	Diskuse.....	69
5.1.	Mezinárodní srovnání.....	69
5.2.	Srovnání s podobnými mikroregiony u nás .....	69
6.	Závěr .....	71
7.	Bibliografie .....	72



## Seznamy:

### **Mapové přílohy:**

Příloha 1: Saldo migrace v obcích Sedlčanska za rok 2007

Příloha 2a: Kulturní a historické hodnoty Sedlčanska

Příloha 2b: Přírodní hodnoty Sedlčanska

Příloha 3: Komunikace a železnice na Sedlčansku

Příloha 4: Porovnání komunikační sítě

Příloha 5a: Růst počtu domů 1980 – 2001 v obcích na Berounsku a Příbramsku

Příloha 5b: Relativní růst počtu domů 1980 - 2001 v procentech v obcích na Berounsku a Příbramsku

Příloha 6: Srovnání hustoty zalidnění mikroregionů

Příloha 7a: Scénář 1 – Vnitřní periferie

Příloha 7b: Scénář 2 – Sociální segregace

Příloha 7c: Scénář 3 – Urban sprawl

Příloha 7d: Scénář 4 – Řízená suburbanizace

### **Tabulky:**

Tabulka 1: Změny v dojížděkové vzdálenosti do zaměstnání v domácnostech, které se přestěhovaly ..... 14

Tabulka 2: Změny v dojížděkové vzdálenosti v domácnostech se dvěma pracujícími, které se přestěhovaly, podle pohlaví ..... 14

Tabulka 3: Změny v dojížděkové vzdálenosti v domácnostech se dvěma pracujícími, které se přestěhovaly, podle pohlaví ..... 15

Tabulka 4: Změny v dojížděkovém čase v domácnostech se dvěma pracujícími, které se přestěhovaly, podle pohlaví ..... 15

Tabulka 5: Způsoby dopravy do zaměstnání ve městech s různou hustotou osídlení, 1980 Zdroj: (1)..... 17

Tabulka 6: Osm dimenzí venkovského způsobu života (11)..... 22

Tabulka 7: Vyjíždka do zaměstnání podle prostorového typu vyjíždky k 1. 3. 2001; zdroj: ČSÚ ..... 30

Tabulka 8: Vyjíždka do zaměstnání v ČR podle velikostních skupin obcí k 1. 3. 2001; zdroj: ČSÚ..... 31

Tabulka 9: Vyjíždka zaměstnaných (ekonomicky aktivních) v letech 1961–2001; Zdroj: ČSÚ 31

Tabulka 10: Vyjíždka z obce do zaměstnání podle pohlaví a věku v letech 1991 a 2001; Zdroj: ČSÚ.....	35
Tabulka 11 Chráněná území na Sedlčansku; Zdroj: AOPK ČR.....	48
Tabulka 12 Zdroj: ČSÚ.....	50
Tabulka 13 Porovnání regionů; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ .....	59

### **Grafy:**

Graf 1 Trendy růstu automobilizace vs. HDP v zemích OECD v % ročně; Zdroj: (1) .....	13
Graf 2: Způsoby dopravy do zaměstnání ve městech s různou hustotou osídlení, 1980; Zdroj: (1) .....	17
Graf 3: Vývoj vybavenosti domácností v ČR; Zdroj ČSÚ .....	27
Graf 4 Vybavenost domácností automobily podle krajů, údaje ze sčítání lidu 2001, Zdroj: ČSÚ.....	28
Graf 5; zdroj: Veřejná databáze ČSÚ .....	33
Graf 6; Zdroj: ČSÚ .....	33
Graf 7 Dojíždka do zaměstnání z obce podle času; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ .....	34
Graf 8 Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ.....	44
Graf 9 Trvale obydlené domy podle data výstavby; Zdroj: ČSÚ.....	44
Graf 10 Migrace v obcích Sedlčanska v roce 2007; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ.....	45
Graf 11; Zdroj: ČSÚ .....	49
Graf 12 Vývoj počtu obyvatel a domů na Berounsku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ.....	53
Graf 13 Trvale obydlené domy podle data výstavby; Zdroj ČSÚ .....	54
Graf 14 Vývoj počtu obyvatel a domů na Příbramsku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ.....	55
Graf 15 Trvale obydlené domy podle data výstavby; Zdroj ČSÚ .....	56
Graf 16 Migrační saldo na Sedlčansku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ .....	57
Graf 17 Migrační saldo na Berounsku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ .....	58
Graf 18 Migrační saldo na Příbramsku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ .....	58

### **Obrázky:**

Obrázek 1 Automobilizace okresů; Zdroj: (16) .....	30
Obrázek 2 Sedlčansko; Zdroj: <a href="http://www.mu.sedlcany.cz/o-meste/seznam-obci">http://www.mu.sedlcany.cz/o-meste/seznam-obci</a> .....	42
Obrázek 3 Hustota zalidnění v ČR; Zdroj: Cenia WMS .....	61

## 1. Úvod

Suburbanizace se v souvislosti se změnami dopravní dostupnosti stala ve světě velmi vnímaným problémem. V posledních letech se tento jev začal projevovat i u nás. Změny v sociálních návycích obyvatel, politické situaci i dopravní infrastruktury umožnily, aby se začala rozvíjet i tady. Dopady na krajinu, pokud se jedná o nekoordinovaný proces, jsou celkem zřejmé.

Jako zájmové území pro svoji práci jsem si vybrala Sedlčansko, které leží ve Středočeském kraji relativně blízko ku Praze. Sedlčansko je zejména pražské veřejnosti známo především jako oblíbená prázdninová destinace. Jeho krajina skýtá spoustu možností k rekreaci, jako například koupání, tak i třeba turisty vyhledávaná vzácná chráněná území, sběr lesních plodů nebo návštěvu kulturních památek. Možná proto, že sem nevede žádná přímá cesta z Prahy, si krajina zachovala svůj jedinečný charakter. V blízkosti území, z krajinářského pohledu velmi atraktivního, by měla vést dálnice D3 spojující jižní část republiky s Prahou. To by mělo dopravní poměry ve zmíněném území celkem dramaticky změnit.

Práci jsem rozčlenila do čtyř částí:

(1) Teoretickou část jsem rozdělila do tří podkapitol. Jako první jsem se rozhodla shrnout poznatky, které o daném tématu byly doposud ve světě publikovány. Následně jsem se zabývala venkovem z hlediska jeho charakteristiky a jeho vnímání samotnými obyvateli – krajinné změny zapříčiněné lepší dopravní dostupností totiž nezřídka ovlivňují podstatu venkova tak, jak ji lidé vnímají. V souvislosti s dopravními změnami dochází často ke změnám v rozvoji obcí v jednotlivých regionech. Projevem těchto změn je často suburbanizace. V poslední podkapitole teoretické části jsem se jí proto obsáhle věnovala. Z poznatků u nás i ve světě totiž vyplývá, že právě zlepšení dopravní dostupnosti je jednou z hlavních příčin suburbanizace. S použitím statistických dat jsem se snažila nastínit aktuální situaci v České republice i Středočeském kraji, kde se nachází mé zájmové území.

(2) V následující analytické části, také rozdělené do tří podkapitol, jsem charakterizovala Sedlčansko z hlediska geografického, přírodního, dopravního i demografického. Zvláštní důraz jsem kladla na vývoj a stav osídlení a úroveň dopravní infrastruktury v regionu. Následně jsem se zaměřila na zmapování vývoje a stavu výstavby plánované dálnice D3. Na konec jsem porovnála toto území se dvěma podobnými lokalitami, kde v celkem nedávné minulosti došlo k podobně dramatické změně dopravních poměrů a tím i ke změnám v osídlení. Porovnávala jsem dopravní i demografickou situaci, přičemž jsem se zabývala jak podobnostmi, tak

rozdílnostmi srovnávaných lokalit. Ke všem podkapitolám jsem zhotovila fotodokumentaci současného stavu. Jednotlivá témata jsou dále podložena mapovými přílohami.

(3) Ve třetí části jsem na základě poznatků z předchozích částí zhotovila čtyři scénáře možného vývoje Sedlčanska po výstavbě dálnice D3. Doplnila jsem je grafickým zobrazením v mapových přílohách. Kapitulu jsem zakončila zamyšlením nad možnostmi regulace rozvoje v území, které jsem konzultovala s dostupnými poznatky v literatuře.

(4) Diskusi jsem rozdělila do dvou podkapitol. V první jsem se věnovala mezinárodnímu porovnání situace u nás a ve světě. Potom jsem zhodnotila srovnání zájmového území s podobnými českými mikroregiony.

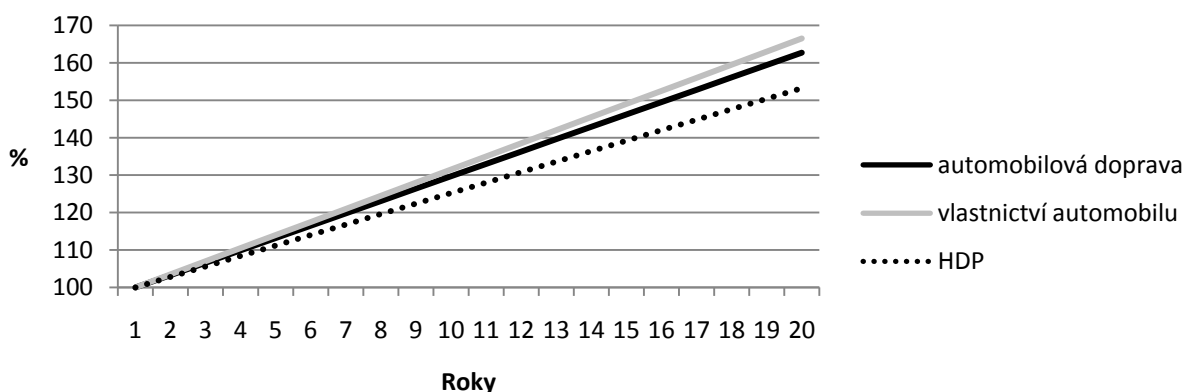
Kromě použité literatury uvedené na konci práce v přehledu, jsem ve své práci odrazila i poznatky, jež jsem získala při dobrovolném absolvování dvou seminářů pořádaných Centrem ekologické výchovy Zvoneček (ZO ČSOP 11/11) z Vraného nad Vltavou. První se konal 17. května 2007 v Mníšku pod Brdy a nesl název „Problematika satelitních městeček a čtvrtí“, druhý byl pořádán letos 12. června ve Vraném nad Vltavou pod názvem „STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ OBCÍ a jejich rozvoj v rámci mikroregionu“ a jeho vedení se ujala Alena Reitschmiedová. Bohužel ani z jednoho z nich nebyl dosud vydán sborník.

## 2. Teoretická část

### 2.1. Trendy v dopravě v rozvinutém světě

Ve studii vydané v roce 1995 OECD (1) byl zjištěn rostoucí trend rozvoje automobilové dopravy. OECD ve zmíněném materiálu uvedla, že za posledních 20 let (1970–1990) vzrůstalo cestování osobním automobilem průměrně o 3,3 % ročně, nárůst vlastnictví automobilů za toto období byl mírně rychlejší, 3,5 % ročně, oproti tomu HDP v zemích OECD rostlo každoročně jen o 2,8 % (pro názornost zobrazuje Graf 1). Ve velké Británii a Švédsku vzrostla kilometráž na jeden automobil mezi lety 1970 a 1991 o 20 %. Oproti tomu ve Francii byl nárůst pouhá 2 %. V USA, zemi s největší saturací osobními automobily na světě, byl zaznamenán nárůst ve stejném období o 7 %. OECD ve studii předpokládá, že v zemích Evropské unie dojde mezi lety 1990 a 2010 k poklesu průměrné roční kilometráže z 14 400 km na 13 400 km, současně se však domnívá, že celkový počet ujetých kilometrů vzroste za stejné období o 25 % z 1 727 na 2 166 miliard km.

### Trendy růstu automobilizace a HDP v zemích OECD v % ročně



Graf 1 Trendy růstu automobilizace vs. HDP v zemích OECD v % ročně; Zdroj: (1)

Studie OECD (1) říká, že suburbanizace, tzv. okrajová města, mimoměstské nakupování a venkovská rekreace prodlužují cesty a pro mnoho lidí není jiná alternativa než použití automobilu.

Tématem dojížděky do zaměstnání se zabývali i William A. V. Clark a kol. (2) Výzkum byl prováděn v několika sériích v letech 1989–1990, 1992–1994 a 1996–1997 na vzorku asi 2000 domácností v okolí Seattlu. V úvahu byla brána lokalita bydliště a zaměstnání, jejich vzdálenost a čas, který cesta do zaměstnání zabere. Byly zkoumány dva typy domácností, a to domácnosti s

## Zhodnocení vedlejších vlivů výstavby dálnice D3 na krajinu Sedlčanska

Teoretická část

Alexandra Skopcová

jedním nebo dvěma pracujícími jedinci. Domácnosti byly sledovány vždy dva po sobě jdoucí roky. Bylo zjištěno, že 460 domácností změnilo během této doby místo svého bydliště a/nebo zaměstnání. 326 domácností změnilo místo bydliště. Clark se v této souvislosti se snažil zodpovědět otázku, zda jsou dojíždějící lidé rezistentní vůči času a dojížděkové vzdálenosti. „Nebyl zjištěn vztah mezi vzdáleností před přestěhováním a pravděpodobností stěhování.“ (2 p. 206) Celkově většina domácností, jedno jestli s jedním nebo dvěma dojíždějícími, snížila po přestěhování své dojíždění. (Tabulka 1, 2)

vzdálenost před přestěhováním (míle)	beze změny zaměstnání				změnili zaměstnání			
	jeden pracující		dva pracující		jeden pracující		dva pracující	
	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení
0–4,0	7	10	20	27	8	6	8	11
4,1–8,0	14	12	20	22	7	4	5	14
8,1–12,0	17	10	19	17	7	5	1	8
12,1–16,0	12	4	16	14	1	1	5	1
16,1–20,0	6	3	16	8	4	0	7	3
20,1–24,0	7	3	9	3	1	0	6	0
24,1–28,0	6	0	7	3	0	1	3	0
28,1–32,0	2	1	2	2	3	0	3	0
32,1 +	2	1	12	0	4	0	1	0
<b>celkem</b>	<b>73</b>	<b>44</b>	<b>121</b>	<b>96</b>	<b>35</b>	<b>17</b>	<b>39</b>	<b>37</b>

Tabulka 1: Změny v dojížděkové vzdálenosti do zaměstnání v domácnostech, které se přestěhovaly

dojezdová doba před přestěhováním (min)	beze změny zaměstnání				změnili zaměstnání			
	jeden pracující		dva pracující		jeden pracující		dva pracující	
	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení
0–7,5	0	1	2	3	1	0	4	0
7,6–12,5	2	2	7	6	1	1	1	3
12,6–17,5	11	3	7	10	6	3	5	4
17,6–22,5	5	4	17	8	2	1	1	7
22,6–27,5	8	1	12	5	1	1	1	4
27,6–32,5	12	2	16	4	5	0	2	1
32,6–37,5	3	1	4	1	4	0	3	1
37,6–42,5	1	0	4	3	1	1	1	2
42,6–47,5	7	1	7	2	1	0	5	0
47,6 +	11	4	22	4	9	0	8	0
<b>celkem</b>	<b>60</b>	<b>19</b>	<b>98</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>7</b>	<b>31</b>	<b>22</b>

Tabulka 2: Změny v dojížděkové vzdálenosti v domácnostech se dvěma pracujícími, které se přestěhovaly, podle pohlaví

Studie se také zabývala rozdíly mezi pohlavími, co se vztahu k dojížděce do zaměstnání týče. Došla k závěru, že ženy absolvují kratší dojížděky než muži, případně mnohem pravděpodobněji své dojížděkové vzdálenosti zkracují, přesto však v domácnostech, které změnila jak bydliště, tak zaměstnání, výrazné množství žen svoji dojížděkovou vzdálenost zvětšilo (oproti stavu před změnou zaměstnání) (Tabulka 3, 4). Stejně jako předchozí část výzkumu, i tato rozlišuje domácnosti, které během výzkumu změnila bydliště a v nich potom ty, jež krom domova změnila i místo pracoviště.

vzdálenost před přestěhováním (míle)	beze změny zaměstnání				změnili zaměstnání			
	muž		žena		muž		žena	
	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení
0–4,0	10	9	10	18	1	6	7	5
4,1–8,0	8	13	12	9	3	6	2	8
8,1–12,0	9	10	10	7	1	3	0	5
12,1–16,0	6	7	10	7	3	0	2	1
16,1–20,0	4	3	12	5	5	2	2	1
20,1–24,0	6	2	3	1	5	0	1	0
24,1–28,0	4	2	3	1	1	0	2	0
28,1–32,0	1	2	1	0	1	0	2	0
32,1 +	6	1	5	0	1	0	0	0
<b>celkem</b>	<b>54</b>	<b>49</b>	<b>66</b>	<b>48</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>20</b>

Tabulka 3: Změny v dojížděkové vzdálenosti v domácnostech se dvěma pracujícími, které se přestěhovaly, podle pohlaví

dojezdová doba před přestěhováním (min)	beze změny zaměstnání				změnili zaměstnání			
	muž		žena		muž		žena	
	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení	snížení nebo stejné	zvětšení
0–7,5	2	2	0	1	4	0	0	0
7,6–12,5	6	4	1	2	0	1	1	2
12,6–17,5	4	6	3	4	3	0	2	4
17,6–22,5	7	5	10	3	0	4	1	3
22,6–27,5	2	3	10	2	0	0	1	4
27,6–32,5	12	3	4	1	2	1	0	0
32,6–37,5	1	1	3	0	2	0	1	1
37,6–42,5	0	0	4	3	1	1	0	1
42,6–47,5	2	1	5	1	4	0	1	0
47,6 +	10	1	12	3	5	0	3	0
<b>celkem</b>	<b>46</b>	<b>26</b>	<b>52</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>15</b>

Tabulka 4: Změny v dojížděkovém čase v domácnostech se dvěma pracujícími, které se přestěhovaly, podle pohlaví

Byly prováděny i studie zaměřené na dojíždění obyvatel do zaměstnání z hlediska nabídek zaměstnání. Studie Jose van Ommerena a kol. (3) představuje model zahrnující chování pracujících z hlediska bydlení, dojíždění do zaměstnání a stěhování za prací, přičemž trh práce a trh bydlení jsou charakterizovány tržními nedokonalostmi (nedokonalé informace, náklady na stěhování). Autoři sledovali důsledky těchto tržních nedokonalostí na chování dojíždějících. Empirická analýza chování dojíždějících ukázala, že pracující dojíždějí méně, pokud mají k dispozici více pracovních nabídek. „Výsledek, že dojíždějící nepožadují plnou kompenzaci současných nákladů na dojíždění, intuitivně naznačuje, že u pracujících, kteří jsou mobilnější na trhu bydlení, je větší pravděpodobnost přijetí pracovní nabídky. Vysvětlili jsme však, že tato intuice je zavádějící: pracující, kteří jsou mobilnější ve sféře bydlení, mohou požadovat vyšší mzdy než ostatní. Naše empirické výsledky podporují hypotézu, že dojížděková vzdálenost je nepřímo úměrná míře dostávání nových nabídek zaměstnání. Pracující, kteří mají více pracovních nabídek, se časem dostávají do mnohem příznivější situace. To podporuje hypotézu, že pracující hledají na trhu práce lepší dojížděkové alternativy.“ (3 p. 417)

V jiné studii zaměřené na dojíždění do zaměstnání řeší David M. Levinson (4) dojížděku v souvislosti s dopravní dostupností. Studie zkoumala účinek dobré dostupnosti do zaměstnání a domů na délku trvání dojížděky u respondentů dopravního průzkumu ve Washingtonu D. C. Model byl vytvořen, aby odhadl účinek demografie a porovnatelné polohy na cestu do zaměstnání. Analýza zjistila, že bydlení v místech s velkou hustotou pracovních příležitostí a pracování v oblastech sloužících převážně k bydlení je charakterizováno krátkou dojížděkou do zaměstnání. Ze studie vyplývá, že vyrovnáváním dostupnosti udržuje suburbanizace pracovních příležitostí stabilitu v délkách dojezdu, a to navzdory rostoucím dopravním zácpám, délce cest a vzrůstajícímu množství pracovních i nepracovních cest. V místech s vyšším podílem bydlících ku pracujícím povede zvýšení podílu pracovních příležitostí ke snížení průměrné doby dojíždění místních obyvatel, třebaže vzroste očekávaná dojížděková doba pro menší počet lidí, kteří v daném místě pracují. Předchozí úvaha platí i pro opačný případ.

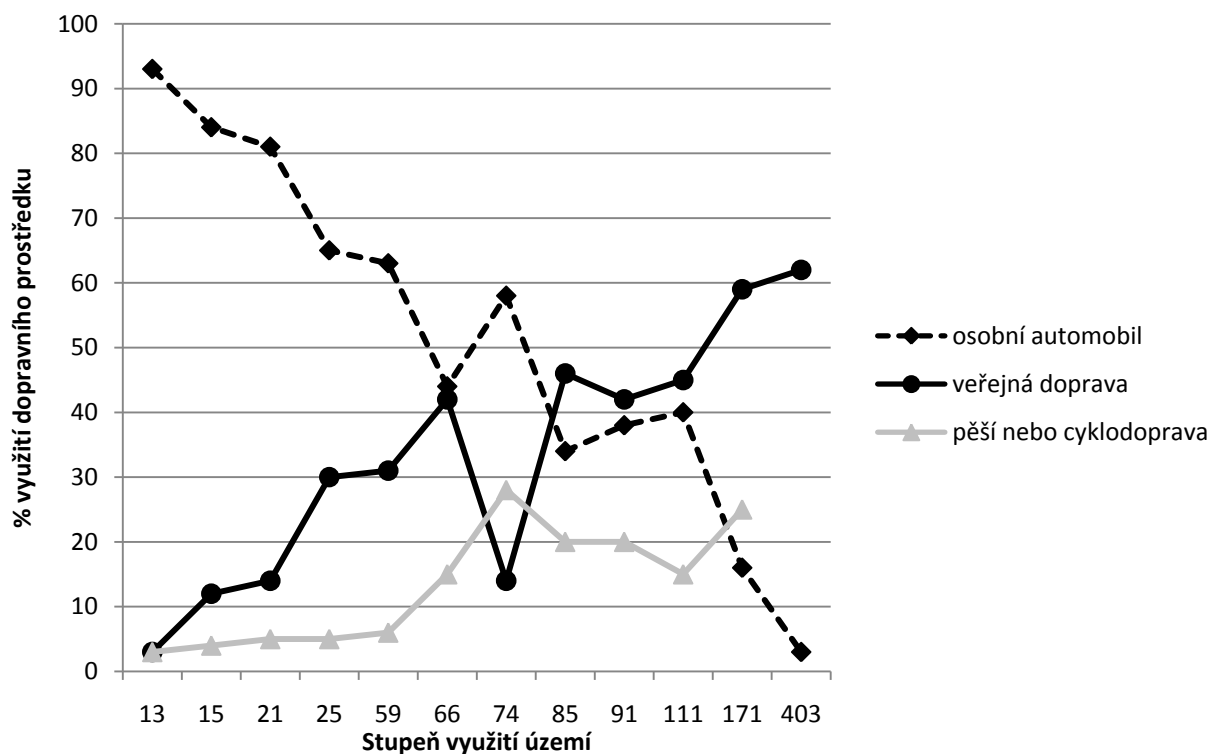
OECD vydala v roce 1995 studii (1), v níž se mimo jiné zabývala druhem dopravy do zaměstnání podle použitého dopravního prostředku, a to vše v souvislosti s intenzitou využití území, kde byla brána v úvahu hustota osídlení domácnostmi a místy zaměstnání. V následující tabulce (Tabulka 5) jsou vzestupně uvedeny světové metropole podle hustoty osídlení, a druh dopravy, který zde obyvatelé využívají k cestě do práce. Pro větší názornost uvádím pod tabulkou údaje i graficky (Graf 2).



město	stupeň využití území	Druh dopravního prostředku pro cestu do zaměstnání (%)		
	(domácnosti a místa zaměstnání na hektar)	osobní automobil	veřejná doprava	pěší nebo cyklodoprava
Phoenix	13	93	3	3
Perth	15	84	12	4
Washington	21	81	14	5
Sydney	25	65	30	5
Toronto	59	63	31	6
Hamburg	66	44	42	15
Amsterdam	74	58	14	28
Stockholm	85	34	46	20
Munich	91	38	42	20
Vienna	111	40	45	15
Tokyo	171	16	59	25
Hong Kong	403	3	62	35

Tabulka 5: Způsoby dopravy do zaměstnání ve městech s různou hustotou osídlení, 1980 Zdroj: (1)

### Způsoby dopravy do zaměstnání ve městech s různou hustotou osídlení, 1980



Graf 2: Způsoby dopravy do zaměstnání ve městech s různou hustotou osídlení, 1980; Zdroj: (1)

Z Grafu 2 jasně vyplývá, že čím je hustota osídlení menší, tím ochota obyvatel používat k dopravě do zaměstnání osobní automobil roste.

Nárůst dojížděky do zaměstnání sledovala OECD v mnoha evropských městech. Sledovala přesun pracovních příležitostí do předměstí a dojíždění osobními automobily. Došla k závěru, že tento jev není způsoben nárůstem počtu vlastnictví osobního automobilu, ale že nárůst počtu automobilů tento fenomén podporuje a umožňuje.

„Díky osobní individuální dopravě mohou vznikat větší vzdálenosti mezi bydlišti a pracovišti, mezi bydlišti a prodejny, mezi bydlišti a kulturními středisky.“ (5 str. 48)

Z dánské studie z roku 1993 vyplynulo, že v okolí Kodaně se počet pravidelných (každodenních) dojíždějících za prací zvedl z 26 na 54 procent a průměrná dojížděková vzdálenost činila 20 km. Obdobná studie provedená v Norsku ukázala tamní nárůst ze 17 na 35 procent. Nejen decentralizace pracovních příležitostí, ale i přesun komerčních aktivit v Evropě podpořily rozvoj individuální automobilové dopravy. Nákupní centra, hypermarkety s parkováním zdarma a spoustou dalších zábavních služeb, se podle OECD (1) staly cílem dojížděky obyvatel.

## **2.2. Venkov a krajina**

### **2.2.1. Způsoby vymezení venkova**

Na začátek by bylo dobré si říci, co je to venkov a jak jej charakterizují někteří autoři nebo statistické metodiky. Venkov lze charakterizovat na základě různých kritérií. Nejpoužívanější jsou asi tři způsoby, které budu následně rozebírat podrobněji. Jedná se o dvě statistické metody zaměřené buď na množství obyvatel, nebo na hustotu osídlení, a poté metodu ryze empirickou.

Na území České republiky je asi nejpoužívanější definice venkova dle velikosti sídla (v zákoně 128/2000 Sb o obcích). Limitní hodnotou pro venkovské sídlo je 2000 obyvatel. Tato hodnota se v jednotlivých státech liší, hodnota 2000 obyvatel specifická pro Českou republiku, může jinde vzrůst až na 5000. Jednoznačnost této definice však poněkud zpochybňuje Perlín. Dle mého názoru oprávněně:

„Pro vymezení venkovských sídel se v ČR se běžně užívá hranice 2000 obyvatel v sídle resp. v obci jako hranice pro nepochybně venkovské sídlo (obec). Přitom jsme si vědomi, že nepochybně existují sídla, která mají jednoznačně venkovský charakter a mají více než 2000 obyvatel a současně existují i malá města, která mají nyní i méně než 2000 obyvatel, ale jejich urbanistická struktura, architektonická kvalita jednotlivých domů nebo třeba struktura ekonomických činností je spíše městská než venkovská.“ (6 str. 3)

Dále je možné určení podle hustoty osídlení. To se často používá pro mezinárodní srovnání. V Evropě pro tento účel slouží hodnoty stanovené organizací OECD, které vymezují venkovské oblasti jako ty s hustotou obyvatel do 150 na km<sup>2</sup>. Tyto oblasti lze nadále dělit na regiony převážně venkovské (kde více než 50 % obyvatel regionu žije ve venkovských obcích), významně venkovské (kde takto žije 15–50 % obyvatel) a konečně výrazně městské (kde ve venkovských obcích žije méně než 15 % lidí). Toto rozdělení podle hustoty zalidnění však není zdaleka jediné používané.

Za zmínku stojí i metodika Evropské unie vycházející z územního členění podle jednotek NUTS [zkratka z francouzského Nomenclature des Unites Territoriales Statistique, nebo anglického Nomenclature of Units for Territorial Statistics neboli Statistické územní jednotky Evropské unie (někdy také „statistické regiony EU“)], což jsou územní celky vytvořené pro statistické účely Eurostatu (statistický úřad EU) pro porovnání ekonomických ukazatelů členských zemí EU. Kritériem je zde množství 100 obyvatel na km<sup>2</sup>. Do venkovského prostoru ČR tak podle metodiky EU spadaly na úrovni NUTS 3 (úroveň krajů) i NUTS 2 (úroveň regionů) k 1. 1. 2001 s výjimkou Prahy a Moravskoslezska všechny vyšší územně správní celky státu a zahrnující 92,3 % rozlohy státu. Obce v takto vymezeném venkovském regionu tvořily 95,2 % všech obcí a žilo v nich 76,1 % obyvatel ČR. Venkovský prostor ČR zahrnoval na úrovni NUTS 5 (lokální úroveň – obce) 79,2 % z celkového počtu obcí a 75 % rozlohy státu. Žilo v něm 22,5 % obyvatel z celkového počtu obyvatel ČR.

Důležitost stanovení velikosti posuzovaného území připomíná Perlín (6 str. 2) následovně: „Pro konvenční vymezení venkova se často používají ukazatele hustoty zalidnění. Hustotou zalidnění chápeme počet obyvatel vztažený k jednotce prostoru, zpravidla k 1 km<sup>2</sup>. Pro potřeby vymezení venkovského prostoru ve státech EU se zpravidla používá vymezení venkova jako území s hustotou obyvatelstva do 100 obyvk/km<sup>2</sup>. Při takovém vymezení je ovšem klíčové, za jaké jednotky budeme hustotu zalidnění počítat. V případě, že budeme uvažovat obyvatelstvo v dostatečně malých územních jednotkách, například v katastrálních územích, tak nepochybně vymezíme území malých katastrů, která budou mít hustou zalidnění větší než požadovaných 100 obyvk./km<sup>2</sup>, v případě velkých jednotek, například okresů nebo dokonce krajů se může stát, že celé okresy včetně okresního města nebo kraje budou charakterizovány jako venkovské. Všechny okresy Jihočeského kraje s těsnou výjimkou Českých Budějovic je možné podle tohoto kritéria hodnotit jako venkovské. Při hodnocení podle krajů je možné celý Jihočeský kraj hodnotit jako venkovský.“

Charakter osídlení České republiky podle kritérií Evropské unie zkoumal i článek Ondřeje Bartuška (7). Podle něj nejlépe vystihuje osídlení Česka následující složení oblastí:

- Výrazně venkovské – 37,5–50 % obyvatel žije ve venkovských obcích
- Smíšené – 25–37,5 % obyvatel žije ve venkovských obcích
- Výrazně městské – 15–25 % obyvatel žije ve venkovských obcích.

Podle počtu obyvatel na km<sup>2</sup> se venkovské oblasti rozdělují dále na:

- venkovské oblasti
- méně zalidněné venkovské oblasti
- extrémní venkovské osídlení.

„Do skupiny méně zalidněných venkovských obcí patří v České republice více než polovina všech obcí (3 337 obcí, tj. 53,5 %), zabírají více než polovinu území republiky (42 173 km<sup>2</sup>, tj. 53,5 %), ale žije v nich jen desetina obyvatel (1 096 001 obyv. k 1. 1. 1998, tj. 10,6 %). V podstatně větší míře než u všech venkovských obcí se na nízké zalidněnosti v této skupině projevují přírodní podmínky (morfologie terénu – zastoupení hor, vrchovin a pahorkatin) a s tím v našich klimatických a půdních podmínkách těsně spojená lesnatost (podíl lesní půdy na celkové rozloze).“ (7 str. 9)

Třetím způsobem jak lze venkov definovat je slovní popis bez mezních hodnot a měřitelných kritérií. Problematickostí tohoto druhu charakterizování je, myslím, celkem zřejmá. Jen pro ilustraci bych uvedla několik příkladů. Podobným tématem budu zabývat v další kapitole.

„Dle popisných definic je venkovský prostor charakterizován jako historicky vyvinutá, hodnotná kulturní krajina, jejíž udržování je důležitým požadavkem společnosti. Představuje prostor harmonického soužití zemědělského a nezemědělského obyvatelstva“ (8 str. 1)

„Obecně se venkovem nazývají oblasti volné nezastavěné krajiny a venkovských osídlení, které lze vymezit jako určitý souhrn venkovských sídel, zemědělských a vodních ploch, lesů, ploch místních komunikací a ostatních ploch nacházejících se v tomto prostoru. Venkov se obvykle vyznačuje menší hustotou osídlení, menšími sídly, vyšší zaměstnaností v zemědělství (případně lesnictví, rybolovu a dalších činnostech primárního sektoru), určitým sepnutím místních obyvatel s přírodou a krajinou, architektonickým rázem a charakterem zástavby a určitým životním stylem, který se často výrazně liší od městského. Některé z těchto typických znaků venkova však mohou být v současnosti již značně potlačeny.“ (9 str. 7)

## 2.2.2. Vnímání venkova

Tato kapitola na kapitolu předchozí navazuje, zabývá se však venkovem z poněkud jiného pohledu. Nejedná se o jeho přesné definování pro různé formální účely, nýbrž o jeho vnímání samotnými obyvateli. Tedy jak venkov vnímají jeho obyvatelé, a to jak původní, tak třeba přistěhovalí.

„Krajina venkovského prostoru (venkovská, rurální krajina) má svá specifika, tkvící ve způsobu a intenzitě hospodářského využití a osídlení a v (s tím související) struktuře, v tvářnosti a ve vývojových tendencích. Je to třeba krajina s osídlením převážně tvořeným vesnicemi v kompaktních, rozvolněných nebo zcela rozptýlených formách a malými městy bez suburbii.“ (10 str. 2)

„Každá krajina má svůj ráz, svůj charakter, svoji tvářnost. Každou krajinu je možno popsat pomocí znaků a vlastností přírodní, kulturní a historické charakteristiky, ať již znaků vizuálně vnímatelných v krajinné scéně nebo znaků, jejichž důležitost je skryta ve významu ducha místa (Genius loci)“ (10 str. 2)

Tím, jak vnímají venkovskou krajinu její vlastní obyvatelé, se zabýval ve své studii i Keith H. Halfacree (11). Studie z anglického venkova provedená formou ankety v 6 obcích se zabývala vnímáním venkova a tzv. „venkovské idyly“ samotnými místními obyvateli. Anketa byla vedena jak ústně, tak písemnou formou sociologického výzkumu, odpovídáním do předem připravených formulářů. Nejprve účastníci odpovídali korespondenčně, poté s nimi byl veden rozhovor. Ze 113 oslovených se jich na venkov plných 74 % přestěhovalo po roce 1974, jinak byl vzorek respondentů vybrán pečlivě napříč sociálním spektrem. Lidé se vyjadřovali k vnímání venkovské krajiny jako řídké osídlené. Nejčastější představou byly kompaktní malé vesnice obklopené poli, bez blokové zástavby se spoustou zeleného otevřeného prostoru. Téměř polovina dotázaných uvedla v popisu území slovo „vesnice“. Lidé na venkově ocenili (31 %) v neposlední řadě také: neznečištěnost, krásu, výhledy, čerstvý vzduch, čistou vodu, málo dopravního zatížení, absenci hluku. Z povolání si s venkovem spojují především práci v zemědělství. 21 % lidí uvedlo jako jednu z charakteristik nedostatek služeb (občanské vybavenosti). Co se sociálních vztahů týče, byl venkov vnímán jako spíše familiérní s velkým důrazem na sociální vazby. Zvířata a „divočina“ byla prvkem, jenž, jako příznačný pro venkovskou krajinu uvedlo celých 71 % dotazovaných.

Další sledovanou vlastností byly dimenze venkovského způsobu života. Následující tabulka (Tabulka 6) ukazuje, jak je obyvatelé vnímali. Obyvatelům byly předkládány pojmy, které si

měli spojit se svým vnímáním venkova a říci jestli k „venkovu“ patří. Následně byli dotazováni, proč se tak rozhodli, a aby svoji odpověď zdůvodnili. Tabulka představuje relativní důležitost, kterou v souvislosti s venkovem jednotliví respondenti pojmům přikládají. Kritéria jsou zde seřazena sestupně podle toho, jak klesala jednoznačnost názoru respondentů na jejich hodnocení.

Asi není překvapením, že většina dotázaných vnímá život na venkově obecně jako bezpečnější, zdravější, klidnější a poněkud přirozenější než život ve městech. Rozdíl mezi dotazníkovým šetřením a rozhovory ukázal důležitost správně kladených otázek, stejně tak odlišnost vnímání jednotlivými respondenty u tištěných formulářů.

charakteristika ( %)		obojí/žádný		charakteristika ( %)
relaxace	88	12	0	stres
tradičnost	81	19	1	modernost
zdraví	81	19	1	zdraví ohrožující
bezpečnost	65	28	7	nebezpečnost
přirozenost	64	25	12	umělost
lidská pospolitost	59	34	7	samota
jednoduchost	47	46	7	sofistikovanost
vysoké postavení	41	40	19	nízké postavení
<b>celkem respondentů</b>	<b>113</b>			

**Tabulka 6: Osm dimenzí venkovského způsobu života (11)**

Počet obyvatel, hustota osídlení, okolní krajina i způsob jejího využití, nemluvě o druhu místní zástavby, to vše má vliv na vnímání venkova. Jsou to právě pojmy jako relaxace, tradice, zdravotní přínos nebo větší bezpečnost, které vedou k větší migraci lidí z měst na venkov. Je však pochopitelné, že venkovská sídla jsou značně různorodá a předchozí vlastnosti rozhodně nelze paušalizovat.

„Samotná venkovská sídla mohou být taktéž různého charakteru. Můžeme se setkat se samotami, malými osadami, ale i poměrně velkými vesnicemi, které v některých případech mohou stavem obyvatelstva převyšovat i malá města. Speciálním případem jsou obce v zázemí větších měst, u nichž se díky suburbanizačním procesům setkáváme s mnoha znaky, které jsou typické spíše pro město.“ (9 str. 7)

„Právě s ohledem na to, že venkovské i městské areály se vyznačují mnoha charakteristikami, které v mnoha případech nejsou naplněny, je jednoznačné vymezení venkovských a městských sídel a oblastí problematické.“ (9 str. 7)

## 2.3. Suburbanizace, její příčiny a důsledky

### 2.3.1. Suburbanizace – charakteristika a formy

Suburbanizace je proces, jehož výsledkem jsou oblasti s nízkou hustotou zástavby (ta je mimo jiné nejnáze měřitelným ukazatelem), která se rozpíná směrem ven z města podél významných dopravních tepen a blízkosti jejich křižovatek. Zástavba bývá zpravidla nesouvislá a roztroušená, mívá podobu rodinných domků nebo pásů komerčních staveb, zpravidla nízkopodlažních. Pracovní místa bývají roztroušena do poměrně velkého území a obyvatelé se tak často stávají závislí na osobní automobilové dopravě.

„Nejvýznamnějším identifikačním rysem suburbanizace je nízká hustota zástavby, kterou umocňují další faktory, jako je nesouvislá, rozptýlená výstavba a segregace funkcí a sociálních skupin obyvatelstva.“ (12 str. 102)

Suburbanizaci rozdělujeme zpravidla na dva druhy, rezidenční a komerční. „Rezidenční suburbanizace se projevuje v několika formách. Developeři vytvářejí celé rezidenční okrsky s výstavbou rodinných domů na klíč nebo shromáždí půdu, rozparcelují ji na stavební pozemky, ty doplní nezbytnou infrastrukturou a prodají je zájemcům, kteří si výstavbu zajistí individuálně. V obou případech dochází k vytvoření nových okrsků luxusního bydlení na okrajích stávajících venkovských sídel. Staví se však i ve volné krajině zcela mimo dotyk se stávajícími sídly. Suburbanizace rovněž probíhá výstavbou na jednotlivých volných parcelách uvnitř existující zástavby obcí nebo rekonstrukcemi původních nemovitostí. Záleží pak na jednotlivých projektech, jak citlivě se integrují do existujícího prostředí obce.“ (12 stránky 12, 13)

V našich zeměpisných šířkách je vcelku oblíbená ještě jedna, pro Českou republiku poměrně specifická, forma rezidenční suburbanizace. Byla umožněna u nás velice populárním (řekla bych takřka světově unikátním) fenoménem chataření a chalupaření. Lidé totiž tyto původně pouze víkendové objekty, často se nacházející v zázemí velkých měst, s oblibou přeměňují na domy k trvalému užívání.

„Rezidenční suburbanizace přispívá ke změně tradiční sociálně-prostorové struktury našich měst a jejich sídelních aglomerací, která se vyznačuje snižujícím se sociálním statutem obyvatelstva od centra směrem k okrajům. Předměstské zóny dnes migrací získávají především vzdělané a příjmově silné obyvatelstvo. Sociální status nově příchozích domácností i jejich způsob života ostře kontrastuje s původním obyvatelstvem.“ (12 str. 13)

Suburbanizace se však nevyznačuje pouze výstavbou rodinných domů nebo vůbec domů určených k bydlení. V příměstských zónách se v posledních desetiletích začínají stavět výrobní

provozy, obchody nebo logistická centra. K jejich rozvoji dochází podle „amerického“ vzoru tzv. na zelené louce. U nás však, na rozdíl od USA, bývají tato centra, podobně jako např. v sousedním Německu, celkem dobře dostupná veřejnou hromadnou dopravou (Foto 1–3). Pokud zde však z nějakého důvodu napojení na veřejnou dopravu chybí, hrozí zde závislost na individuální dopravě se všemi negativními dopady. Zatímco odborníci často nepřikládají vývoji u nás takovou důležitost, pozornosti některých nevládních organizací naléhavost situace neunikla. „Dílčí stránky suburbánního rozvoje, zejména výstavba hypermarketů a dálnic, je kritizována ze strany některých nevládních neziskových organizací.“ (12 str. 17)

Suburbanizaci i v její nerezidenční formě a okolnosti, které vedou k jejímu vzniku, popisuje ve svém článku i Schmeidler. „Tento proces je ovlivňován útlumem těžkého průmyslu a odchodem pracovníků do terciární sféry a lehkého průmyslu, s produkcí v montážních linkách vyžadujících jednopodlažní průmyslové haly s velkou plochou. Ty je možné snáze budovat na zelené louce a jsou kapitálově náročné, vzhledem k vyspělému technickému vybavení. Díky mechanizaci a automatizaci není třeba mnoho zaměstnanců – proto pracoviště mohou být zřízena ve větších vzdálenostech od městských center. Proto jsou high-tech pracoviště zřizována v suburbii, kde na jejich pořízení není třeba vynaložit tak mnoho prostředků a jsou vzhledem k charakteru výroby obsazována kvalifikovanější pracovní silou.“ (13 str. 27)

### 2.3.2. Příčiny suburbanizace

Příčiny suburbanizace v Evropě i za oceánem jsou v současnosti poměrně dobře probádány. Každá země však má svá specifika a jiné podmínky, a to jak sociální, tak historické.

Pavel Ptáček, který se zabýval suburbanizací v Německu, je popsán v kapitole publikace „Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky“ (12). Pro začátek je asi dobré připomenout jistou specifičnost německého příkladu v souvislosti s druhou světovou válkou, která zničila nebo poškodila většinu německých měst a obyvatelstvo bylo nuceno se k životu přesunout mimo ně. Na druhou stranu situaci od poloviny 60. let v Německu lze do jisté míry považovat za analogii vývoje u nás po skončení éry socialismu. „Populační růst obcí v zázemí velkoměst přestává být závislý na vertikální pozici sídla v sídelním systému. Rostou všechny obce, které se nacházejí ve výhodných dopravních polohách s kvalitním životním prostředím. Postupně se začíná životní standard, úroveň služeb a kvalita bydlení přibližovat úrovni do té doby možné jen ve městech.“ (12 str. 68)

Bohaté zkušenosti s procesem suburbanizace mají také třeba Spojené státy americké. Zde především vlivem velmi svobodomyšlného společenského uspořádání došlo často k úplnému



vymknutí se kontrole. Rozdílné jsou zde i celkové návyky obyvatelstva, které se neváhá stěhovat za prací ani do vzdálenějších končin. Celkově je zde migrace podstatně větší než u nás. Důvody suburbanizace lze obecně shrnout do několika klíčových faktorů.

### **2.3.2.1. Ekonomická výhodnost**

Prvně budu jmenovat důvody ekonomické, jakými bylo zrušení regulace nájemného, vyšší životní náklady ve městě, rozdíly v cenách pozemků (město × venkov). „Mezi významné lokalizační faktory stimulující komerční suburbanizaci patří snadná dopravní dostupnost rozsáhlých a relativně levných pozemků.“ (12 str. 11)

„Využívání osobního automobilu umožnilo bydlení v širším okolí měst a dojížděku za prací do centra. Výstavba silnic zpřístupnila velké množství relativně levné půdy v zázemí měst pro novou výstavbu.“ (12 str. 11)

### **2.3.2.2. Rodinný dům jako stereotyp ideálního bydlení**

Z psycho-sociálního hlediska vedlo k přesunu lidí bydliště na reprezentativní adrese, přirozená touha po vlastním domě se zahradou, růst životní úrovně a masivní kampaně vštěpující lidem důležitost zdravého a kvalitního životního prostředí k bydlení. Nelze zanedbat ani nemalý vliv stavebních společností. (Foto 4, 5)

Okraje dnešních měst jsou postupně zaplavovány jakousi „sídelní kaší“ (český ekvivalent Urban sprawl), velmi řídkou zástavbou, která se nekompromisně rozlévá do okolní krajiny. Volných míst je čím dál méně a nové osídlení zabírá stále rozlehlejší plochy předměstí větších měst, jejichž centra se pomalu ztrácejí v záplavě neuspořádaných periferií. „Přibývá rozbitých ploch bez života, jež nejsou městem ani vesnicí, natož volnou krajinou. Sídelní kaše se usazuje především podél komunikačních os a často propojuje větší města v jednolitou hmotu bez rozdílu mezi středem a okrajem. Na jednotlivých předměstích navíc vyrůstají podobné, někdy dokonce i zcela totožné typy staveb, až je těžké poznat, kde se vlastně nacházíme.“ (14 str. 17)

Masová výstavba rodinných domů v dnešní době je záležitostí, jíž se zabývají nejen architekti, stavitelé nebo developéři, ale i celá řada sociologů. Tento fenomén totiž v sobě skrývá mnoho aspektů a otázek, jimž je třeba se věnovat a odpovědět na ně. Názory různých zájmových skupin se, v tomto případě naprosto pochopitelně, rozcházejí. Zatímco jedni nás denně bombardují nabídkami nového bydlení, snažíce se vzbudit dojem, že pouze jejich projekty jsou naprosto převratné a nelze je odmítnout, druzí se nás snaží před tímtož varovat. Otazník se vznáší

kupříkladu nad kvalitou tohoto druhu bydlení (Foto 6–9). Psychologie prodejců je však jednoduchá.

„Rodinný dům je v současné době bezpochyby považován za nejlepší a nejdokonalejší způsob bydlení, kterého může jednotlivec dosáhnout. Sen o vlastní vile se zahradou a výhledem v klidné rezidenční čtvrti se nepřímou spojuje s myšlenkami na šťastný a spokojený život. Rodinný dům se často stává životním cílem, pro který jsou lidé ochotni přinášet velké oběti. *Mít vlastní vilu* znamená významný skok na společenském žebříčku od pouhého *platit nájem*.“ (14 str. 21)

O preferencích bydlení hovoří ve studii i Petr Sunega a kol. „Na nejvyšších příčkách takového žebříku se obvykle nacházejí vlastnické formy bydlení, které umožňují jejich uživatelům volně disponovat se svým nemovitým majetkem, a má se za to, že jsou rovněž spojeny s největším komfortem užívání. Nejvýše dosažitelný vrchol obvykle představuje samostatný rodinný dům v osobním vlastnictví. Skutečnost, že bydlení ve vlastním rodinném domě představuje obecně nejpreferovanější typ obydlení, jasně prokazuje celá řada studií zabývajících se preferencemi.“ (15 str. 10)

Samozřejmě nemalým lákadlem je i lokalita, v níž se potenciální bydlení nachází nebo by mělo nacházet. K tomu se neodmyslitelně váže také finanční otázka věci. Atraktivní a jaksi „prestižní“ místa bývají totiž zpravidla řádně oceněna. Celkově lze ve společnosti pozorovat exodus z města na předměstí či na venkov.

„Bydlení na předměstí, jak uvádí sociolog Häussermann, je již od počátku 19. století považováno za ideál. Vnitřní město devatenáctého století bylo kvůli průmyslu a přelidnění příliš hlučné a prašné. Vila v zeleni nedaleko centra, která umožňuje spojit *zdravý život* v zahradě se společenským městským životem, tak představovala nejlepší možné řešení bydlení.“ (14 str. 22)

Tento fenomén ovšem nabývá nových, netušených, rozměrů v okamžiku, kdy se tato příměstská suburbia začnou nekontrolovaně rozrůstat do okolní krajiny. S tím se pochopitelně prodlužuje i vlastní vzdálenost těchto „satelitů“ od města. Dnes už není nijak výjimečné dojíždění do města za prací padesát i více kilometrů.

„Lidé s možností opatřit si prostředky individuální dopravy mění bydliště. Prudké zvýšení tempa osobní automobilizace umožňuje stále větším skupinám obyvatelstva rychlé přemísťování mezi bydlištěm a pracovištěm.“ (13 str. 27)

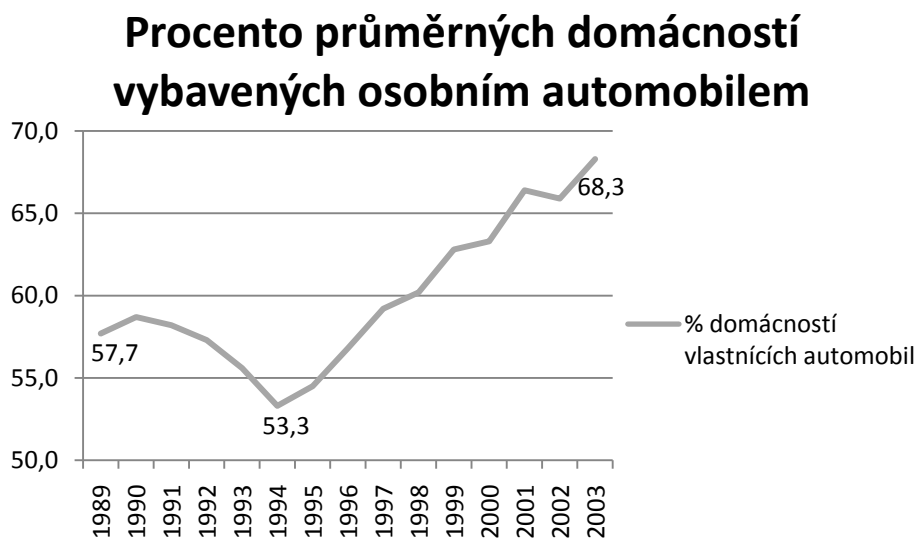
### 2.3.2.3. Dojíždění a dopravní dostupnost

Dopravně geografickým faktorem bylo dobré napojení na silniční dopravu a fungující systém veřejné dopravy. To umožnilo aktivně pracujícím lidem každodenní přesuny do aglomerací, v nichž měli zaměstnání. Právě tento faktor, z hlediska mé práce klíčový, se budu snažit rozebrat v následujících odstavcích.

#### *Dopravní dostupnost a vlastnictví automobilu, vývoj a trendy*

Vlastnictví automobilů narůstá, přičemž tento trend probíhá ve všech zemích. Za posledních 20 let (do roku 1995) bylo průměrné procento vzrůstu vlastnictví osobních automobilů 3,5 % ročně v zemích OECD a 4,2 % v zemích EU. V roce 1995 studie OECD předpokládala nárůst počtu soukromých osobních automobilů ze 115 milionů v roce 1987 o 42 % na 167 mil. v roce 2010. Vlastnictví automobilů je větší ve venkovských oblastech a v menších městech, než ve velkých městech. V Západním Německu bylo zjištěno, že vlastnictví automobilů je méně časté v centrech velkých měst, potom v jejich předměstích a širších aglomeracích, největší je potom v odlehlejších venkovských oblastech. Z dotazníků OECD vyplynulo, že nárůst automobilů byl například větší v 70. letech minulého století než v letech osmdesátých.

Situaci v Česku sledoval Český statistický úřad (Graf 3). Z dat je patrné, že na krátkou dobu po roce 1989 počet aut vlastněných průměrnou domácností poklesl. Ovšem od roku 1994 je pozorován prudký nárůst. Vliv bude mít jistě vzrůstající životní úroveň obyvatel podporovaná v posledních letech masivními reklamními kampaněmi výrobců, prodejců i dovozců osobních automobilů všech značek.

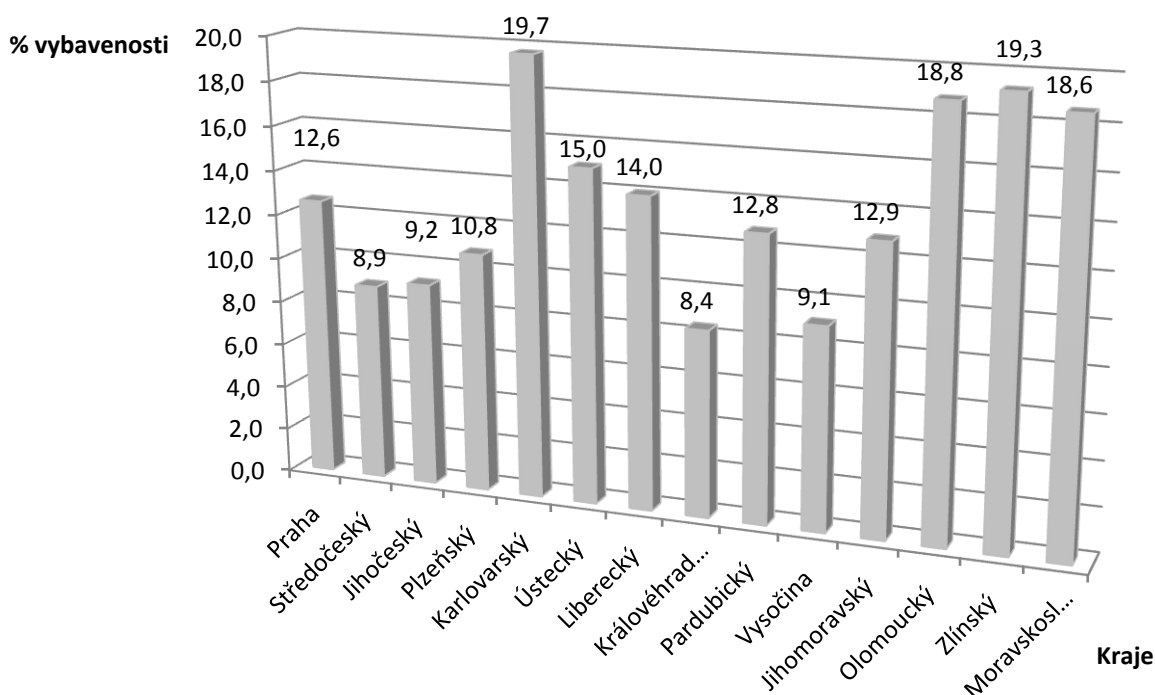


Graf 3: Vývoj vybavenosti domácností v ČR; Zdroj: ČSÚ

Za zmínku stojí i úroveň vybavenosti domácností automobily na úrovni krajů. V roce 2001 u příležitosti sčítání lidu Český statistický úřad sledoval i tuto záležitost. Výsledky jsem převedla do Grafu 4.

„Osobní individuální doprava je vyhraněným novodobým fenoménem života společnosti. Platí to v celosvětovém měřítku, v každé zemi ovšem na jiné hladině významnosti kvantitativní a kvalitativní. Pro nás jde o fenomén rostoucího významu po obou zmíněných stránkách.“ (5 str. 47)

## Vybavenost domácností automobily v %



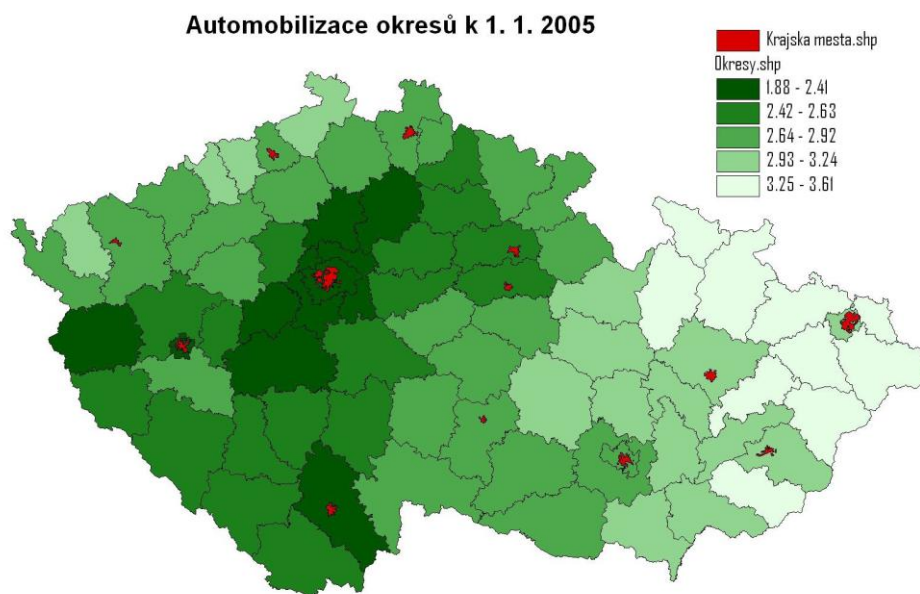
Graf 4 Vybavenost domácností automobily podle krajů, údaje ze sčítání lidu 2001, Zdroj: ČSÚ

Osobní automobilismus se podle Andrlého (5) začal u nás rozvíjet již od konce druhé světové války. „V roce 1965 bylo u nás kolem 334 tisíc osobních automobilů v osobním vlastnictví a k osobnímu užívání. Z úhrnného počtu registrovaných osobních automobilů kolem 90 % sloužilo k osobnímu využívání majitelů, zbytek byly služební nebo firemní vozy. V roce 1970, kdy v České republice bylo registrováno 625 tisíc osobních automobilů k osobnímu využívání, to znamenalo, že na 1 000 obyvatel připadlo 65 vozidel.“ (5 str. 46) Vybavenost obyvatel osobními automobily se potom poměrně rychle zvyšovala. Ze 108 vozů na 1 000 obyvatel v roce 1975 až na 157 v roce 1980 a 233 v roce 1990.

---

Marada a Květoň ve svém článku (16) zdůrazňují význam dopravní dostupnosti venkovských oblastí. Potvrzují důležitost časové dostupnosti před kilometrickou. Zde poslouží jako dobrý příklad realita obcí v okolí Prahy, kde je dobrá návaznost na dálniční síť. „Ve smyslu nutnosti realizovat cesty za základními potřebami je poptávka po dostupnosti ve venkovských oblastech v podstatě vyšší než ve městech, kde je široká nabídka dopravních možností. Naopak z hlediska počtu osob je poptávka v řídké zalidněných venkovských oblastech nízká a způsobuje ztrátovost obslužnosti veřejnou dopravou.“ (16 str. 1) Marada s Květoněm se ve své studii zabývali především vývojem dostupnosti odlehlejších venkovských regionů pomocí veřejné hromadné dopravy a prognózou do budoucnosti. Autoři zdůvodnili klesající efektivitu přepravy hromadnou dopravou tím, že počátkem devadesátých let prudce klesla její vytíženost. To mělo za následek zvýšení cen jízdného a snížení počtu spojů. Celá situace se stala jakýmsi bludným kruhem. „Lze předpokládat, že klesající kvalita obslužnosti periferních oblastí veřejnou dopravou je stále častěji nahrazována dopravou individuální automobilovou, popř. jinými, alternativními způsoby obslužnosti (např. sdílené jízdy, mikrobuses apod.). Tato tendence by se měla projevit na vývoji automobilizace, která by z uvedených důvodů měla být v oblastech s řídkým osídlením vyšší.“ (16 str. 2)

Co se automobilizace v Česku týče, došli Marada s Květoněm k následujícím závěrům. Jejich výsledky ukazuje Obrázek 1. „V transformačním období došlo v Česku k dynamickému nárůstu počtu automobilů. Zjednodušeně lze říci, že vývoj, kterým prošly vyspělé západní země za cca 30 let, proběhl v Česku v koncentrované podobě během jednoho desetiletí. Počet všech registrovaných motorových vozidel narostl v Česku proti roku 1990 o 58 %. Stupeň automobilizace (počet obyvatel na jeden osobní automobil) vzrostl z hodnoty 4,3 v roce 1990 na 2,7 v roce 2004 (v hlavním městě Praze dokonce pod 2 obyvatele na 1 osobní automobil).“ (16 str. 3)



Obrázek 1 Automobilizace okresů; Zdroj: (16)

## Statistika dojíždění za Českou republiku

Podle údajů Českého statistického úřadu (17), které již zahrnují data z posledního sčítání lidu v ČR v roce 2001, uvedlo při tomto šetření 4 288 000 lidí, že místo bydliště není stejné jako místo jejich pracoviště. Z tohoto průzkumu bylo k dalšímu zpracování použito 4 142 000 odpovědí, důvodem byla neúplnost údajů ve zbylých případech. Z tohoto množství téměř 42 % respondentů uvedlo, že do zaměstnání dojíždějí mimo obec svého bydliště. Takřka 16 % obyvatel vyjíždí za práci dokonce do jiného okresu. (Tabulka 7)

	vyjíždějící celkem	v tom		z obce		v ČR			vyjíždějící z okresu celkem
		v obci	z obce	do zahraničí	v ČR	do jiných obcí okresu	do jiných obcí kraje	do jiných krajů	
<b>počet</b>	4 142 005	2 415 128	1 726 877	24 773	1 702 104	1 066 899	314 378	320 827	659 978
podíly (v %) z vyjíždějících									
<b>celkem</b>	100,0	58,3	41,7	0,6	41,1	25,8	7,6	7,7	15,9
<b>z obce</b>			100,0	1,4	98,6	61,8	18,2	18,6	38,2

Tabulka 7: Vyjížděka do zaměstnání podle prostorového typu vyjížděky k 1. 3. 2001; zdroj: ČSÚ

Z průzkumu dále vyplynulo, že procento vyjíždějících se zvyšuje se snižujícím se počtem obyvatel obcí (Tabulka 8.)

## Zhodnocení vedlejších vlivů výstavby dálnice D3 na krajinu Sedlčanska

Teoretická část

Alexandra Skopcová

	celkem	V tom obce s počtem obyvatel (v tisících)									
		-199	200-499	500-999	1000-1999	2000-4999	5000-9999	10000-19999	20000-49999	50000-99 999	100 000+
<b>vyjíždějící celkem</b>	4 117	74	251	346	355	447	364	400	501	490	889
<b>podíl na vyjíždějících celkem (v %)</b>											
<b>vyjíždějící v obci</b>	58,7	11,1	15,5	20,8	27,9	39,5	54,1	65,0	73,4	75,9	92,7
<b>vyjíždějící z obce</b>	41,3	88,9	84,5	79,2	72,1	60,5	45,9	35,0	26,2	24,1	7,3
<b>v tom:</b>											
<b>do jiných obcí okresu</b>	25,9	68,4	63,1	56,4	50,0	39,3	27,5	19,0	14,6	11,6	0,4
<b>do jiných okresů kraje</b>	7,6	9,7	10,4	12,1	12,6	11,6	9,9	6,0	5,9	6,1	2,6
<b>do jiných krajů</b>	7,8	10,9	11,0	10,7	9,6	9,5	8,5	10,0	6,0	6,4	4,4

Tabulka 8: Vyjíždka do zaměstnání v ČR podle velikostních skupin obcí k 1. 3. 2001; zdroj: ČSÚ

Český statistický úřad porovnal dojíždku do zaměstnání i s údaji z předešlých sčítání lidu. Údaje však nelze plně srovnávat, neboť při každém průzkumu byla ke zjišťování potřebných údajů použita jiná metoda průzkumu. Roli zde samozřejmě hraje i různé územní rozdělení území republiky mezi jednotlivými šetřeními. (Tabulka 9)

rok	zaměstnaní	z toho vyjíždějící						
		do jiných obcí okresu	do jiných okresů kraje	do jiných krajů	z obce v ČR	do SR	do zahraničí	z obce celkem
<b>1961</b>	4 007 215	990 788	357 256	234 413		6 149		1 588 606
<b>1970</b>	4 983 767	1 182 200	373 500	208 786		5 321		1 769 100
<b>1980</b>	5 363 945	1 117 753	361 035	204 463		6 408		1 689 659
<b>1991</b>	5 298 288	1 213 170	342 896	186 755	1 742 821	5 208	8 472	1 756 501
<b>2001</b>	4 734 758	1 066 899	314 378	320 827	1 702 104		24 773	1 726 877

Tabulka 9: Vyjíždka zaměstnaných (ekonomicky aktivních) v letech 1961–2001; Zdroj: ČSÚ

„V hodnoceném sčítání bylo zjištěno 1 727 tis. osob vyjíždějících za prací mimo obec bydliště, což je cca o 30 tis. osob méně než v roce 1991. Vlivy vymezující vyjíždku působily na srovnatelnost protichůdně – zvyšoval ji větší počet obcí a širší rozsah sčítaných osob, ale podstatně snižoval metodický rozdíl ve zjišťování údajů za ekonomicky aktivní v roce 1991 a za zaměstnané osoby v roce 2001. Pokud vyloučíme z vyjíždky roku 2001 případy ‚nově vzniklé‘ vyjíždky jako pouhý důsledek rozdělení obcí (ve sčítání 1991 byla tatáž vyjíždka uvnitř obce),

pak bude údaj nižší cca o 27 tis. případů, a tedy pokles proti předešlému sčítání bude 57 tis. osob. Srovnání s rokem 1991 však ovlivňuje největší měrou změna ‚základny‘, která tvoří zdroj vyjíždějících, tedy počet zaměstnaných. Zatímco v roce 1991 jich bylo 5 298 tis., za deset let jejich počet poklesl o více jak půl miliónu. Dvě třetiny rozdílu způsobil nárůst nezaměstnanosti, zbytek tvoří změna v započítávání žen na mateřské dovolené (v roce 1991 včetně žen na tzv. další mateřské dovolené, v roce 2001 bez nich). Zatímco v roce 1991 sčítání zaznamenalo 123 tis. osob hledajících zaměstnání (za ně dojíždka zjišťována nebyla), v roce 2001 již 487 tis. Také rozvoj soukromého podnikání s množstvím firem v domě bydliště snížil počet vyjíždějících.“ (17 str. 3)

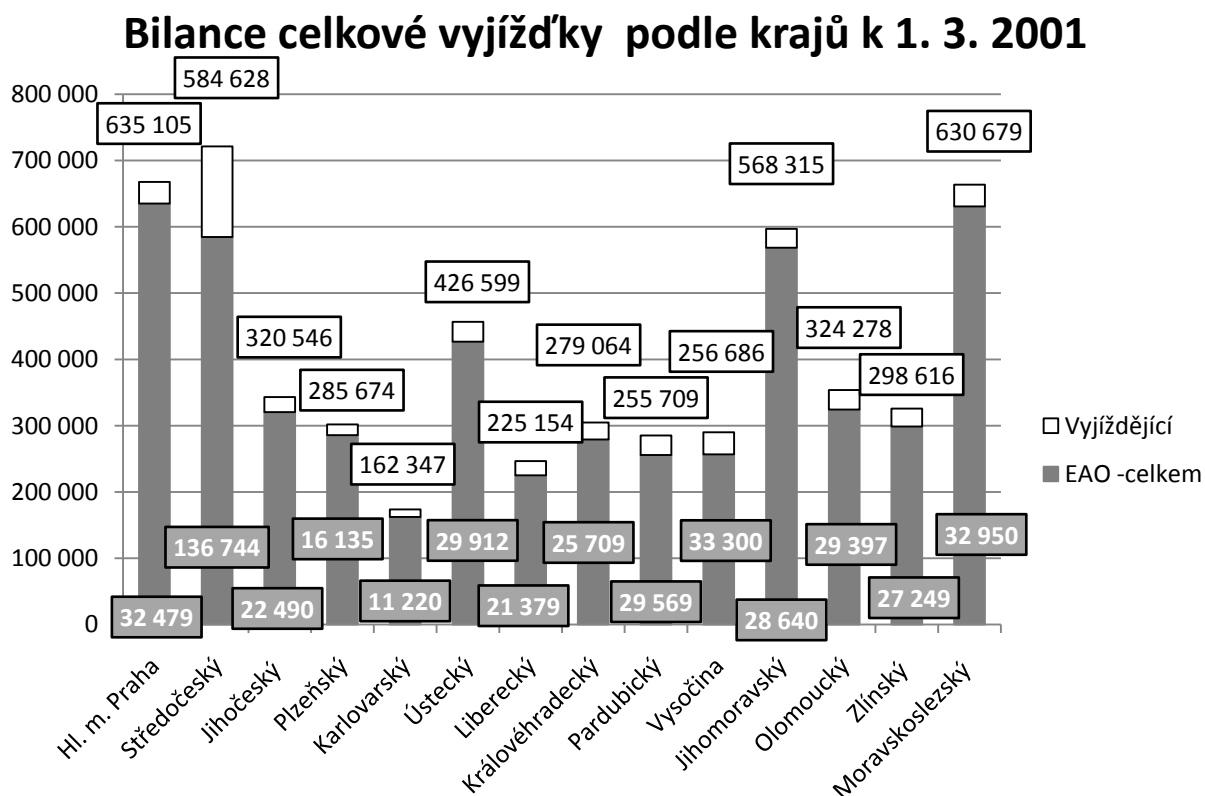
I když z výzkumu vyplynulo, že některé druhy vyjíždky se nepatrně snížily, je zde zřejmé zvýšení dojíždky do zaměstnání na větší vzdálenosti, než tomu bylo v minulosti (viz vyjíždka do jiných krajů). Měli bychom však předpokládat nejen to, že jsou lidé ochotni se odstěhovat a dojíždět z větší vzdálenosti do svého původního zaměstnání, ale i skutečnost, že lidé hledají práci v daleko větším okruhu (větší vzdálenosti) než tomu bylo dříve. Lidé jsou zkrátka přístupnější každodennímu cestování.

„Dojíždka do zaměstnání mimo obec trvalého bydliště se dosud pohybovala na úrovni 30 % dojíždějících, ekonomicky činných obyvatel a je nutno počítat s jejím zvyšováním. Bude se to týkat nejen dojíždky do zaměstnání, ale také do škol a za službami. Individuální osobní doprava nutně poroste také v souvislosti s rušením veřejných dopravních spojů jak autobusových, tak železničních. Růst individuální osobní dopravy se tak stává rychle se zvyšujícím symptomem měnícího se životního stylu jednotlivců, rodin, domácností a celé společnosti s důsledky z toho vyplývajícími.“ (5 str. 47)

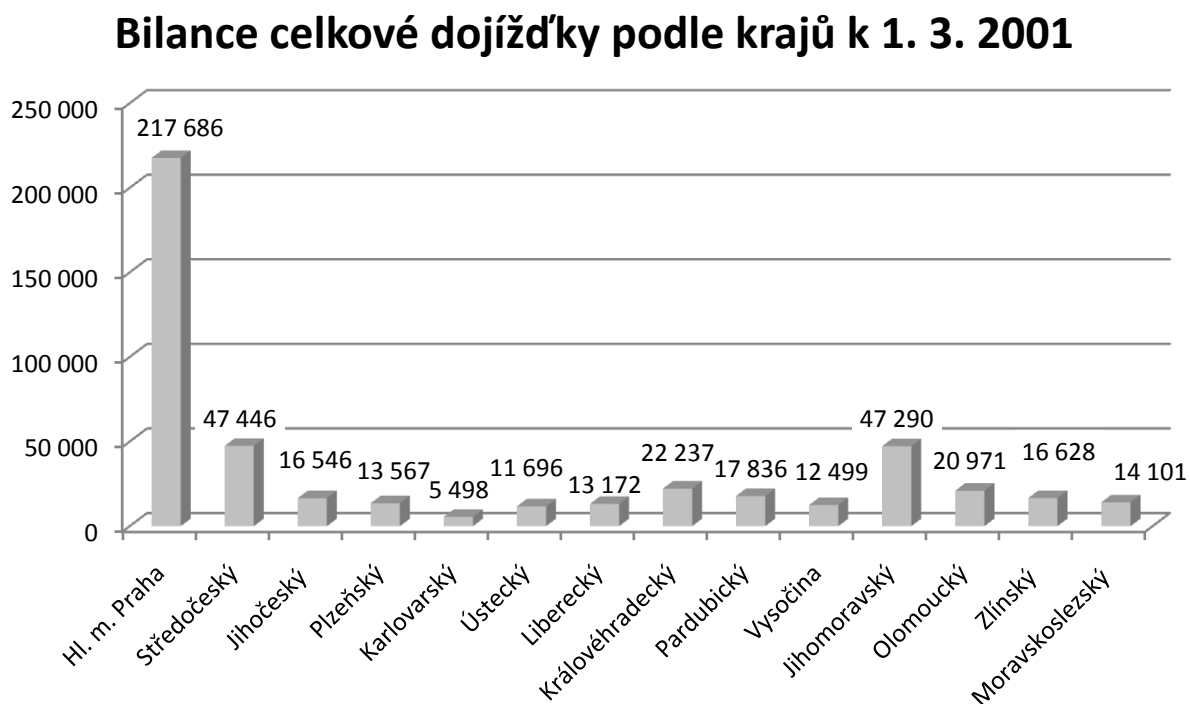
### ***Statistika za Středočeský kraj***

Z údajů Českého statistického úřadu z posledního sčítání lidí z roku 2001 vyplývá, že právě ve Středočeském kraji bydlí největší podíl lidí v republice, kteří do svého zaměstnání vyjíždějí. Údaje jsou prezentovány v grafech, a to jako srovnání dojíždky a vyjíždky (dojíždka a vyjíždka je zde chápána celkově a obecně) do zaměstnání (Graf 5, 6). V grafu 5 je vyjíždka uvedena v souvislosti s celkovým počtem ekonomicky aktivních obyvatel v kraji. Zároveň není zanedbatelný údaj o dojíždce, a to především ve vztahu ke geografické poloze Středočeského kraje a hlavního města Prahy, kde Praha leží prakticky ve středu tohoto útvaru.





Graf 5; zdroj: Veřejná databáze ČSÚ



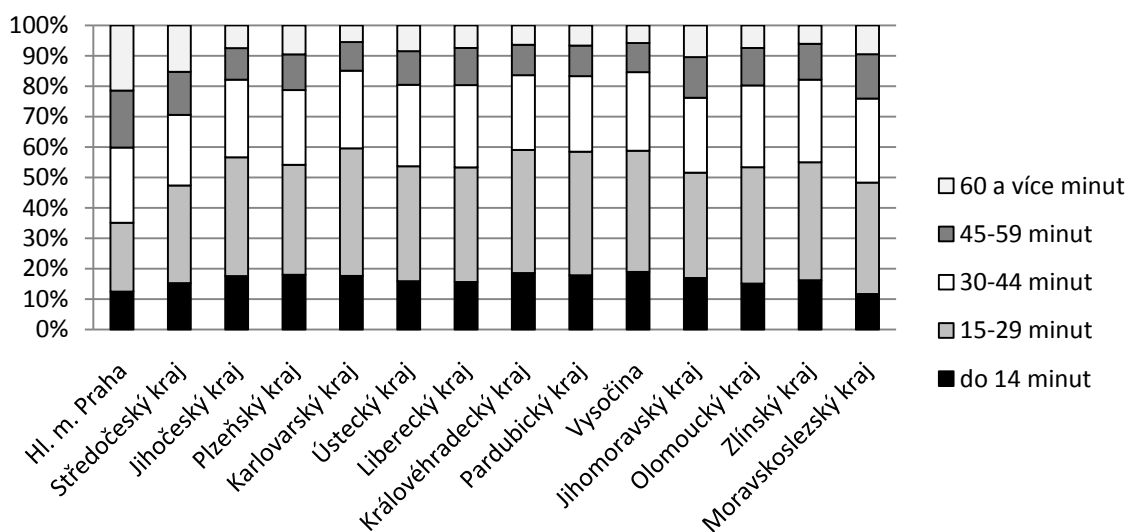
Graf 6; Zdroj: ČSÚ

Při posuzování získaných je dat je tedy zcela nasnadě uvažovat, že většina vyjíždějících ze Středočeského kraje má jako cíl své dojížděky, a tedy místo svého zaměstnání, naše hlavní město. Tuto úvahu podporují i výsledky zpracování údajů získaných Českým statistickým úřadem.

„Počet vyjíždějících ze Středočeského kraje do Hl. m. Prahy (118 tis. osob) mnohonásobně převyšuje ostatní mezikrajské přesuny. I druhý největší proud je mezi těmito kraji – v opačném směru činil 22 tis. osob.“ (17 str. 9)

Dojížděku do zaměstnání lze posuzovat i z hlediska její délky. V následujícím grafu jsem znázornila vyjížděku obyvatel mimo obec svého bydliště do zaměstnání, z hlediska časového trvání (Graf 7). Je zřejmé, že delší cestu jsou ochotni podniknout především obyvatelé Prahy a Středočeského kraje. Dokonce většina dojíždějících zde dojíždí alespoň půl hodiny. Naopak nejkratší cesty z hlediska času podnikají do zaměstnání obyvatelé Karlovarského kraje.

## Vyjížděka do zaměstnání podle její délky v jednotlivých krajích



Graf 7 Dojížděka do zaměstnání z obce podle času; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

Kromě dojížděky formou různých dopravních prostředků nebo její různé délky se některé statistiky a studie zabývají zmíněnou problematikou i z genderového hlediska. Z údajů Českého statistického úřadu z posledních dvou sčítání lidu vyplývá, že obecně množství dojíždějících lidí mírně (opravdu velmi mírně) kleslo, avšak podíl dojíždějících mužů a žen zůstává neměnný. Ženy rovněž dojíždějí většinou na kratší vzdálenosti než muži. (Tabulka 10)

„Muži mají pracovní mobilitu větší než ženy. Z celkového počtu pracujících mužů jich vyjíždí z obce bydliště 40 %, u žen je to 31 %. Muži tvoří 61 % všech vyjíždějících. Mobilita

zaměstnaných osob je závislá i na věku. Na celkovém počtu vyjíždějících se téměř z poloviny podílejí osoby věkových skupin 30–39 a 40–49 roků (obě skupiny po 24 %). Dvě nejmladší skupiny (15–24 a 25–29 roků) a skupina „padesátníků“ mají podíly obdobné (16–17 %).“ (17 str. 3)

Dojíždění podle věkové struktury plně odpovídá rozložení společnosti, tj. nejvíce dojíždějí lidé v nejproduktivnějším věku. Mají-li jako motivaci zajímavé zaměstnání, jsou ochotni dojíždět více, než např. lidé před důchodem.

	vyjíždějící celkem	v tom (v %)		v tom ve věku (v %)					
		muži	ženy	15–24	25–29	30–39	40–49	50–59	60 +
<b>1991</b>	1 756 501	60,6	39,4	22,8	13,1	61,7			2,5
<b>2001</b>	1 726 877	60,9	39,1	16,3	16,3	24,1	24,5	17,2	1,5
<b>v tom do:</b>									
<b>jiných obcí okresu</b>	1 066 899	58,2	41,8	14,7	14,6	24,5	26,4	18,3	1,5
<b>jiných okresů kraje</b>	314 378	65	35	16	16,5	24,5	24	17,4	1,6
<b>jiných krajů</b>	320 827	65,6	34,4	21,9	21,2	22,3	19	13,8	1,8
<b>zahraničí</b>	24 773	60,3	39,7	19,3	22,4	25,4	20,2	11,5	1,1

Tabulka 10: Vyjížděka z obce do zaměstnání podle pohlaví a věku v letech 1991 a 2001; Zdroj: ČSÚ

### 2.3.2.4. Ostatní vlivy zapřičiňující vznik suburbanizace

Roli v rozvoji suburbanizace hrála i vybavenost veřejnými službami, které, byť třeba jen v základní nabídce, byly přítomné v původních obcích. Všechny předchozí faktory byly v konečném důsledku podpořeny sídelní politikou státu a výhodným systémem hypotéčních úvěrů a stavebního spoření. Nad výhodností českých úvěrů mohu opět jen polemizovat, neb nemám příslušné ekonomické vzdělání, ale to nemá ani většina obyvatel Česka, tudíž, myslím, nebudu daleko pravdy, když řeknu, že dobře cílená reklamní akce některého v tuzemsku působících peněžních ústavů zařídí potřebný efekt také.

### 2.3.3. Přesun aktivit do zázemí hlavního města, srovnání se SRN

V souvislosti s přípravou Územního plánu velkého územního celku Pražského regionu, bylo zpracováno porovnání Prahy v návaznosti na Středočeský kraj a Berlína s Braniborskem. Výsledná zjištění prezentoval v roce 2000 Alois Anderle.

„Vazby mezi hl. m. Prahou a jeho zázemím, které je součástí PMR (*Pražský metropolitní region, pozn. autorky*), ale i ostatních okresů Středočeského kraje, vyplývají z rozdílů ve

strukturu obyvatelstva obou území. Týká se jak profesní struktury obyvatelstva, tak jeho vzdělání, ale i dalších charakteristik včetně národnostního nebo náboženského složení, jak je známe z jiných pramenů, např. sčítání lidu. Příměstské okresy, ale také vzdálenější zázemí, jsou klasickými noclehárnami tisíců ekonomicky činných osob bydlících na periferii hlavního města. Dojížděku do práce, ale také za zásobováním nebo kulturou umožňuje hustá dopravní síť města s propojením s příměstskou dopravou, zčásti reprezentovaná přímo integrovanou hromadnou dopravou, ale nyní stále častěji i dopravou individuální. Nejbližší okresy Praha-východ, Praha-západ a Kladno jsou od roku 1992 cílem vystěhování části pražských obyvatel do těchto okresů a aktivní saldo stěhování mezi Prahou a těmito okresy soustavně roste.“ (18 str. 68)

„Studie o vazbách Berlína a Braniborska analyzuje situaci a vztahy obou samostatných zemí z hlediska jejich vybavenosti ekonomické, vybavenosti vyšším školstvím, vybaveností infrastruktury a dalšími atributy. Vyplývá z ní snaha vyzdvihnout svébytnost Braniborska a hledat vazby, které by neohrozily jeho administrativní samostatnost, o níž se vždy znovu – a nyní opětovně – začíná na některých místech pochybovat. Uznává se, že Berlín je – a bude – podstatněji vždy lépe vybaven administrativně i ekonomicky než Braniborská marka, avšak hustá síť železniční a silniční dopravy umožňuje vzájemnou výměnu ekonomicky činných obyvatel bez nutnosti zásadních strukturálních změn berlínského zázemí. Také Berlín, podobně jako Praha, ztrácí část svého obyvatelstva migrací ve prospěch svého zázemí, které se tím revitalizuje a umožňuje vznik podniků a závodů v berlínském zázemí.“ (18 str. 69)

Ekonomické subjekty a spolu s nimi i část obyvatelstva se přesouvá do zázemí hlavního města. Nejenom v okolí Berlína, ale i u nás. „Také tento proces je stejný, jako je tomu u Prahy, u níž jde o novou podobu rozmístění závodů a podniků mimo město s částečným vysídlováním hlavního města a dekoncentrací osídlení, jak ukazují výsledky migrační statistiky po roce 1989. Ve studii o vztahu Berlín/Braniborsko se zdůrazňuje pozitivní proces reindustrializace obou území, kde Berlín je cílem nejen alokace podnikání v terciární sféře, ale i v sektorech sekundární sféry. V případě Prahy tomu tak není. Výrobní aktivity se z ní vytěšňují ve prospěch posilování terciární sféry a služeb, zčásti i kvartéru. Ten je i v případě středočeské oblasti zdůrazňován jako přínos pro zvýšení pracovních příležitostí v okresech středních Čech jako právem významný, a to díky přírodnímu bohatství i nejbližšího pražského okolí. Rekreační možnosti poskytované obcemi větší části středočeské oblasti převyšují nesporně možnosti berlínského zázemí a posilování této funkce může být jednou z cest revitalizace většiny území Středočeského kraje.“ (18 str. 69)

## 2.3.4. Důsledky suburbanizace

Pro urban sprawl je charakteristické, že obchodní, logistické, průmyslové a jiné podniky zřizují svá zařízení mimo zastavěná území sídel na zelené louce. To potom vede k vytváření nové, jak bytové, tak komerční zástavby. Zástavby, která se postupně rozlije mimo existující kompaktní zastavěná území, v oblastech vlivu rozvoje metropolitních měst, v pásech okolo hlavních dopravních tahů, nebo na jejich křižovatkách. Tento rozliv bývá často nekontrolovaný a nekontrolovatelný. „Živelná neregulovaná suburbanizace zpravidla nabývá forem prostorově roztržitého a neuspořádaného rozvoje s typickými charakteristikami pro urban sprawl. Taková forma urbanizace v metropolitních oblastech jen stěží splňuje kritéria kladená na udržitelný rozvoj osídlení a krajiny.“ (12 str. 17) Právě nekontrolovatelným rozvojem suburbanizace došlo k vytvoření Urban sprawl ve Spojených státech. V zemi, kde byl vždy kladen maximální důraz na osobní svobodu, takřka chybí nástroje územního plánování a kontroly územního rozvoje.

### 2.3.4.1. *Infrastruktura*

Urban sprawl mimo jiné způsobuje plýtvání již vynaloženými prostředky, například tím, že ředí stávající hustotu osídlení, čímž nedostatečně využívá existující infrastrukturu. Její údržba potom představuje vyšší náklady. Odlivem aktivit ze zastavěných území se z nich stávají „brownfields“. Krom toho plýtvá i novými prostředky potřebou vybudování nové infrastruktury nebo občanské vybavenosti. Spotřebovává více materiálu, zboží i energie. Zvyšuje nároky na dopravní obslužnost a vede k častějšímu využívání osobního automobilu jako dopravního prostředku, a tím i nutnosti výstavby nových komunikací. Zvyšuje se nejenom počet jízd automobilem, ale i počet najetých kilometrů nebo doba strávená na cestě.

„Obchodní, logistická a jiná komerční zařízení vznikají na komunikačních křižovatkách a podél dálničních a hlavních silničních tahů. V okolí větších i menších měst a mimo zastavěná území obcí se rozkládají čistě obytná území – kolonie rodinných domků – bez návaznosti na jakoukoliv občanskou vybavenost. Zvyšují se požadavky na dopravní obslužnost a infrastrukturu v nových lokalitách. Zvyšuje se závislost na osobní automobilové dopravě. V zastavěných územích a centrech měst se nedostává veřejných prostředků a soukromého kapitálu na obnovu existující výstavby, či existující podvyužité infrastruktury.“ (19 str. 22)

Rozvoj infrastruktury však nemusí mít negativní dopad jenom na okolí měst. „Konstrukce rychlostních komunikací spojujících suburbánní rozvojové lokality s centrální částí města může paradoxně přispívat k destrukci centrálních částí města, zvyšováním disperze zvláště těch funkcí, které jsou kriticky nezbytné pro centrum. Tzn. jestliže koncentrace maloobchodu, lehké výroby,

rekreačních, kulturních a vzdělávacích funkcí, které jsou vitální pro tuto část města je zmenšována, dochází k destrukci centra. Silniční systém podporuje prostorové rozmístění populace, ale umožňuje také odčerpání těchto vitálních aktivit do nových, vzdálenějších center.“ (13 str. 28)

### **2.3.4.2. Životní prostředí a krajina**

„Administrativní parky jsou levnými lokalitami pro nezavedené podniky, které potřebují levné rozjezdové podmínky. V důsledku přetlaku investic houfně vznikají nové stavby (především skladovací a obchodní) ‚na zelené louce‘ v těsné blízkosti městských aglomerací.“ (13 str. 27) Tato rozšiřující se výstavba a jevy s ní spojené nakonec vedou ke ztrátám lesní a zemědělské půdy a ke zhoršování životního prostředí vůbec. Jak uvádí John Pucher v Sýkorově publikaci (12), ubývá environmentálně citlivých oblastí a zmenšují se nezastavěné prostory. Urban sprawl si také klade vyšší nároky na spotřebu energie, vedlejším (někdy i přímým) bývají větší imise (12 str. 104).

Paquette a Domon (20) ve svém článku vysvětlují krajinné změny v důsledku přistěhovalectví lidí z měst. Shrnují, že dochází ke kompletní proměně hodnot a využití krajiny. V původně zemědělských oblastech se rozvíjí jiné druhy činností, zemědělství se dostává do útlumu. Lidé z měst, kteří se sem podle nich přistěhovali, totiž nejenom dojíždí za prací zpět do města, ale někteří pracují právě zde a přinesli sem nové „trendy“.

### **2.3.4.3. Sociální důsledky a kvalita života**

Často se zmiňuje obecné zhoršení kvality života, které představuje esteticky nevhodná zástavba, nebo větší stres. Nemluvě o společenských důsledcích jakými jsou ztráta historických tradic a hodnot, oslabený smysl pro komunitu a třeba segregace obyvatel podle rasy a příjmu. I u nás přece začínají vznikat ona příznačná zdi oběhnaná ghetta, pečlivě oddělená od zástavby původních obyvatel obce. „Městská sídliště se stávají ghetty se zvýšenou kriminalitou a s vybydleným a poloprázdným bytovým fondem.“ (19 str. 22) Po odchodu movitějších obyvatel do zázemí velkých měst zůstávají na původních sídlištích bydlet jen sociálně slabší skupiny obyvatel (např. v Berlíně).

## 2.3.5. Suburbanizace jako kontrolovaný proces

Suburbanizací jako procesem, který nemusí být nutně jenom negativní, se ve svém článku zabýval i Josef Markvart, který představil tento jev na příkladu města Brna a jeho okolí, jakožto městské aglomerace.

„Suburbanizace zejména ve své neřízené formě, nazývané anglicky Urban Sprawl, je bezpochyby negativním jevem. Přesto se domnívám, že suburbanizace je jev zákonitý, který je spjat s rozvojem mobility, s rozvojem komunikačních technologií a s pozemkovou politikou. Úkolem územního plánování není suburbanizaci úplně zamezit, ale účinně ji regulovat, plánovat a usměrňovat tak, aby nepáchala škody a přinášela své specifické výhody.“ (21 str. 28)

Ano, pravdou zůstává, že rozvoj lidských sídel nelze zcela zabrzdit nebo přímo zastavit. A i když u nás nepřibývá obyvatel takovým tempem jako jinde na světě, společenské návyky a hodnoty se vyvíjí a mění. Lidé využívají možnosti vlastního bydlení a životního prostoru. „Suburbanizaci není možné zastavit. Vždyť rodinný domek v zeleni za městem představuje sen mnoha domácností. Proces ale můžeme regulovat a omezit ty stránky suburbanizace, které mají horší dopady na udržitelný rozvoj osídlení.“ (12 str. 16)

Markvart (21) se domnívá, že pro člověka není rozhodující, v jak rozsáhlé aglomeraci žije, ale jak kvalitně žije. Kvalita života je v současnosti velmi diskutovaný problém. Jak OSN, tak OECD vyvíjejí soustavy indikátorů kvality života, které souvisejí s indikátory udržitelného rozvoje. Těchto indikátorů je velké množství a zasahují do oblasti ekonomické, sociální a environmentální. Z urbanistického hlediska se, zjednodušeně, stanovují tři základní kritéria, která odpovídají třem základním urbanistickým funkcím, formulovaným v Aténské chartě, tj. práci, bydlení a rekreaci: a) dostatek dostupných a odpovídajících pracovních příležitostí; b) dostupnost kvalitního bydlení v odpovídajícím prostředí; c) dostupnost každodenní rekreace.

Právě na ukázce jednotlivých brněnských čtvrtí upozornil Markvart na dobré i špatné příklady suburbanizace městských aglomerací v dnešní době. Nevidí zde nutně fatální následky, ale prostor pro urbanisty a územní plánovače, kterak se se situací vyrovnat. „Důležitým kritériem pro kvalitu bydlení je návaznost na přírodní prostředí a každodenní rekreaci. Nedostižným příkladem je zde stále ještě brněnská Lesná, se svou zelenou roklí uprostřed sídliště a návazností na soběšické lesy. Z tohoto hlediska se dnešní spekulativní soubory rodinných domků se svými řetězovými závorami, třímetrovými silničkami a metrovými chodníčky jeví jako daleko horší.“ (21 str. 29)

Ve srovnání s některými státy ve světě má však Česká republika to štěstí, že zde existují účinné zákonné regulační nástroje, jimiž lze rozvoj v území řádně usměrňovat. Otázkou je, jak se v současnosti tyto nástroje používají a zda v praxi opravdu fungují. „V České republice máme nástroj, který umožňuje regionální koordinaci využití území. Územní plány velkých územních celků však zatím nové trendy v osídlení nereflektují a suburbanizaci neusměrňují.“ (12 str. 18)



## 3. Analytická část

V analytické části budu nejprve charakterizovat mikroregion Sedlčanska, potom se zaměřím na dopravní dostupnost a situaci v zájmové oblasti. Nakonec porovnáím vývoj na jiných místech ve Středních Čechách, kde v minulosti došlo k podobně dramatickým změnám v dopravní dostupnosti, jaké očekáváme na Sedlčansku.

Stane se pro krajinu, která doposud ničím nějak zvlášť nevyčnívala, příznačná nekontrolovaná *sidelní kaše* podél nové dálniční komunikace směrem na Prahu? Nebo se podél tohoto tahu uhnízdí speditérské giganty s jejich rozsáhlými logistickými centry? Bude tamní krajina schopna zachovat si kouzlo své poklidné jedinečnosti? Nebo se region přemění na jiné, poněkud nehostinné místo?

### 3.1. Charakteristika zájmového území

Sedlčansko, krajina skrývající některé nenápadné poklady pod slupkou zemědělské obilnářsko-bramborářské oblasti. Místo výroby známého plísňového sýra a oblíbených rekreačních kempů na březích naší nejdelsí řeky leží ve Středočeském kraji, územním celku, který je velmi těžké nějak jednoduše shrnout nebo popsat.

„Co je charakteristické pro střední Čechy? Je to určitá pestrost vlivů, pestrost základů – málokdo řekne „já jsem ze středních Čech“, spíš prohlásí, že je od Příbrami nebo z Polabí. Naproti tomu Jihočech či Moravan nezachází do krajinných detailů, protože jeho země a povaha je homogennější. ... Střední Čechy jsou nenápadné, ale přitom melodické, málokde dosahují monumentality, je obtížné nalézt nějaké společné „logo“ – byl by to Karlštejn nebo Říp? Nedá se v nich udělat bombastický obrázek na cigarety Marlboro, ale jen na místní pivo. Jejich nejhodnotnější místa bývají malá a zranitelná. Obvyklý návštěvník je snadno přehlédne, investor je neváhá zničit.“ (22 stránky 10, 11)

Já však nebudu charakterizovat střední Čechy, ale pouze své zájmové území, kterým je krajina v okolí městečka Sedlčany.

#### 3.1.1. Geografické vymezení

Sedlčansko je regionem ve středočeském kraji a příbramském okrese vzdušnou čarou asi 30 km jižně od Prahy, po silnici ovšem urazíme kilometrů 50–60. Přibližně ve středu území leží město Sedlčany, správně obec s rozšířenou působností (Obrázek 2). Vymezeno dle kritérií EU je

potom hierarchie taková: NUTS 3 (kraj): Středočeský (CZ020), NUTS 4 (okres): Příbram (CZ020B), NUTS 5 (obec): CZ021B 541281.

Jinak je lokalita vymezena územím obcí správně spadajících právě pod Sedlčany. Jsou to: Dublovice, Jesenice, Klučenice, Kňovice, Kosova Hora, Krásná Hora, Křepeňice, Milešov, Nalžovice, Nedrahovice, Nechvalice, Osečany, Petrovice, Počepice, Prosenická Lhota, Příčovy, Radíč, Sedlčany, Sedlec-Prčice, Svatý Jan, Štětkovice a Vysoký Chlumeček.



Obrázek 2 Sedlčansko; Zdroj: <http://www.mu.sedlcany.cz/o-meste/seznam-obci>

### 3.1.2. Přírodní poměry v regionu

Na jižním okraji Sedlčanska se táhne výrazný hřeben, lidově nazývaný Čertova hrbatina, jehož nejvyšší vrchol, Javorová skála, dosahuje výšky 723 metrů nad mořem. Jinak leží území na severních svazích Středočeské pahorkatiny.

Západní částí protéká řeka Vltava, známá jako stará dopravní tepna spojující jižní Čechy s Prahou. Dřívější hluboké koryto staré řeky, obklopené vysokými skalami, zatopily vody Orlické, Kamýčké a Slapské přehrad. Na březích jezera vznikla možnost rozvoje rekreace (Foto 10, 11).

Hydrologicky je zde tedy Vltava jednoznačně řeka nejvyššího řádu. Další významné toky jsou zde potoky, jež se posléze do Vltavy vlévají. Samotné město Sedlčany se nachází v místě soutoku dvou vodnatých potoků, Sedleckého a Mastníka.

Geologicky leží největší část území na granodioritech a křemenných dioritech, potom na melanokratických granitech, syenitech až syenodioritech. Dále jsou zde na menších plochách zastoupeny např. fylity nebo ortoruly.

Ze zvětralin jsou to převážně jílovito-píscité až jílovité zvětralinny, původně vzniklé za tropického klimatu na horninách kulmských, spodnopaleozoických, algonkických a na horninách krystalinika, někdy ovlivněných kvartérním zvětráváním.

### 3.1.3. Funkční využití území, obyvatelstvo a domovní fond

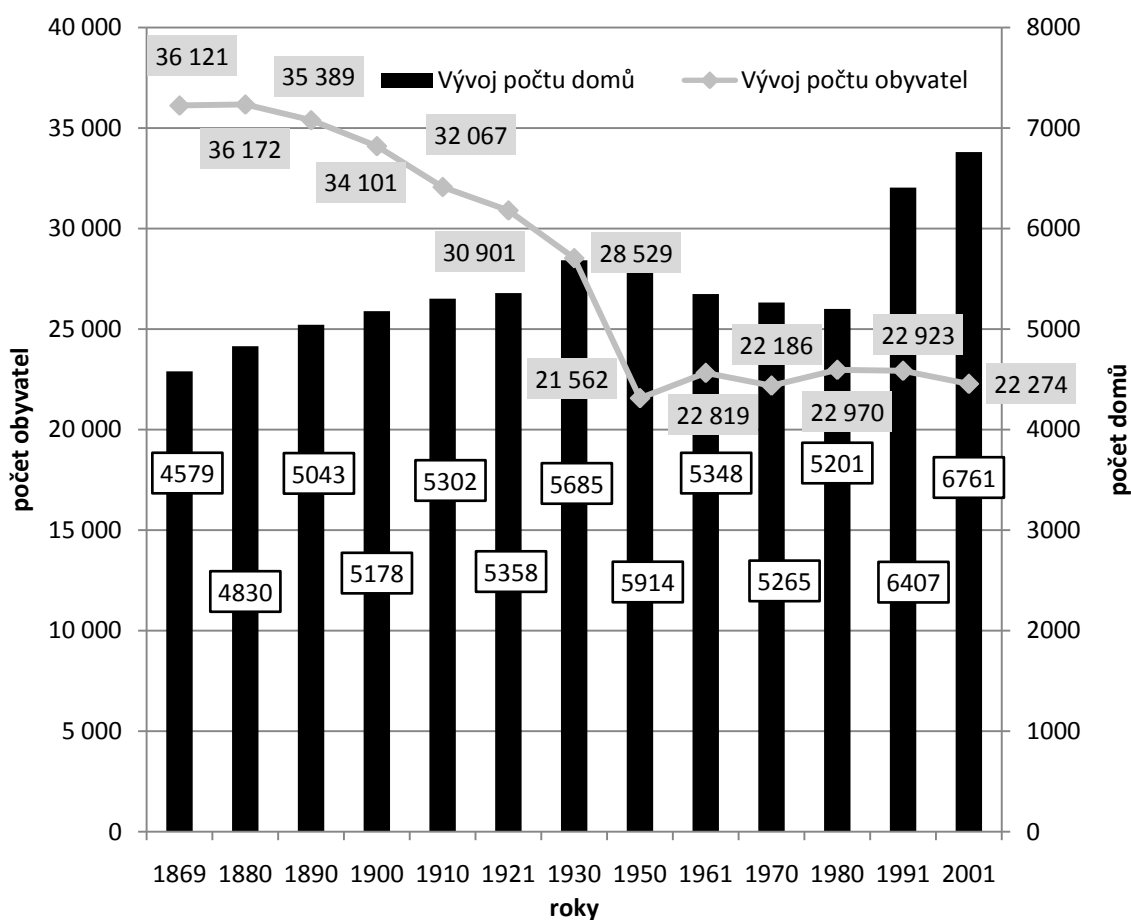
V následující kapitole bych ráda nejprve charakterizovala zájmový region z hlediska statistických údajů a čísel (Graf 8). Celková výměra Sedlčanska je 44 858 ha, z ní potom 4 230 ha (9,2 %) připadá na zastavěné a ostatní plochy, 12 552 ha (28 %) na lesní půdu a 1 542 ha (3,4 %) na vodní plochy. Zahrady zabírají 724 ha a ovocné sady 123 ha. 26 556 ha (59,2 %) je rozloha zemědělské půdy, z ní připadá 70 % na ornou půdu, 7 101 ha (26,8 %) na trvalé travní porosty. Víno ani chmel se zde nepěstují. Koeficient ekologické stability Sedlčanska je 0,97. Sedlčansko má 22 023 obyvatel, kteří žijí v 6 671 domech. Dále bych se chtěla věnovat další velmi důležité charakteristice, kterou je zalidněnost regionu a vývoj počtu domů a obyvatel a jejich migraci.

Právě Grafy 8 a 9 poskytují celkem zajímavý vhled do poměrů v regionu. Za posledních cca 130 let poklesl počet obyvatel asi o třetinu. Jednou z příčin poklesu, byl nejspíše fakt, že se Sedlčansko stalo ve své době jakousi vnitřní periférií, odkud lidé odcházeli do větších center. Další příčinou zvláště prudkého snížení počtu obyvatel byla pravděpodobně druhá světová válka. Od té doby zůstal počet obyvatel relativně ustálený, od 50. let minulého století se naopak projevuje velmi mírný nárůst.

Zatímco počet obyvatel se od roku 1869 na Sedlčansku výrazně snížil, počet domů v oblasti po celou dobu takřka rovnoměrně narůstal. Výjimku tvořilo období od 50 let minulého století do počátku devadesátých let. Rozvoj další výstavby v obcích byl pravděpodobně pozastaven systémem střediskové soustavy obcí. Naopak po uvolnění politických poměrů nastal docela znatelný obrat, který bude pravděpodobně pokračovat.

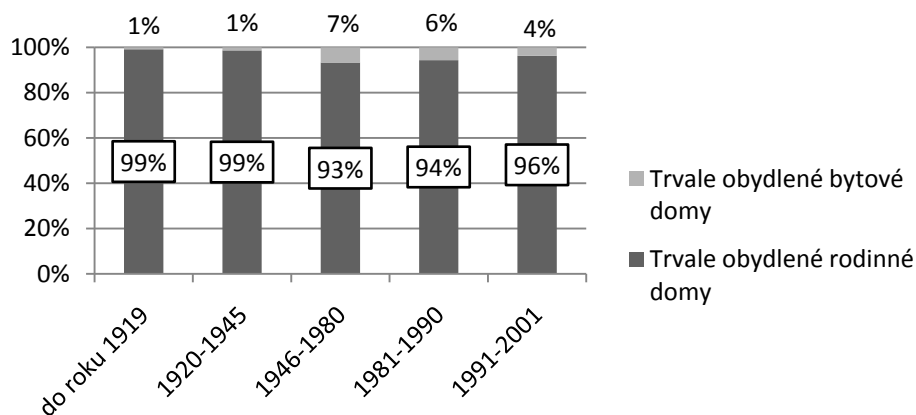
Statistiky i prostá pozorování dále ukazují, že hlavní přednost ve výstavbě dostávaly a stále dostávají rodinné domy.

### Sedlčansko – vývoj počtu obyvatel a vývoj počtu domů



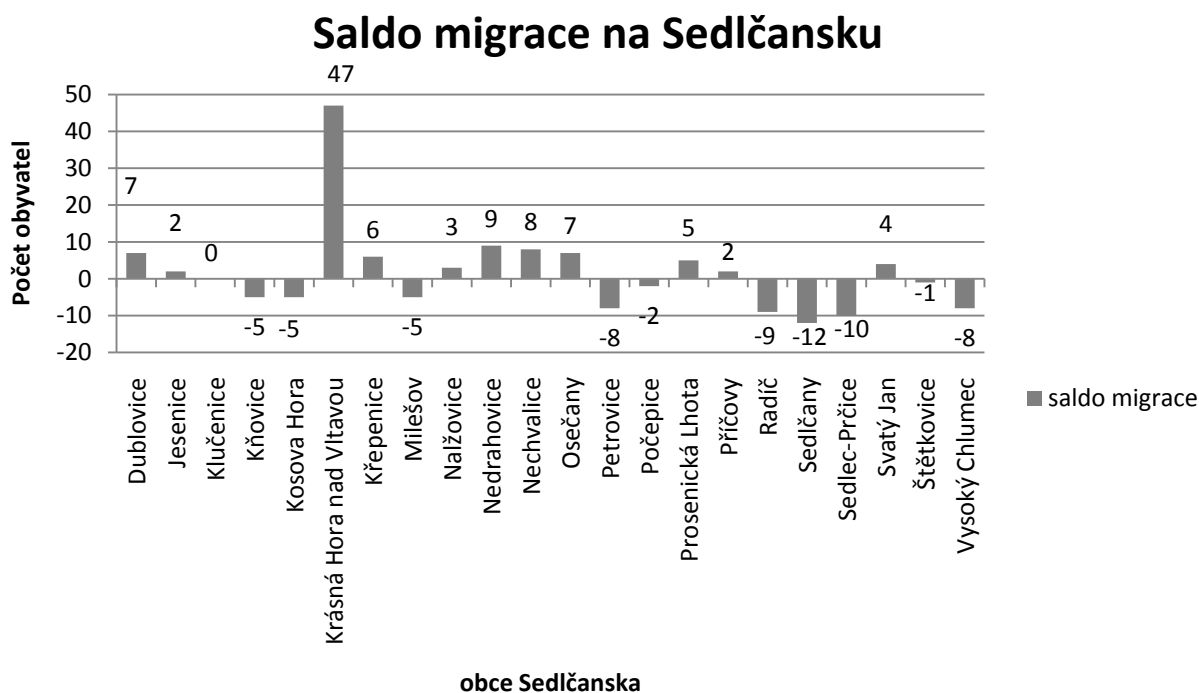
Graf 8 Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

### Trvale obydlené domy na Sedlčansku podle data výstavby



Graf 9 Trvale obydlení domy podle data výstavby; Zdroj: ČSÚ

V následujícím grafu (Graf 10) jsem znázornila migraci obyvatel na území jednotlivých obcí Sedlčanska v roce 2007. Větší názornost je patrná na doprovodném výkresu v Příloze 1. Největším extrémem se v uplynulém roce může chlubit obec Krásná Hora nad Vltavou, kam se přistěhovalo rekordních 66 obyvatel a migrační saldo činilo 47 lidí (Foto 12–14). V obci je patrný i jistý stavební rozvoj. Za důkaz mohou sloužit i dvě firmy se stavebním materiálem sídlící v obci, dokonce ve stejné ulici. (Foto 15)



Graf 10 Migrace v obcích Sedlčanska v roce 2007; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

#### 3.1.4. Stručně z historie

První zmínky o obcích regionu sahají do středověku. Konkrétně nejstarší obcí jsou podle dostupných pramenů Křepeňice, záznamy o nich hovoří již v roce 1045. Naopak nejmladším sídlem je obec Svätý Jan, ta byla založena až v roce 1720, to je však v oblasti opravdu výjimka. Většina obcí na Sedlčansku byla založena ve třináctém a čtrnáctém století.

Území spadající do působnosti Sedlčan se za poslední století také příliš nezměnilo. Čeněk Habart (23) jej na konci 30. let 20. století vymezil těmito obcemi: Bražná, Dublovice, Kosova Hora, Krásná Hora nad Vltavou, Hrabří, Červený Hrádek, Vysoký Chlumeč, Chramosty, Svätý Jan nad Skrýšovem, Jesenice, Kamýk nad Vltavou, Kňovice, Kosobudy, Krašovice, Křepeňice, Kuní, Prosenická Lhota, Lhotka, Libíň, Líchovy, Nalžovice, Nedrahovice, Nechvalice, Obděnice, Oříkov, Osečany, Petrovice, Počepice, Podmoky, Pořešice, Příčovy, Radešín a Mlýn

Kalivodův, Radíč, Rovina, Sedlčany, Sestrouň. Dnes některé ze zmiňovaných obcí patří pod správu obcí sousedních, ale v zásadě se zde poměry nezměnily.

Obce vznikaly podél obchodních cest. Například obec Počepice byla založena na trase okresní silnice, která od dávných dob udržovala obchodní spojení mezi Sedlčany, Chlumcem, Petrovicemi a Milevskem. „Že byla zdejší krajina osídlena již v dobách pohanských, dosvědčují nalezen tu popelnice a bronzový náramek.“ (23 str. 233) Obyvatelé se sem však nestěhovali jenom díky lepší dopravní dostupnosti, zdejší krajina byla dalším významným lákadlem. „K osídlení lákaly praobyvatele jednak lesy, jež se tu dříve daleko široko rozkládaly, jednak živý potok a prve již zmíněná obchodní cesta.“ (23 str. 233)

### 3.1.5. Hodnoty v území

V této kapitole bych ráda představila atraktivní hodnoty Sedlčanska z kulturního i přírodního pohledu. Tyto hodnoty jsou důležité jak např. z hlediska přitažlivosti území pro turistiku, tak pro potenciální zájemce o trvalé bydlení v regionu.

#### 3.1.5.1. Kulturní s historické hodnoty Sedlčanska

Jak jsem již zmínila, Sedlčansko nemá pouze přírodní, ale i historické a kulturní hodnoty. Hlavním centrem území jsou samozřejmě Sedlčany. Ve městě se nachází kulturní dům s divadelním sálem a kinem. Za zmínku stojí městské muzeum na náměstí, samozřejmě je i městská knihovna. Sedlčany jsou však i centrem sportu. Kromě klasické sportovní haly, je zde krytý zimní stadion, softbalové hřiště, skatepark, nebo dokonce přírodní sjezdovka s jednoduchým lyžařským vlekem. V Sedlčanech se pořádají i rozličné společenské nebo sportovní události. Lidé se sem sjíždějí například na slavnosti Rosa nebo na proslulé motokrosově závody (Foto 16, 17).

V obcích Sedlčanska se nalézá celá řada historických pamětihodností. Pro přehled uvedu například původně vodní tvrz v Křepenicích, barokní zámek v Radíči, který sloužil jako útočiště filozofu Bernardu Bolzanovi (1781 - 1848) po jeho nuceném odchodu z pražské univerzity nebo zámeček z poloviny 18. století v sousedních Nalžovicích. Ten v současnosti slouží jako ústav pro mentálně postižené, a interiér je tedy veřejnosti nepřístupný, volně se můžete projít alespoň rozsáhlou zahradou. Za 2. světové války se tu popravovalo - nalžovický zámek totiž sloužil jako sídlo nejvyššího soudu pro příslušníky SS a odsouzené stříleli právě u zdi zámeckého parku. U osady Příčovy se zachovalo torzo větrného mlýna. Členitou krajinu jižní části Sedlčanska jednoznačně ovládá zdaleka viditelný hrad Vysoký Chlumeč, postavený na výrazném kopci nad

stejnomenou vsí. Chlumeck patřil od 15. století až do roku 1939 rodu Lobkowiczů; mezi významné vysokochlumecké šlechtice patřila Polyxena z Lobkowicz (1566–1642), za jejíhož panování se hrad stal centrem celého kraje a také ohniskem rekatolizace po Bílé hoře (Foto 18).

„Vedle četných přirozených vyhlídkových míst – více jich najdeme v jižní části oblasti – to jsou nově i tři rozhledny. Všechny vyrostly v posledních deseti letech a slouží také jako nosiče telekomunikačních zařízení. Nejpoetičtější název má rozhledna u Osečan, nacházející se asi pět kilometrů severně od Sedlčan, která nese jméno Drahoušek. Kousek od Petrovic stojí vyhlídková věž Kuniček, jež je zajímavá svojí konstrukcí; tvoří ji totiž dvě části, kamenný podstavec a na něm vlastní typizovaná železná konstrukce. Do třetice můžeme na krajinu spatřit z věže na Veselém vrchu u Mokrska. Ta už sice leží těsně mimo oblast, nad levým břehem Vltavy, ale přehlédneme z ní značnou část Sedlčanska.“ (25) Stručný přehled kulturních hodnot je zobrazen v Příloze 2a.

### **3.1.5.2. Přírodní hodnoty Sedlčanska**

V Sedlčanském regionu se nachází hned několik zvláště chráněných území. Jedná se o jednu národní přírodní rezervaci, jednu přírodní rezervaci a tři přírodní památky. Více v následující tabulce (Tabulka 11).

Všechna chráněná území v mikroregionu, včetně územních systémů ekologické stability, jsem zpracovala do Přílohy 2b této práce. Situace dokazuje skutečnost, že Sedlčansko je velmi vyhledávanou a žádanou rekreační lokalitou, zejména pro obyvatele hlavního města. Dobrá dopravní dostupnost automobilem z Prahy, dostatek míst k rekreaci (území hraničí s vodní plochou slapské nádrže, podél níž se nachází množství rekreačních zařízení), v poslední době i síť cyklostezek, jsou připraveným lákadlem pro příjíždějící turisty (Foto 19–23). Obce zainteresované do sdružení obcí Sedlčanska jsou si situace dobře vědomé a snaží se velice proaktivně rozvíjet turistický ruch na svém území. Ve své webové prezentaci (24) představují Sedlčansko jako region, který má příjíždějícím co nabídnout po všech stránkách (kultura, historie, sport, chráněná území, rozvinuté služby).

Kategorie	Název	obec	Předmět ochrany	Rozloha (ha)	Datum vyhlášení	IUCN
NPR	Drbákov-Albertovy skály	Nalžovice	Přirozená společenstva skalnatých svahů, výskyt tisu.	64,29	31. 12. 1933	přírodní památka
PP	Husova kazatelna	Petrovice	Ojedinelý viklan na Sedlčansku	9,07	8. 2. 1977	přírodní památka
PR	Jezero	Dublovice	Rybník s bohatým výskytem vzácných a zvláště chráněných druhů hmyzu, obojživelníků, plazů a ptáků, významné hnízdiště ptactva.	7,09	19. 12. 2002	řízená rezervace
PP	Kosova Hora	Kosova Hora	Naleziště kručinečky křídlaté	16,38	5. 12. 1946	řízená rezervace
PP	Vrškámen	Petrovice	Selektivní zvětrávání žuly	0,08	8. 2. 1977	přírodní památka

Tabulka 11 Chráněná území na Sedlčansku; Zdroj: AOPK ČR

### 3.2. Silniční síť, dopravní poměry a dojíždka

Sedlčansko je protkáno především sítí silnic. Železniční doprava je zde zastoupena asi sedmi kilometry vedlejší železniční tratě (Foto 24). Ta se po dalších osmi kilometrech napojuje na hlavní železniční tah na Benešov. A to přesto, že jinak je území Prahy a Středočeského kraje protkáno více než patnácti sty kilometry železničních tratí, což představuje téměř 16 % ze všech tratí v zemi.

V regionu se nenachází žádné rychlostní silnice, dálnice ani podobné komunikace (Foto 42–44). Prochází tudy silnice 1. třídy č. 18, která vede z Rožmitálu pod Třemšínem přes Příbram a Dubenec směrem na Olbramovice a západně od Sedlčanska, blízko Votic, se napojuje na silnici E55. Dále tudy prochází asi 87 kilometrů silnic 2. třídy a více než 100 kilometrů silnic 3. třídy někdy pochybné kvality, ale většinou sjízdných. Problémem, nikoliv pouze subjektivním, se může jevit poměrně zanedbané značení silnic a směrů. Náhodný návštěvník se proto často dostává do situace, kdy jede několik kilometrů příjemnou krajinou, avšak netuší kam... Cesta do Prahy trvá ze Sedlčan nejméně hodinu a je dlouhá asi 58 až 74 kilometrů, podle zvolené trasy. Směr do Prahy je rovněž dobře obslužen pravidelnou veřejnou autobusovou dopravou. Linky jezdí přibližně každou hodinu, přímý spoj je v Praze asi za hodinu a patnáct minut.

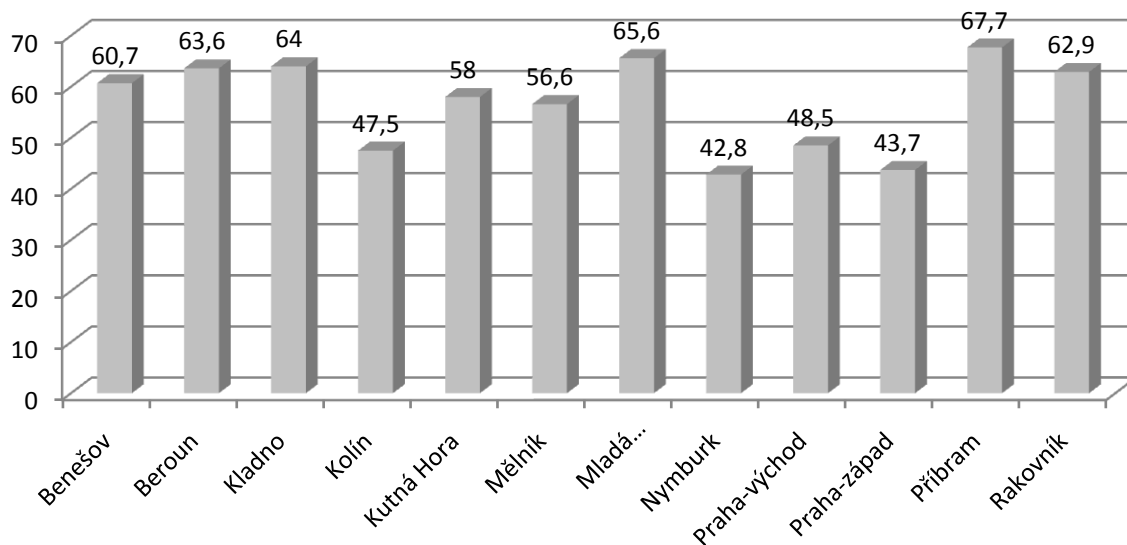
Po výstavbě dálnice D3, konkrétně úseků z Prahy do Voračic, kde by se mělo nacházet napojení na silnici 1. třídy č. 18, by trasa do Prahy měřila necelých 50 km (Foto 25). Časově by se mohla trasa při dodržování dopravních předpisů zkrátit na necelou půl hodinu, tedy přibližně na polovinu oproti současnosti. Je tedy zřejmé, že výstavba dálnice D3 dopravu docela výrazně ovlivní. Současný stav komunikační sítě na Sedlčansku zobrazuje Příloha 3.



V rámci šetření zpracovával ČSÚ i údaje o způsobu dopravy do zaměstnání a použití dopravních prostředků. Z toho jsou pro tuto práci zajímavé zejména souhrny dojíždějících používajících dopravní prostředek, který ke svému provozu potřebuje silnici, a je tudíž velmi pravděpodobné, že tyto prostředky využijí i nově plánovanou dálnici D3.

Tyto údaje jsou přehledně rozděleny podle jednotlivých okresů Středočeského kraje. Zájmové území mikroregionu Sedlčanska se nachází v okrese Příbram, kde je dosti řídká železniční síť. O možném obslužení obcí na západ od Sedlčan pomocí železniční dopravy tak nemůže být ani řeč. Většina obyvatel okresu Příbram je tak odkázána na dopravu silniční, a to buď individuální (37,5 % dotazovaných, kteří dojíždějí, jezdí autem buď jako řidiči, spolucestující, či využívají ke své dopravě motocykl), nebo hromadnou (30,2 % dojíždějících jezdí autobusem) (Graf 11, Tabulka 12).

**Procento dojíždějících do zaměstnání po silnici v jednotlivých okresech Středočeského kraje**



Graf 11; Zdroj: ČSÚ

Kraj/ okres	Vyjždějí celkem	Jeden dopravní prostředek								Dva doprav.prostř.			Ostatní kombinace	Žádný doprav. prostředek	Nezj.
		autobus	vlak	MHD	automobil řidič	automobil spolucestující	motocykl	kolo	jiný	autobus + vlak	autobus + MHD	vlak + MHD			
<b>Středočeský kraj</b>	278314	23,1	7,9	5,2	27,1	6,2	0,4	3,5	0,7	1,9	4,7	3,5	11,7	3,4	0,7
<b>Benešov</b>	22167	27,2	9,6	3,4	26,9	6,4	0,2	1,1	1,2	3	2	2,5	11,3	4,3	0,9
<b>Beroun</b>	21967	31,4	5,1	4	25,9	5,9	0,4	2,5	0,8	1,6	4,6	1,7	11,5	4	0,6
<b>Kladno</b>	35968	30,1	5,4	2,5	27,4	6,3	0,2	1,8	0,5	1,2	7,8	1,6	12,3	2,3	0,6
<b>Kolín</b>	23230	16,7	16,9	2,7	24,3	6	0,5	4,6	0,6	3	1,7	7,2	12,3	2,6	0,7
<b>Kutná Hora</b>	15302	21,5	8,9	3,9	28,4	7,2	0,9	5,6	0,7	2,9	0,8	1,2	12,3	5	0,7
<b>Mělník</b>	22039	23,5	8,6	2,2	26,2	6,6	0,3	6,3	0,5	2	5,6	2,7	11,8	2,9	0,7
<b>Mladá Boleslav</b>	26703	32	3,1	4,7	26,8	6,5	0,3	3,9	0,8	1,7	1,6	0,3	12	5,5	0,8
<b>Nymburk</b>	21279	13,2	15,3	1,6	23,2	5,8	0,6	10,6	0,5	3	0,5	5,5	17,1	2,2	1
<b>Praha-východ</b>	27363	12,5	8,1	9,8	30,9	4,9	0,2	2,1	0,5	1,3	8,4	8,2	9,4	2,9	0,7
<b>Praha-západ</b>	26368	11,1	6,8	15,9	28	4,4	0,2	1,6	0,5	0,8	9,1	7,7	11,2	2,1	0,6
<b>Příbram</b>	23404	30,2	1,9	4,8	28,8	8,4	0,3	2	1	1,2	5,9	0,3	9,4	4,8	0,9
<b>Rakovník</b>	12524	26,9	8,8	5,5	28,2	7,5	0,3	2,3	1,1	1,6	3,3	0,7	9,5	3,6	0,7

Tabulka 12 Zdroj: ČSÚ

### 3.3. Dálnice D3

„Základní síť dálnic byla v bývalém Československu schválena vládou v roce 1963. V roce 1987 byla dálniční síť doplněna také o dálnici D3 usnesením vlády č. 24 na trase Praha–České Budějovice–Rakousko. Po vzniku samostatné České republiky potvrdila vláda ČR rozsah dálniční sítě České republiky a odsouhlasila rozvoj její výstavby do roku 2005 vládním usnesením č. 631/93. Toto usnesení bylo pak několikrát aktualizováno, dálnice D3 zůstala v této koncepci až do roku 2006, kdy byla provedena analýza vedení trasy D3 a v návaznosti na tuto zpracovanou analýzu pak vláda v únoru 1997 usnesením č. 86/1997 vyňala dálnici D3 z plánu výstavby dálnic do roku 2005. V té době již ale byla na téměř celou trasu dálnice v dopravně nejvýznamnějším úseku ve Středočeském kraji zpracována předprojektová dokumentace ve stupni DÚR (*Dokumentace pro územní rozhodnutí, pozn. autorky*). Další přípravné práce včetně financování byly poté pozastaveny. V roce 1999 se ale opět dálnice D3 podle strategického materiálu Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010, schváleného vládou ČR usnesením č. 741/99, stala součástí koncepce výstavby dálniční sítě České republiky. Na základě této skutečnosti byla postupně Ředitelstvím silnic a dálnic ČR znovu zahájena investorská příprava jednotlivých staveb dálnice D3 včetně návazné rychlostní silnice R3 od posouzení vlivu jednotlivých staveb na životní prostředí (proces EIA) přes územní řízení až ke stavebnímu povolení. Konkrétní časový postup investorské přípravy jednotlivých staveb celého tahu probíhá v závislosti na schvalování územně plánovacích dokumentací současně se snahou řešit dopravně nejnaléhavější úseky současné silnice I/3.“ (26 str. 3)

Celkem je trasa dálnice D3 spojující Prahu a Česko-Rakouskou hranici dlouhá 171,4 kilometru a je rozdělena do 12 stavebních úseků (0301–0312). Konkrétně by tah dálnice měl procházet z Prahy přes Jílové, Hostěradice, Neštětice, Voračice, Novou Hospodu, Mezno, Chotoviny, Stoklasnou Lhotu, Čekanice, Tábor, Soběslav, Veselí nad Lužnicí, Bošilec, Ševětín, Borek, Úsilné, Hodějovice, Třebonín, Kaplici, Nažidla až na státní hranici. Toto vymezení zároveň představuje oficiální rozdělení budoucí dálnice na jednotlivé stavební úseky. V současné době je v provozu úsek č. 0306 mezi Meznem a Tábořem, který měří 15,4 kilometru. Jiné úseky nejsou momentálně ani ve výstavbě.

Stav výstavby je podle nynějšího harmonogramu (27) následující. Úseky mezi Prahou a Novou Hospodou jsou v současné době v procesu EIA, koncem roku 2008 se očekává stanovisko Ministerstva životního prostředí, možné zahájení stavby se předpokládá v roce 2012. Úsek mezi Novou Hospodou a Meznem už všemi nezbytnými procesy prošel a nyní se předpokládá zahájení

výstavby (06/2008 podle harmonogramu). Do konce letošního roku by měla být zahájena výstavba ještě 2 mostů na úseku 0307 mezi Tábořem a Soběslaví (most přes rybník Koberný a most přes Černovický potok). Jednotlivé části úseku 0308 mezi Soběslaví a Bošilecem by se měly začít stavět mezi dubnem 2009 a dubnem 2010. Výstavba zbylé části by měla začít nejdříve po roce 2010.

Nutno také vyzvednout význam budoucí komunikace nejen jako důležité spojnice ze Středočeského a Jihočeského kraje do Prahy, ale i jako významné tepny z hlediska nákladní a tranzitní dopravy od našich jižních sousedů na sever.

### **3.4. Srovnávací studie**

Pro srovnání, a možný předpoklad vývoje na Sedlčansku po výstavbě dálnice D3, jsem si vybrala dva regiony, taktéž ze Středočeského kraje. Jedná se podobně jako u Sedlčan o mikroregiony spadající pod obce s rozšířenou působností. Zároveň prochází v jejich okolí významné dopravní tepny, které napojují jejich území na Prahu. Konkrétně se jedná o dálnici D5 vedoucí z Prahy přes Plzeň na hranice s Německou spolkovou republikou a rychlostní silnicí R4.

#### **3.4.1. Okolí Berouna a dálnice D5**

Jednou z lokalit, s níž jsem se rozhodla své zájmové území srovnat je okolí Berouna – území správně náležící obci s rozšířenou působností o rozloze 415,7 km<sup>2</sup>. Existují zde sice dílčí rozdíly, kterých jsem si vědoma, avšak je tu i spousta shodných nebo velice podobných znaků.

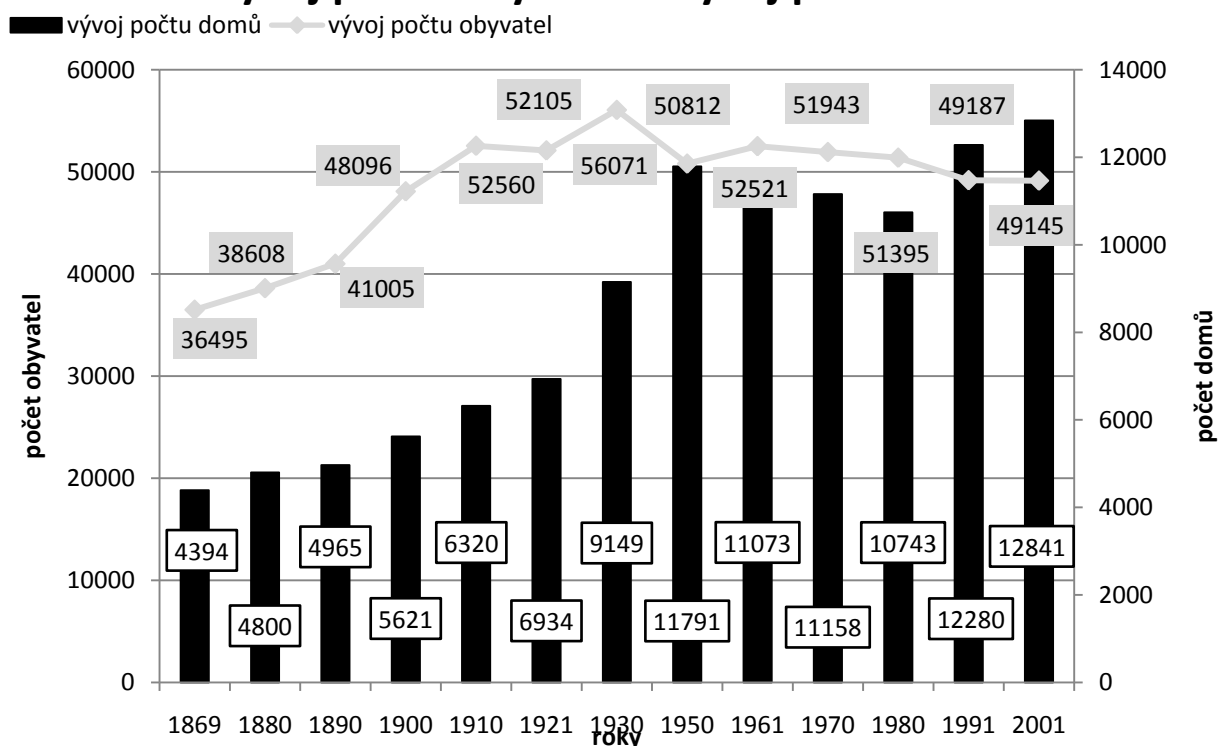
„První zmínky o dálnici na Plzeň a Německo pocházejí již z konce třicátých let minulého století, ovšem válečné události a poválečná politická situace posunuly výstavbu D5 až do roku 1977, kdy byla zahájena stavba mostu v Berouně a prvního úseku u Prahy. Se stavbou úseků Praha–Vráž (13 km) a Vráž–Bavoryně (15 km) se začalo mezi lety 1977 a 1982 a do provozu byly uvedeny postupně v letech 1982 až 1989.“ (28 str. 2)

Podobnost se situací na Sedlčansku je zde opravdu nasnadě. Dálnice totiž nejenom zkrátila cestu z Berouna a okolí do Prahy a obráceně, ale funguje také jako významná spojnice z hlediska nákladní dopravy, dovozu, vývozu a tranzitu na západ od České republiky (Foto 26).

Vývoj počtu obyvatel a domů na Berounsku (Graf 12) se od Příbramska a Sedlčanska dosti liší. Počet obyvatel zde nikdy nijak strmě neklesal a s výjimkou období druhé světové války se buď množství obyvatel zvyšovalo, nebo zhruba setrvalo na stejné úrovni. Naopak počet domů zde rostl velmi výrazně v období první republiky a i za druhé světové války. Vzhledem k jakémusi statutu Berounska, jakožto místa letních residencí movitých Pražanů, se této

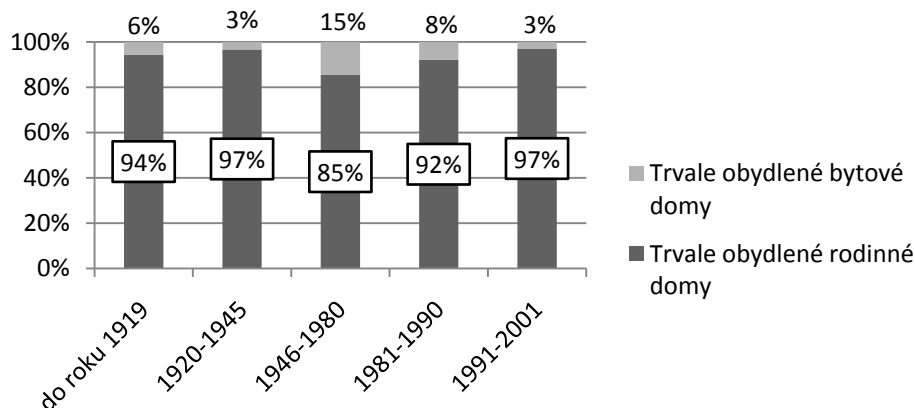
skutečnosti nelze divit. Od války však počet domů až do osmdesátých let vytrvale klesal. Tento údaj lze vysvětlit jak dramatickou změnou politické situace po válce, která rozvoji luxusních sídel nepřála, tak skutečností, že do sčítání jsou zahrnuty pouze trvale obývané domy, tudíž se zde nepromítá populární fenomén chataření (Foto 27). K markantnímu nárůstu počtu domů zde dochází až v osmdesátých letech a tento trend, byť v mírnější formě, stále trvá. Souvislost je možné vidět v lepší dojížděkové dostupnosti hlavního města po zprovoznění dálnice D5 v osmdesátých letech. V regionu dochází nejenom ke stavbě dalších obydlí, ale významný je zde i přesun obyvatel do objektů původně rekreačních upravených k trvalému užívání. Po uvolnění politických poměrů se otevřely naplno možnosti, které lepší dopravní dostupnost po dálnici do Prahy skýtá. Na Berounsku se staví stále a přednost dostávají především rodinné domy. Oproti minulosti se zde v posledním desetiletí postavila formou bytových domů jen 3 % domů (Graf 13).

## Vývoj počtu obyvatel a vývoj počtu domů



Graf 12 Vývoj počtu obyvatel a domů na Berounsku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

### Trvale obydlené domy na Berounsku podle data výstavby



Graf 13 Trvale obydlené domy podle data výstavby; Zdroj: ČSÚ

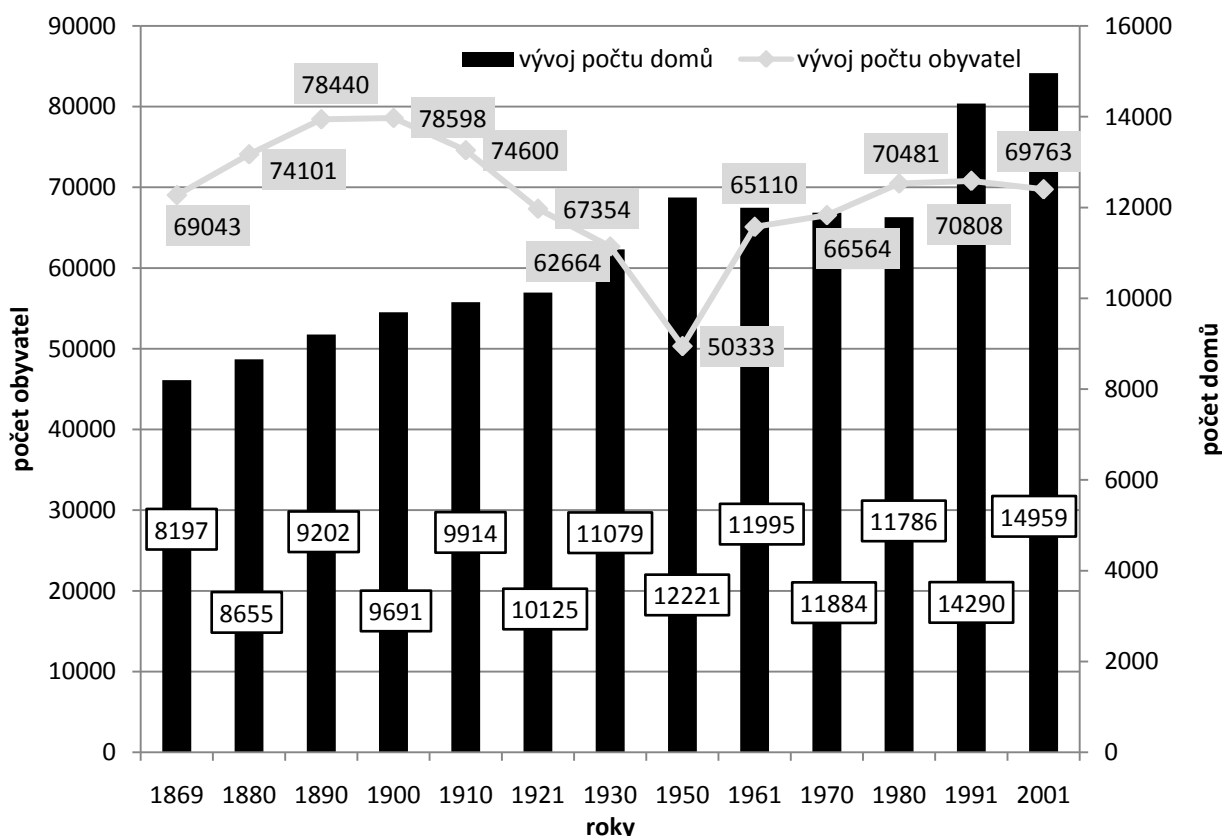
V Příloze 5a jsem podrobně zkoumala vývoj nárůstu počtu obydlených domů v regionu Berounska v osmdesátých letech (mezi sčítáními 1980 a 1991), tedy v době, kdy byly klíčové úseky dálnice uvedeny do provozu, a mezi lety 1991–2001, kdy po revoluci došlo k uvolnění možností výstavby. Kvůli přehlednosti jsem v mapě znázornila jen obce, kde byl v 80. letech nárůst počtu domů větší než 40 a v 90. letech alespoň dvouciferný (pro obě kategorie jsou však znázorněny obě hodnoty), značky jsou rovněž rozlišeny velikostně podle celkového nárůstu počtu domů od roku 1980 do roku 2001. Jednalo se převážně o obce podél osy dálnice (na severozápad), které dnes tvoří aglomeraci s Berounem. Zde se výrazně projevil stavební boom po roce 1989. Do pásu aglomerace se začaly připojovat i malé obce, kde se doposavad nestavělo vůbec (Koněprusy, Tetín, Svatý Jan pod Skalou...). Dále to byly obce, opět v severozápadní polovině území, které měly dobrou dopravní návaznost na dálnici po silnicích druhých tříd. V některých obcích je možné uvažovat dojížděku do hlavního města i po rychlostní silnici R6 (Chyňava). V jihovýchodní části území se rozvoj dotkl téměř výhradně obcí, které mají po silnicích druhých tříd dobré napojení na silnici R4 (viz následující kapitola). Jedná se např. o obce Skuhrov, Svinaře nebo Všeradice, u nichž je možná dojížděka do Prahy jak po silnici druhé třídy č. 115, tak po rychlostní silnici R4. V příloze 5b jsem u stejných obcí jako v příloze 5a zobrazila relativní nárůst počtu domů v letech 1980–2001. Ukázalo se, že v devadesátých letech zaznamenaly největší rozvoj drobné obce více vzdálené původním aglomeracím, ale stále s dobrým dopravním spojením k hlavním rychlostním tahům.

### 3.4.2. Okolí Příbrami a rychlostní silnice R 4

Další lokalitou, již bych chtěla použít ke svému srovnání, je Příbram. Příbramsko leží, stejně jako Sedlčansko nebo Berounsko, ve Středočeském kraji. Příbram je také město se statutem obce s rozšířenou působností a leží blízko spojnice do Prahy – rychlostní silnice R4. Vývoj osídlení v regionu je uveden v následujícím grafu (Graf 14)

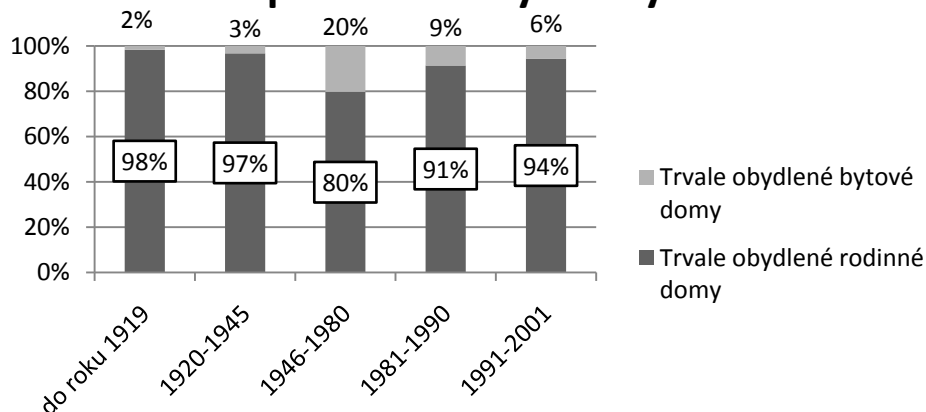
Stavba rychlostní silnice R4 byla schválena usnesením vlády Československé socialistické republiky č. 286 ze dne 10. dubna 1963. Usnesením vlády ze dne 10. listopadu 1993 č. 631 a usnesením vlády ze dne 16. října 1996 č. 528, byla aktualizována. Rychlostní silnice má po zrealizování měřit 84 kilometrů, z toho je 32 km v provozu, 9 km v provozu jako čtyřpruhová I/4 a 43 km v přípravě. S dokončením zbylých částí silnice se počítá do roku 2011.

### Vývoj počtu obyvatel a vývoj počtu domů



Graf 14 Vývoj počtu obyvatel a domů na Příbramsku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

### Trvale obydlené domy na Příbramsku podle data výstavby



Graf 15 Trvale obydlené domy podle data výstavby; Zdroj ČSÚ

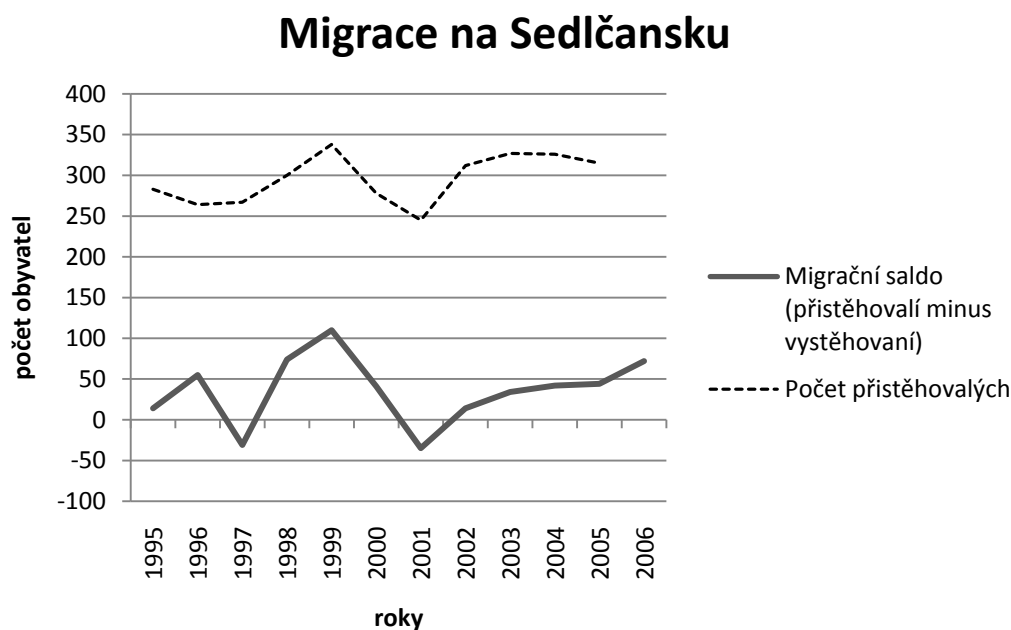
Stejně jako v předchozích dvou případech (Sedlčansko, Berounsko) je i na Příbramsku znát pokles počtu obyvatelstva mezi třicátými a padesátými lety minulého století, a opět se tu nabízí souvislost s druhou světovou válkou. V padesátých letech naopak nastal celkem prudký nárůst počtu obyvatel, jehož příčinu je možné spatřit v rozvoji těžby v uranových dolech. Nárůst potom ještě mírně pokračoval až do let osmdesátých, ale od té doby se počet obyvatel drží prakticky na stejné úrovni. Oproti tomu vývoj počtu domů, který sice trvale narůstal vždy, zaznamenal zřetelný nárůst jen v padesátých letech minulého století (opět bych chtěla poukázat na příliv obyvatel za prací těžebním průmyslu), potom dokonce počet domů mírně klesal, a to až do let osmdesátých. Celkově, jak ukazuje Graf 15, došlo mezi lety 1946–1980 k upřednostňování staveb k bydlení formou bytových domů (Foto 28–30). Stavěla se jich tak rovná pětina. V osmdesátých letech vzrostl počet domů v regionu dokonce o několik tisíc (Foto 31–33). Samozřejmě, že tento rozvoj lze odůvodnit různě, ale jedním z důvodů by mohla být i výstavba a zprovoznění podstatných úseků rychlostní silnice R4, jež má za úkol spojit Prahu, po napojení na sinici 1. třídy č. 20 směrem na Písek, s Rakouskou státní hranicí. V Příloze 5a a 5b jsem opět růst obcí znázornila graficky. Kvůli přehlednosti jsou v mapě znázorněny jen obce, kde byl v kategorii 80. let nárůst počtu domů větší než 40 domů a v 90. letech alespoň dvouciferný (pro obě kategorie jsou však znázorněny obě hodnoty), značky jsou rovněž rozlišeny velikostně podle celkového nárůstu počtu domů od roku 1980 do roku 2001. Hlavní část rozvoje výstavby se projevila nejenom v okolí hlavního centra území, Příbrami, nýbrž i podél hlavních silničních tepen v území, silnic prvních a druhých tříd, které do Příbrami vedou. Na rozdíl od Berounska, nevedou na Příbramsku ani v jeho nejbližším okolí, žádné jiné rychlostní silnice nebo dálnice



než R4. Projevilo se to ve zvýšené míře i na růstu obcí v devadesátých letech. Stavební rozvoj se dotkl většinou, na rozdíl od Berounska, stejných obcí jako v letech osmdesátých. A i zde platí, že větší růst byl zaznamenán mezi roky 1980–1991 než v pozdějším desetiletí. Stejně jako na Berounsku však v devadesátých letech směřoval rozvoj spíše do menších, dopravně dostupných obcí.

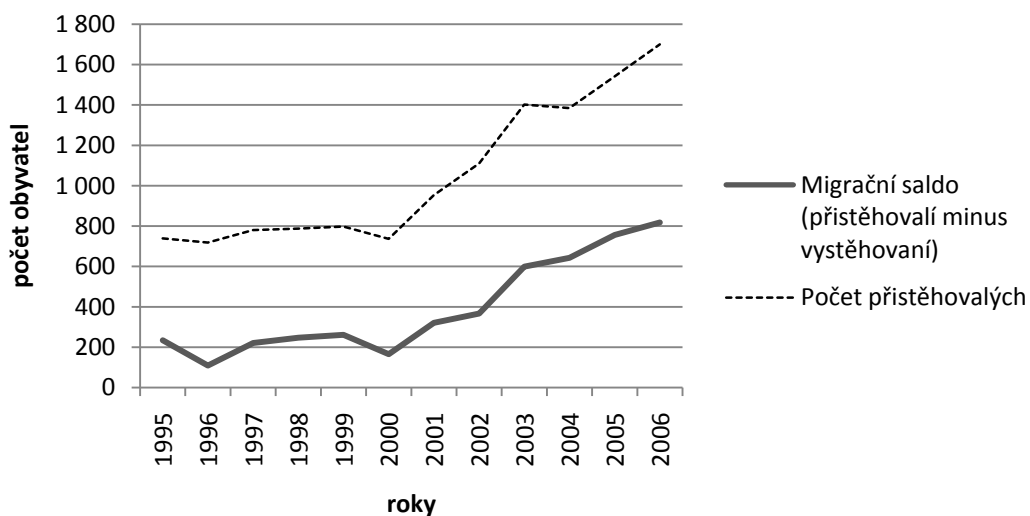
### 3.4.3. Srovnání demografie a migrace

Při hledání potřebných dat jsem se pokoušela zajistit údaje z historických sčítání lidu na vybraných lokalitách. Potřebná podrobná data o stěhování obyvatel jsou k dispozici jen od roku 1995. Jinak mohu usuzovat pouze na data o počtu obyvatel. Přesto jsem data o stěhování obyvatel ve vybraných oblastech obcí s rozšířenou působností použila pro představení současného vývoje v regionech na následujících grafech (Grafy 16, 17, 18).



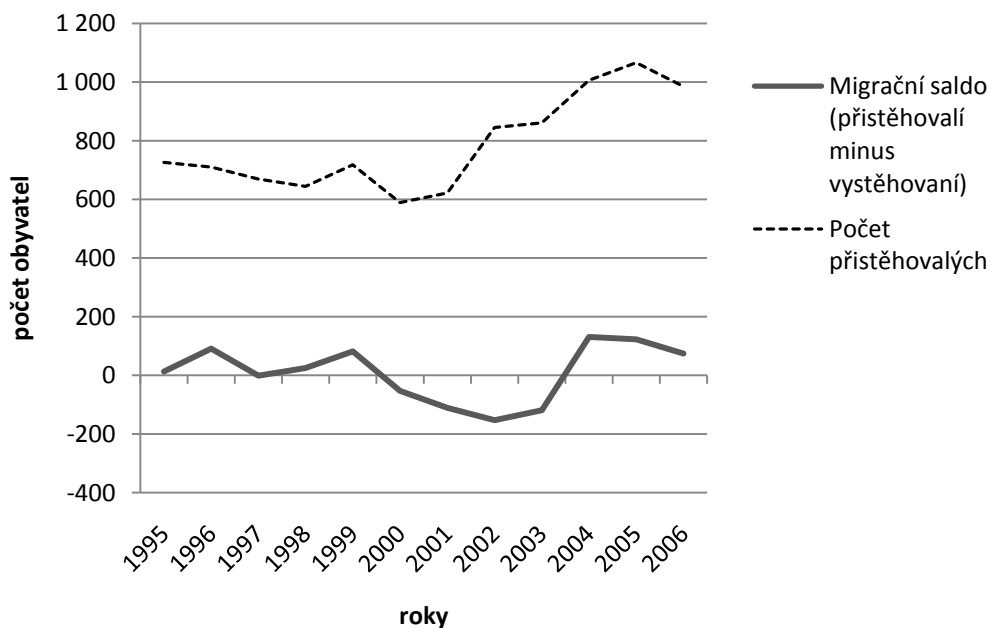
Graf 16 Migrační saldo na Sedlčansku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

### Migrace na Berounsku



Graf 17 Migrační saldo na Berounsku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

### Migrace na Příbramsku



Graf 18 Migrační saldo na Příbramsku; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

V poslední době je patrné, že zatímco na Berounsko a Sedlčansko lidé přicházejí, z Příbramska se stěhují pryč. Příčinu bych viděla především v sociální sféře a místních poměrech. Příbram již přestala být hornickým městem (Foto 34, 35), pro některé lidi tudíž ubyly možnosti uplatnění, ale hlavně, Příbram za posledních několik let získala nepříliš lichotivou pověst středočeského Palerma, tedy města kde bují organizovaný zločin. Je tedy vcelku

pochopitelné, že někteří obyvatelé mají obavy o svoji bezpečnost. Migrační saldo Sedlčanska za rok 2007 (údaje za jiné roky v jednotlivých obcích se mi nepodařilo získat) ukazuje Příloha 1.

V další tabulce bych ráda ukázala některé rozdíly mezi zájmovou lokalitou a Berounskem a Příbramskem, na nichž ilustruji některé podobnosti.

ukazatel/ region	Berounsko	Příbramsko	Sedlčansko
<b>rozloha (ha)</b>	41 570	92 509	44 858
<b>počet obyvatel</b>	52 400	68 959	22 023
<b>hustota zalidnění <sup>1</sup></b>	126	75	49
<b>zastavěná plocha (ha)</b>	806	997	548
<b>procento zastavěné plochy</b>	1,94	1,08	1,22
<b>délky silnic</b>	313	337	207
<b>délka silnic na km<sup>2</sup></b>	0,75	0,36	0,46
<b>délka železnic</b>	57	56	7
<b>délka železnic na km<sup>2</sup></b>	0,14	0,06	0,02
<b>saldo migrace</b>	818	74	72
<b>dojížďková vzdálenost do Prahy (km)</b>	25	60	60
<b>dojížďková vzdálenost do Prahy (čas-hod.)</b>	0,3	1	1

<sup>1</sup>počet obyvatel na km<sup>2</sup>

Tabulka 13 Porovnání regionů; Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ

Tabulka 13 ilustruje situaci na jednotlivých lokalitách. Například to, že Berounsko (Foto 36–38) je, co se týče dopravní dostupnosti, nejvíce prostoupeno silničními komunikacemi i železnicemi (Foto 39), je zde největší hustota obyvatelstva a lidé se sem navíc stále stěhují (více v Grafu 5). Do Prahy to mají obyvatelé Berounska nejbližší. Oproti tomu na Příbramsku, které je největším ze sledovaných mikroregionů, je hustota zalidnění oproti Berounsku skoro poloviční. Po výstavbě dálnice D3 se na Sedlčansku některé poměry změní, zkrátí se dojížďková vzdálenost do hlavního města asi o 10 kilometrů, z hlediska času však bude dojížďka téměř poloviční.

Z hlediska individuální automobilové dopravy zajímavé údaje o hustotě zalidnění jednotlivých regionech představuji v Příloze 6 (Srovnání hustoty osídlení jednotlivých regionů). Z mapy vyplývá, že největší koncentrace obyvatel je podél hlavních dopravních tahů a na jejich křižovatkách. Pro vysvětlení – na Berounsku je to podél dálnice D5, na Příbramsku to jsou katastry obcí kolem Příbrami, kde se nachází místní dopravní uzel. Na Sedlčansku je to okolí Sedlčan a poté sousední území podél tahu silnice č. 18, zejména ve směru na Benešov. Porovnání komunikační sítě ve všech regionech znázorňuje Příloha 5.

## 4. Pravděpodobné scénáře vývoje Sedlčanska

Pro vytvoření scénářů vývoje na Sedlčansku jsem vycházela z poznatků teoretické a analytické části práce, načež jsem určila dva hlavní na sobě nezávislé faktory, jejichž změna a vzájemná kombinace bude pravděpodobný vývoj na Sedlčansku ovlivňovat.

### 4.1. Základní poznatky

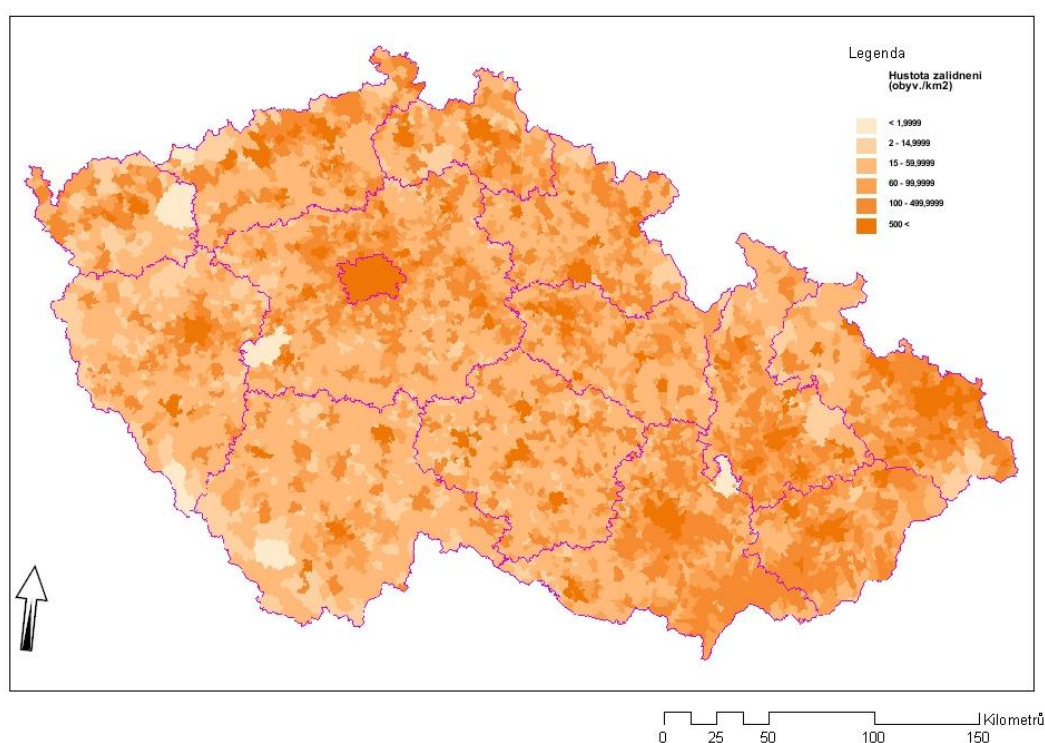
Z poznatků o vývoji ve světě v první části práce vyplývá, že dojíždět do práce do jiné obce nebo přímo regionu, než je místo vlastního bydliště, se stalo v podstatě světovým trendem ne-li samozřejmostí. Automobil se za poslední desetiletí stal běžnou součástí vybavení domácností. V některých zemích se stalo takřka společenskou normou, že vlastní osobní automobil má každý řízení schopný člen domácnosti.

Nárůst vlastnictví osobních automobilů byl potvrzen i u nás. V roce 2003 bylo u nás vybaveno automobilem více než 68 % domácností, což představuje docela strmý nárůst oproti 53 % o jedenáct let předtím. Nic přitom nenasvědčuje tomu, že by se trend měl v nejbližší době zastavit. Vybavenost domácností automobily sice není v Praze a Středních Čechách nejvyšší v republice, údaje Českého statistického úřadu o dojízděci a vyjízděci do zaměstnání však potvrzují, že mezi těmito regiony dochází k největšímu přelivu pracovních sil. Situace zde může být ovlivněna skutečností, že v obou mikroregionech existuje propojený a dobře fungující systém veřejné hromadné dopravy. Linky z Prahy běžně obsluhují celý Středočeský kraj, spolupracuje zde pražský dopravní podnik, regionální přepravci i třeba České dráhy. Lidé tedy k přepravě do hlavního města používají i jiné prostředky než vlastní automobil. Krom výše zmíněných důvodů jsou jejich rozhodnutí často podpořena i neutěšenou situací v oblasti parkování na území hlavního města. V neposlední řadě hraje roli i hustota osídlení v regionech, která je v okolí Prahy relativně vysoká a postupně klesá. Podle studie OECD (1) byla zjištěna souvislost mezi využíváním osobního automobilu a využitím území (ve smyslu množství domácností a míst zaměstnání na hektar). Čím bylo území využívanější, tím více obyvatel využívalo jiných možností dopravy než osobní automobil. Údaje o využití území takto souhrnně jsem pro naše území nezískala, ale zmíněnou souvislost bych si dovolila přirovnat v našich podmínkách právě k hustotě zalidnění.

Pozorování podkládám obrázkem (Obrázek 3), který je založen na datech Cenia WMS a znázorňuje hustotu zalidnění v ČR. Tuto vrstvu jsem pro přehlednost doplnila o vrstvu představující územně správní členění republiky podle krajů. Samotná hustota zalidnění je

znázorněna odstupňováním sytosti oranžové (ve verzi tisku šedé, pozn. autorky) barvy. Čím sytější barva, tím je hustota obyvatel v území větší. Když jsem srovnávala jednotlivé regiony, od hlavního města více či méně vzdálené, hustota obyvatel se zde rozdělovala prakticky analogicky od pomyslného centra (v podobě obce s rozšířenou působností) směrem k hraničním oblastem. Tento směr ovšem není zdaleka náhodný. Ze zkoumání je patrné, že hustota osídlení sice klesá, ale nikoli rovnoměrně. Hustěji osídlené zůstávají katastry podél hlavních dopravních tahů, případně kolem jejich křižovatek.

## Hustota zalidnění v ČR



Obrázek 3 Hustota zalidnění v ČR; Zdroj: Cenia WMS

Lze se tedy domnívat, že při dalším rozvoji území bude trend obdobný, což v případě Sedlčanska, jehož dopravní dostupnost směrem ku Praze by výstavba dálnice D3 bezpochyby výrazně ovlivnila, bude znamenat, že možná suburbanizace v území bude postupovat dále podél silnice č. 18 od Sedlčan směrem k plánovanému sjezdu dálnice u Voračic v sousedním regionu. Tudy, zdá se, povedou i hlavní tahy hromadné dopravy, která se později napojí na dálnici. Myslím, že je rovněž pravděpodobné, že co se rozvoje týče, nezůstane jenom u území obcí, jimiž zmiňované komunikace přímo vedou nebo s nimi sousedí, nýbrž že se obyvatelé začnou přesouvat i do dalších obcí v okolí, z nichž je na hlavní silnici č. 18 dobrý příjezd. To je potom

příležitost pro obyvatele upřednostňující individuální automobilovou dopravu. To do jisté míry předpokládá ve svém článku i Marie Wichsová. „Nové formy bydlení, obchodu a služeb jsou založeny přednostně na využívání osobního automobilu s nároky na kapacitu přístupových cest a nabídce parkovacích ploch.“ (29 str. 24) Alois Andrlé však před přílišnou automobilizací varuje. Poukazuje na nebezpečí, která by plynula ze situace, pokud by v regionu nedošlo k rozvoji a stabilizaci hromadné dopravy předpokládaným směrem. „Díky osobní individuální dopravě mohou vznikat větší vzdálenosti mezi bydlišti a pracovišti, mezi bydlišti a prodejny, mezi bydlišti a kulturními středisky. Tím vzniká zvýšení ‚plynulosti životního stylu‘ jako nová charakteristika života novodobé společnosti. Zvýšená mobilita související s rostoucí osobní dopravou se však zatím netýká veškeré populace. Nevztahuje se na handicapované skupiny obyvatel, národní nebo sociální minority. V důsledku toho mohou vznikat nové formy segregace některých jejích skupin.“ (5 str. 48) Tato situace by nastala, pokud by došlo vlivem lepší dopravní dostupnosti k nárůstu individuální dopravy jak u starousedlíků, tak u přistěhovalců. Nové spojení do Prahy by se stalo pohodlné a atraktivní. Stávající linky by přestaly být vytížené a dopravcům by se již nevyplatilo je provozovat.

Mimo to z hlediska přitažlivosti potenciálního trvalého bydlení mají malé obce stále svoje kouzlo. Krajina Sedlčanska k této „idyle“ přímo vybízí. „V desetiletí 1991–2000 byla migračně nejpritažlivější skupina venkovských obcí, kam se ročně přistěhovalo k trvalému pobytu 26,05 obyvatel na 1000 obyvatel těchto obcí. Čím větší obec, tím byla přitažlivost menší. Také u vystěhovalých se intenzita vystěhovalectví lišila podle velikosti obcí. I zde měly nejvyšší míru vystěhovalectví nejmenší obce do 2000 obyvatel a také zde intenzita klesala s růstem velikosti obcí. Přesto nejmenší venkovské obce získávaly ročně migrací nových 2,61 obyvatel na 1000 žijících, obce se 2–5 tis. obyvateli dokonce 3,57 obyvatel.“ (30 str. 21)

V souvislosti s celkovým rozvojem regionu a možným nárůstem počtu obyvatel lze předpokládat, že dojde i k dalšímu růstu města Sedlčany. Ty by mohly nabýt ještě většího významu, a to po celý rok. Zatím jsou sice hlavním centrem pro celou oblast z hlediska školství, zdravotnictví nebo kultury, ale hlavní nápor na služby zde od nepaměti znamenali turisté během letní sezony. S nárůstem počtu trvale žijících obyvatel by mohlo město dále vzkvétat.

### **4.2. Klíčové faktory a scénáře vývoje**

Pro vytvoření scénářů předpokládaného vývoje na Sedlčansku jsem nejprve našla dva vnější na sobě nezávislé faktory, které mohou směr rozvoje území zásadně ovlivnit.

Prvním faktorem, který vývoj na Sedlčansku jistě ovlivní je míra regulace suburbanizace v regionu. Orgány veřejné správy a úřady územního plánování, mohou využít územně plánovací nástroje k regulaci suburbanizace s cílem zamezit jejím negativním důsledkům na kvalitu prostředí a efektivnost veřejných infrastruktur. Pokud k tomu dojde, předpokládá se orientace růstu v mikroregionu do Sedlčan a podle míry poptávky po nové výstavbě i do dalších již relativně rozvinutých obcí s kvalitním občanským vybavením a infrastrukturou. V těchto obcích se bude koordinovat nová výstavba s potřebným doplněním infrastruktur. Budou vytvářeny podmínky pro vznik nových pracovních příležitostí v rozvojových obcích.

Jestliže bude proces suburbánního rozvoje postrádat řízení, existuje zde možnost vzniku urban sprawl. Pokud by došlo k rychlému stavebnímu rozvoji na atraktivních lokalitách, v nepřipravených obcích bude nedostatek nutné infrastruktury, na jejíž vybudování nebudou obecní rozpočty stačit. Nebývá totiž pravidlem, aby nově přistěhovalí byli na území obce svého nového bydliště trvale hlášeni. Do obecních rozpočtů tak z těchto obyvatel neplynou žádné příjmy. Vlivem nedostatečné kapacity kanalizace a čistíren odpadních vod by mohlo hrozit znečištění podzemních i povrchových vod.

Druhým důležitým faktorem je vývoj cen energií. Pokud by ceny ropy rostly výrazně rychleji než doposud, nebo pokud by došlo ke skokovému nárůstu obdobnému ropné krizi 70. let 20. století, mělo by to na Sedlčansko jako území v potenciální těsné funkční vazbě na Prahu jistě značný vliv. Spolu s cenami ropy by totiž jistě rostly i ceny energií a pohonných hmot, jak jsem již naznačila. Lidé přestanou být ochotní dojíždět, neboť osobní individuální doprava, kterou přistěhovalci do suburbii nejčastěji využívají, se stane finančně neúnosná. Pokud se už dojíždět rozhodnou, bude pro ně výhodnější použít veřejnou hromadnou dopravu. Zajisté bude záležet na časovém horizontu, v němž by se toto výrazné zdražení projevilo. Pokud by k výraznému nárůstu došlo před výstavbou dálničního napojení Sedlčanska na Prahu, bude zřejmě suburbanizační tlak výrazně oslaben a bude se týkat jen vybraných sociálních skupin obyvatel (velmi bohatí, kteří nebudou nárůstem cen energií tolik ovlivněni, popřípadě sociálně nejslabší, kteří budou odcházet z měst do „levného“ venkovského prostředí a budou se orientovat na samozásobitelství a vzájemnou výpomoc na okraji společnosti a ekonomiky).

V poslední době však podle vyjádření představitelů Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) nemá v nejbližší době dojít k nárůstu cen ropy, nýbrž k výraznému poklesu. Podle prezidenta OPEC je ropa v současnosti přímo nadhodnocená. Otázkou zůstává, jak dlouho pokles potrvá, a zda budou mít ceny potom setrvalý stav nebo se začnou zvyšovat, a jak rychle. Pokud by však ceny ropy opravdu dlouhodobě klesly nebo po případném poklesu setrvaly na

nižších úrovních, lidem by se pravděpodobně dojíždka individuální automobilovou dopravou vyplatila. Zároveň by se nemuseli tolik omezovat vzdáleností dojíždky. Naopak se zde zvyšuje hrozba, že plánovaná dálnice D3 přestane v důsledku množství dojíždějících dostačovat a bude docházet k dopravním zácpám.

	<b>Regulace procesu suburbanizace</b>	<b>Absence regulace suburbanizace</b>
<b>Rostoucí ceny energií</b>	Vnitřní periferie	Sociální segregace
<b>Stagnující (případně klesající) ceny energií</b>	Řízená suburbanizace	Urban sprawl

### 4.2.1. Scénář 1 – Vnitřní periferie

Pro první scénář jsem uvažovala variantu rozvoje podmíněnou rostoucí cenou ropy a řízeným rozvojem suburbanizace z hlediska krajské a místní samosprávy. Především díky drahým pohonným hmotám budou lidé s nižšími a středními příjmy k nutnému dojíždění nejspíše nuceni využívat prostředky hromadné dopravy. Celkově se budou obce rozvíjet méně, růst by mělo především centrum území – Sedlčany. Suburbanizace se na Sedlčansku pravděpodobně neprojeví, protože je již daleko od hlavního města, z dosahu systému pražské integrované dopravy, která končí v Neveklově. V důsledku malé ochoty lidí dojíždět se vytváří prostor pro zvýšení místních pracovních příležitostí. Je možné předpokládat migraci lidí za pracovními příležitostmi do Prahy a naopak i na venkov. Obyvatelé, pro něž se každodenní dojíždění stane finančně neúnosným, se budou snažit stěhovat do města, oproti tomu méně movití lidé z města možná budou chtít využít příležitost samozásobení při životě na venkově. Stěhovat se na venkov s cílem pravidelné dojíždky do zaměstnání si budou moci dovolit jenom opravdu movití lidé. To ve svém důsledku bude vytvářet prostor pro sociální segregaci. Celkově je však tento scénář k zachování krajinných hodnot území velmi příznivý. Scénář pravděpodobného vývoje na území Sedlčanska je znázorněn v Příloze 8.

### 4.2.2. Scénář 2 – Sociální segregace

Druhý scénář předpokládá nárůst ceny ropy při absenci účinné regulace rozvoje z hlediska samosprávy. Movití lidé se s vědomím každodenní dojíždky budou stěhovat do nejatraktivnějších částí Sedlčanska a vytvářet zde jakási ghetta. Obce nezvládnou nápor přistěhovalců, na podporu rozvoje veřejné dopravy nebudou mít prostředky, místní infrastruktura nebude zdaleka dostačovat. Na venkov se budou také stěhovat chudí lidé z měst s vidinou



možného samozásobitelství. V důsledku chybějící regulace může dojít až k drancování místních zdrojů (voda, půda, dřevo...). Celkové dopady na krajinu by neměly být úplně dramatické, suburbánní rozvoj by se totiž neměl dotknout velké části území.

### 4.2.3. Scénář 3 – Urban sprawl

Pro třetí scénář je důležité, že suburbánní rozvoj opět nebude ze strany samosprávy regulován. Navíc předpokládám, že dojde k mírnému poklesu nebo stagnaci cen ropy, energií i pohonných hmot. V obcích na Sedlčansku není dostatečně rozvinutá infrastruktura ani občanské vybavení. Vlivem absence regulace zástavby sem však budou proudit přistěhovalci, kteří budou služby a vybavení vyžadovat a budou v případě jejich absence v mikroregionu za službami a vybavením vyjíždět mimo něj, s důsledky na nároky na silniční síť. Díky neexistenci kanalizace a nedostatkům v čištění odpadních vod (vysoký podíl individuální likvidace s vysokým rizikem nedodržování hygienických požadavků) dojde ke znečištění podzemních i povrchových vod. Značná část nových obyvatel nebude mít na Sedlčansku trvalé bydliště. Obecní rozpočty tím budou dotčeny a nebudou mít prostředky pro budování potřebné rozsáhlé nové infrastruktury včetně občanského vybavení. Dojde ke značným ztrátám na zemědělském půdním fondu. Díky skutečnosti, že většina obyvatel každodenně dojíždí do zaměstnání, nastane úbytek pracovních příležitostí. Lidé si zvyknou za službami jezdit do Prahy a ty lokální již nebudou využívat. Dálnice D3 přestane návalu dopravy brzy dostavačovat, v dopravních špičkách se začnou tvořit kolony. Celkově je tento scénář pro krajinu nejhorší možný. Vlivem suburbanizace a Urban Sprawl dojde k devastaci značné části území. Negativní dopad bude mít tato skutečnost i na turistiku a rekreaci, lidé již nebudou mít důvod sem jezdit.

### 4.2.4. Scénář 4 – Řízená suburbanizace

Čtvrtý scénář počítá, stejně jako třetí, s klesající nebo stagnující cenou ropy, uvažuje však řízený proces suburbanizace z hlediska orgánů státní správy. Předpokládám, že počáteční rozvoj se soustředí do obcí s dobře připravenou infrastrukturou a občanským vybavením, Sedlčany by měly růst jako jedny z prvních. Ostatní obce s dobrým napojením po silnici č. 18 k dálnici budou postupně budovat občanské vybavení a infrastrukturu, aby se mohly dále rozšiřovat. Na Sedlčansko bude zachována dobrá dostupnost hromadnou dopravou z Prahy, a to ze stávajících směrů i po nové dálnici, což může částečně vyřešit případné horší spojení do hlavního města při možných dopravních zácpách na dálnici D3. Navíc tu bude příležitost pro rozvoj železnice. Na Sedlčansku budou podmínky pro podporu turistického ruchu a rekreace, z nichž by obcím mohly

plynout části příjmů. Scénář 4 by neměl znamenat pro krajinu žádné vážné ohrožení. Rozvoj by se zde měl odehrávat velmi promyšleně a šetrně ke stávajícím hodnotám území.

### **4.3. Doporučení pro územní plánování**

Samozřejmě s rozvojem, pokud není nikterak regulovaný, vznikají i některé potenciálně negativní jevy. „V rámci urbanizačních procesů začíná v našich zemích po roce 1989 hrát významnou úlohu její zvláštní složka ‚suburbanizace‘ jako proces vymisťování některých aktivit a přesídlování obyvatel za hranice města. Toto vymisťování začíná nejprve přesuny ekonomiky, které jsou pak následovány i vystěhováním části obyvatelstva dotčených měst.“ (30 str. 21) Jak jsem nastínila v předchozích částech práce, suburbanizace není jevem nezbytně negativním. Nesmí se však rozvíjet zcela živelně. Touto otázkou se zabýval již v roce 2003 Alois Andrlé. „Výhled obyvatelstva do roku 2020 v členění podle skupin obcí a měst zřetelně prokazuje, že jsou v našem osídlení založeny určité trendy a tendence, které mají dlouhodobý charakter. Vzniká proto oprávněná otázka, zda je z hlediska společenského a hospodářského rozvoje ČR tento vývoj vhodný a žádoucí, nebo zda v něm nejsou založeny jevy, které by mohly mít případně dříve či později nežádoucí důsledky. Z toho plyne, že nelze ponechat budoucnost osídlení a jednotlivých sídel pouze živelnému rozvoji a vzdát se jakýchkoli strategických úvah.“ (30 str. 29)

Například paní Jackson (19) se ve své práci domnívá, že regulovat tento rozvoj je třeba synchronizovaně na všech úrovních samosprávy. Tedy nejen na úrovni státu, ale i na úrovni krajů a obcí. Navrhuje propracovaný systém začínající vlastní politikou státu přes právní rámec, zahrnující jak např. nástroje územního plánování, tak třeba úpravu majetkových práv. Koncept dále pokračuje různými investičními pobídkami (kupříkladu k využívání brownfields). Celý návrh doplňuje o vhodný monitorovací systém. Konkrétní opatření z hlediska územního plánování vidí následovně. Do územních plánů by jako prevenci urban sprawl zařazovala moratoria, růstové indexy, minimální hustotu, beauty strips (ochranná pásma), green belts (zelené okruhy), dvojí jurisdikci, rozvojové a růstové zóny, důsledné vymezení zastavěného území, fázování výstavby na zastavitelném území, upřednostňování výstavby v zastavěném území, reserved powers (vymezené pravomoci, vyšších orgánů) a přenositelné „rozvojové právo“

Není pochyb, že v našem státě jsou celkem zavedené účinné nástroje územního plánování, které mají za úkol rozvoj kontrolovat a usměrňovat, případně určovat jakým směrem se bude ubírat. Nenapadá mne bohužel jiné vysvětlení, proč tento relativně jasně daný systém nefunguje, než to, které již přede mnou naznačila výše citovaná paní Jackson – jednotlivé složky státní

samosprávy prostě nejednají součinně a koordinovaně. Jsou známy velice promyšlené snahy a postupy z praxe, jak se dá nežádoucímu rozvoji zamezit, či spíše jak mu nedat příležitost, aby vůbec začal. Dobrý příklad z jedné obce na Plzeňsku popisují ve svém článku Hyskovi. Malebná vesnička zkrátka chtěla zůstat malebnou a současně měla snahu se rozvíjet. Byl vytvořen pečlivý regulační plán, který přesně určoval pravidla budoucí zástavby na předem připravených pozemcích. Výsledek měl původní obec doplňovat, zapadat do něj a nijak nerušit při pohledech z okolní krajiny ani naopak (pohledy z obce do krajiny). Ať však byla původní pravidla jakkoli ostrá, čas, vynalézaví investoři i laxní úředníci je dokázali spolehlivě obrousit. Lidský faktor prostě nelze opomenout nikdy, ale jak nastavit kontrolní mechanismy, aby byly nezávislé na lidské vůli a individuálním rozhodnutí? Na to bohužel odpovědět nedokážu.

Druhým příkladem poučené místní správy je obec Dolní Břežany v těsné blízkosti Prahy. Místní starosta byl natolik zděšen z dění, které se během posledních let událo v obcích okolo Prahy, že na vlastním rozvoji obce finančně zainteresoval vlastní obec (obec získala, jako podmínku při prodeji pozemků podíl ve společnosti, která pozemky kupovala), aby měl nad děním stále kontrolu. Pro vypracování plánu rozvoje obce najal architekty a urbanisty, a ze strachu, aby se vize opravdu naplnila a v jeho obci nevznikly anonymní ulice a nepřátelské veřejné prostory bez trochy zeleně, nechal vybudovat veřejné prostory a vysadit zeleň kolem chodníků ještě před tím, než zde byla zahájena výstavba domů. Zní to možná absurdně, ale starosta odůvodnil svoje kroky tím, že menší škodou bude, když během stavby budou některé dřeviny poškozeny a budou se muset místo nich vysadit nové, než pokud by někdo nerespektoval vytyčené regulativy a stromy by potom už nebylo kam sázet.

Pozitivní trend shledávám ve skutečnosti, že mnozí starostové obcí v okolí Prahy, s nimiž jsem měla možnost během navštívených seminářů (viz Úvod) hovořit, jsou velmi osvícení lidé, jež se poučili z vývoje v některých obcích v minulých letech.

Karel Maier, myslím, situaci v knize Ludka Sýkory vystihl přesně. „Místní plánování je v pravomoci měst a obcí. Na rozdíl od plánování prostřednictvím ÚP VÚC (územní plány velkých územních celků, pozn. aut.) je místní plánování velmi účinným prostředkem regulace územního rozvoje – zejména tam, kde si představitelé měst uvědomili jeho možnosti. Bohužel místní plánování může jen velmi málo ovlivnit procesy, které přesahují správní území obcí, mezi něž suburbanizace samozřejmě patří. Paradoxně jsou to právě silné postavení a účinnost místního plánování a kompetence obcí, které podporují ‚lokální egoismus‘ obcí a téměř znemožňují pokusy o racionalizaci a koordinaci rozvoje v širším – regionálním – měřítku.“ (12 str. 187)

Obecně je zřejmé, že co se regulace týče, jsme na tom v Evropě oproti zámoří (např. USA) docela dobře. „Nejdůležitějším důvodem rozdílů mezi průběhem suburbanizačního procesu v SRN a USA je, že zatímco v USA mu byl ponechán volný průběh, ba naopak byl částečně podporován ze strany státu, ve Spolkové republice Německo byl ovlivňován územně plánovacími nástroji. Ve Spojených státech neexistuje kvůli velmi silné liberální tradici a odporu k podřizování se společným pravidlům žádný funkční územně plánovací systém nebo jiné podobné mechanismy.“ (12 str. 76)

## 5. Diskuse

### 5.1. *Mezinárodní srovnání*

Jednou ze skutečností, které bych měla zmínit je mezinárodní srovnání. Prostředí, ať už ekonomické, sociální nebo politické, které se nachází v naší zemi nyní, když reálná rizika nekontrolované suburbanizace hrozí, je totiž zcela odlišné od situace, v níž se před třiceti lety nacházelo sousední Německo, nebo v níž se nacházeli a nacházejí Spojené státy americké.

V Německu, kde byla města zdevastována druhou světovou válkou, lidé často neměli jinou rozumnou volbu. Ta byla štědře podporována i státem. Po letech, když se začaly negativně projevovat důsledky, zejména komerční suburbanizace, došlo k uplatnění regulačních opatření.

V USA je situace odlišná. Nejen že například přesun komerčních forem zástavby do zázemí velkých měst je nepřímo podporován státem (díky daňovému systému, kdy jsou místní samosprávy závislé na daních podnikatelů na svém území), tak ale ani v oblasti rezidenční výstavby neexistuje žádná významná forma regulace. Už z principu jsou různé druhy omezování vnímány silně negativně.

V České republice nejsou hypotéky na nové bydlení nijak zvlášť plošně státem zvýhodňovány. Z hlediska historického vývoje obyvatele našeho státu nic nenutí k masovému exodu na venkov. Dnešní životní úroveň Čechů by se s životní úrovní Němců ve Spolkové republice Německo před několika desítkami let srovnávala jen velmi obtížně – toto srovnání by navíc vyžadovalo vysoce odborné znalosti v oboru ekonomie. Pokud bych srovnávala naši životní úroveň se současnou životní úrovní občanů USA, tak ta česká je rozhodně nižší (měřeno HDP per capita).

### 5.2. *Srovnání s podobnými mikroregiony u nás*

Významné jsou i rozdíly v regionech, které jsem použila pro svoji srovnávací studii. Na Berounsku je to příklad dojezdové vzdálenosti do Prahy nebo dopravní obslužnosti prostřednictvím železniční sítě. Cesta do Prahy trvá s použitím dálnice D5 kolem dvaceti minut, trasa měří asi 25 kilometrů. Berounsko je tedy podstatně blíže našemu hlavnímu městu. Za další odlišnost lze považovat docela dobrou přístupnost regionu po železnici. Berounem prochází hlavní železniční tah z Prahy na Plzeň, zároveň tudy vedou vedlejší železniční tratě na Rudnou a na Rakovník. Při srovnání vývoje počtu domů byl sice největší nárůst počtu domů zaznamenán v letech 80., ale ve statistických údajích se nijak nepromítají změny v metodice sčítání (do osmdesátých se sčítaly pouze trvale obydlené domy) ani změny sazeb za energie u rekreačních

objektů (domy trvale obývané měly poplatky výhodnější). V devadesátých letech se sice v některých obcích projevil poměrně značný relativní nárůst počtu domů, absolutní čísla jsou ovšem poněkud zkreslena rozvoji nepříliš nakloněnou celkovou ekonomickou situací obyvatel na počátku devadesátých let.

Dílčí rozdíly pochopitelně existují i ve srovnání Příbramska se Sedlčanskem. Příbramsko je asi dvakrát větší, co se týče rozlohy (část území zabírá vojenský prostor), a je vzdálené od Prahy kolem šedesáti kilometrů, cesta trvá přibližně hodinu. Na druhou stranu stejně jako na sousedním Sedlčansku ani zde není příliš kvalitní železniční spojení. Celou oblastí prochází jediná hlavní železniční trať severo-jihním směrem. Od ní se posléze odpojuje vedlejší trať končící v Rožmitálu pod Třemšínem. Situaci zde poněkud zkreslilo uzavření dolů v okolí Příbrami. Ztráta pracovního uplatnění některých obyvatel mohla zapříčinit jejich odchod z mikroregionu.

## 6. Závěr

Ve své práci jsem se snažila postihnout problematiku krajinných změn v souvislosti se změnami v dopravní dostupnosti a možným suburbánním rozvojem obcí. Na rozdíl od jiných prací, které dané téma popisují a zkoumají většinou obecně, na území větších územních celků (kraje, případně státy...) nebo naopak v detailu jednotlivých obcí, se moje snaha ubírala ke zhodnocení vlivu suburbanizace v mikroregionu. Svoji práci jsem zasadila do území správně vymezeného obcí s rozšířenou působností – Sedlčany.

Sedlčansko jsem porovnála s územími podobného rázu, kde v minulosti došlo ke srovnatelným dopravním změnám v podobě zprovoznění významného dopravního tahu (D5 a R4). Těmito mikroregiony se staly Berounsko a Příbramsko. Ze statistických pozorování vyplynulo, že na obou místech došlo v letech otevření zmíněných komunikací k prudkému nárůstu počtu obytných domů. Území se tedy začala rozvíjet.

Obecně je známo, a statistiky to opět potvrzují, že lidé jsou zvyklí a ochotní dojíždět denně z domova do zaměstnání mezi Středočeským krajem a Prahou. Patrný je i všeobecný nárůst počtu domácností vybavených automobilem, důkazem jsou opět České i světové statistiky.

A nakonec je tu skutečnost daná prostým pozorováním na Sedlčansku a v přilehlém mikroregionu (poblíž plánovaného sjezdu u Voračic), který již nyní dokazuje nenápadný, leč setrvalý rozvoj na území obcí v blízkosti plánované dálnice (např. Vrchotovy Janovice, Foto 40, 41).

K suburbanizaci na území Sedlčanska pravděpodobně dojde. Intenzita, s níž se tak stane, však závisí na několika faktorech: ceně energií, způsobu regulace suburbánního rozvoje ze strany veřejné správy a v neposlední řadě hraje významnou roli faktor času.

## 7. Bibliografie

1. **OECD.** *Urban Travel And Sustainable Development*. Paris : OECD PUBLICATIONS, 1995. 92-64-14370-X.
2. **Clark, William A. V., Huang, Youqin and Withers, Suzanne.** Does commuting distance matter? Commuting tolerance and residential change. *Regional Science and Urban Economics*. 2002, Vol. 33, pp. 199–221.
3. **van Ommeren, Jos, Reitveld, Piet and Nijkamp, Peter.** Commuting: In Search of Jobs and Residences. *Journal of Urban Economics*. 1997, Vol. 42, pp. 402-421.
4. **Levinson, David M.** Accessibility and the journey to work. *Journal of Transport Geography*. 1998, Vol. 6, pp. 11-21.
5. **Andrle, Alois.** OSOBNÍ AUTOMOBIL MĚNÍ ŽIVOTNÍ STYL SPOLEČNOSTI. *URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ*. 2000, Sv. III, 1.
6. **Perlín, Radim.** Venkov, typologie venkovského prostoru. [Online] [2005]. [Citace: 24. Květen 2008.] <http://www.mv.cz/odbor/reforma/perlin.pdf>.
7. **Bartušek, Ondřej.** POROVNÁNÍ ČESKÝCH A EVROPSKÝCH UKAZATELŮ ROZVOJE VENKOVA. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2002, Sv. III, 2.
8. **MŽP.** Vymezení venkova. *Ministerstvo životního prostředí*. [Online] [2007]. [Citace: 3. Červen 2008.] [http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/\\$pid/MZPHMFIQG1BU/\\$FILE/venkov\\_vymezeni.pdf](http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/$pid/MZPHMFIQG1BU/$FILE/venkov_vymezeni.pdf).
9. **ČSÚ.** *Obecné poznatky k vymezení venkova*. [dokument] [Praha] : Český statistický úřad, [2007].
10. **Vorel, Ivan.** *Venkovská sídla a charakter krajiny*. Jičín : Ústav územního rozvoje Brno, 2005. VENKOV II - SÍDLA A KRAJINA. stránky 2-4.
11. **Halfacree, Keith H.** Talking about Rurality: Social Representation of the Rural as Expressed by Residents of Six English Parishes. *Journal of Rural Studies*. 1995, Vol. 11, 1, pp. 1–20.
12. **Sýkora, Luděk.** *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha : Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., 2002. ISBN 80-901914-9-5.
13. **Schmeidler, Karel.** VLIV DOPRAVY NA ROZVOJ OSÍDLENÍ A MĚST XXI. STOLETÍ ROSTOUCÍ MOBILITA A URBANISTICKÁ STRUKTURA. *URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ*. 2003, Sv. VI, 3, stránky 26-30.
14. **Hnilička, Pavel.** *Sídelní kaše Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. Brno : Era, 2005. 80-7366-028-8.



15. **Sunega, Petr, Čermák, Daniel a Vajdová, Zdenka.** *Dráhy bydlení v ČR 1960 - 2001, Minulá, současná a budoucí stěhování občanů ČR ve výzkumu postojů k bydlení.* [Dokument] [Praha] : Sociologický ústav Akademie věd České republiky, 2002. ISBN 80-7330-018-4.
16. **Marada, Miroslav a Květoň, Viktor.** VÝZNAM DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V ROZVOJI VENKOVSKÝCH OBLASTÍ. *Geografie dopravy.* [Online] [Citace: 24. květen 2008.] [http://www.geografiedopravy.cz/dwnl/vyznam\\_dopravni\\_obslužnosti.pdf](http://www.geografiedopravy.cz/dwnl/vyznam_dopravni_obslužnosti.pdf).
17. **ČSÚ.** 9. DOJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL. *www.czso.cz.* [Online] [2005]. [Citace: 2. Březen 2008.] [http://www.czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/t/D600327BAC/\\$File/kap\\_I\\_09.pdf](http://www.czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/t/D600327BAC/$File/kap_I_09.pdf).
18. **Anderle, Alois.** ANALOGIE PRAHA/STŘEDOČESKO A BERLÍN/BRANIBORSKO. *Urbanismus a územní rozvoj.* 2000, Sv. III, 3, stránky 68-69.
19. **Jackson, Jiřina.** URBAN SPRAWL. *URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ.* 11 2002, Sv. V, stránky 21-28.
20. **Paguette, Sylvain and Domon, Gérald.** Changing ruralities, changing landscapes: exploring social recomposition using a multi-scale approach. *Journal of Rural Studies.* 2003, Vol. 19, pp. 425-444.
21. **Markvart, Josef.** Suburbanizace, pěší pohyb a krajina příklad města Brna. *Urbanismus a územní rozvoj.* 2002, Sv. V, 6, stránky 28-34.
22. **Cílek, Václav.** *Makom.* Praha : Nakladatelství Dokořán, 2007.
23. **Habart, Čeněk.** *Sedlčansko, Sedlecko , Voticko IV. díl.* Sedlčany : AlfaPrint Sedlčany, vydavatelství Z. Koláře, 1995. ISBN 80-901734-0-3.
24. **Groulík, Martin.** Sedlčansko. *Sedlčansko.* [Online] Sdružení obcí Sedlčanska, [2008]. [Citace: 30. červen 2008.] <http://www.sedlcansko.cz/home/>.
25. **Vítek, Štěpán.** Sedlčansko, ta naše krajina česká. *IN magazín, magazín hospodářských novin.* 27. Únor 2008.
26. **ŘSD.** *dálnice D3 a rychlostní silnice R3.* [Dokument pdf] Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, [2006].
27. **Pragoprojekt, a.s.** Harmonogram přípravy a výstavby. *Dálnice D3.* [Online] [2007]. [Citace: 30. červen 2008.] <http://www.dalnice-d3.cz/index.php?t=article&n=clanek-harmonogram-pripravy-a-vystavby-8>.
28. **ŘSD.** Dálnice D5. *Ředitelství silnic a dálnic ČR.* [Online] Ředitelství silnic a dálnic ČR, 6. říjen 2006. [Citace: 2. červenec 2008.] <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/E7FA2B71DAF3BE60C1256DBF002CCEEF?OpenDocument>.

29. **Wichsová, Marie.** *Venkov - jeho proměny a územní plánování*. Telč : [Ústav územního rozvoje Brno], 2005. Seminář AUÚP ČR - 21. - 22. 4. 2005.
30. **Anderle, Alois.** Fakta a úvahy o vývoji osídlení a České republiky. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2003, Sv. VI, 6, stránky 16-35.
31. **Žebera, K.** Mapa kvartéru a zvětralinového pláště ČSSR 1: 1 000 000. Praha : Ústřední ústav geologický v Praze, 1968.
32. **Wikipedie, Příspěvatelé.** Sedlčany. [Online] 13. květen 2008. [Citace: 22. červen 2008.] <http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Sedl%C4%8Dany&oldid=2571265>.
33. **ŘSD.** *dálnice D5 Praha-Plzeň-Německo*. [Dokument pdf] [Praha] : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006.
34. —. Dálnice D3. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. [Online] Ředitelství silnic a dálnic ČR, 15. červen 2007. [Citace: 28. červen 2008.] <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/24B3AD3F33E3C795C1256DBF002CCEEE>.
35. **Říha, Martin.** Proměny a venkovské krajiny v České republice v posledních desetiletích a možnosti změn klepšimu. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2003, Sv. VI, 5, stránky 13-15.
36. **Novotný, Karel.** *Perspektivy rozvoje silniční dopravy ve městě*. Praha : ÚVTEI, 1989. ISBN 80-212-0008-1.
37. **Nováková, Olga.** 2.5 Problematika venkovských oblastí. *FONDY EVROPSKÉ UNIE*. [Online] Ministerstvo pro místní rozvoj, 20. září 2007. [Citace: 3. Červen 2008.] <http://www.strukturalni-fondy.cz/srop/2-5-problematika-venkovskych-oblasti>.
38. **MZe.** *NÁRODNÍ STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE VENKOVA ČESKÉ REPUBLIKY NA OBDOBÍ 2007 – 2013*. [dokument] Praha : Ministerstvo zemědělství České republiky, 2006.
39. **MDČR.** Ročenka dopravy 2006. *Ministerstvo dopravy*. [Online] 2006. [Citace: 29. červen 2008.] <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/index.html>.
40. **Mayer, Vera.** TEORETICKÉ A METODOLOGICKÉ ÚVAHY K PROBLEMATICE SUBURBANIZACE BYDLENÍ VE VÍDEŇSKÉ AGLOMERACI. *URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ*. 2000, Sv. III, 6.
41. **Kyselka, Igor.** Jak trvale udržet českou krajinu (Postřehy z konference „Trvale udržitelný rozvoj české krajiny“ konané v Pardubicích ve dnech 7. – 8. února 2002). *Urbanismus a územní rozvoj*. 2002, Sv. V, 2, stránky 33-34.
42. **Keller, Jan** *Prognóza vývoje životního stylu obyvatel v příštích desetiletí.*
43. **Hysková, Blanka a Hysek, Oldřich.** *Regulativy nové venkovské zástavby aneb Jak se ztrácejí regulativy*. Jičín : Ústav územního rozvoje Brno, 2005. VENKOV II - SÍDLA A KRAJINA. stránky 91-94.

- 
44. **Epstein, S. R.** *Town and Country in Europe, 1300–1800*. Cambridge : Cambridge University Press, 2001.
45. **Cabe, Desmond Mc.** *European Urbanisation, Social Structure and Problems between Eighteen and Twentieth Century*. Leicester : University of Leicester, 1995.
46. **autorů, kolektiv.** Geologická mapa České republiky 1: 1 000 000. Praha : Český geologický ústav, 1993. ISBN 80-7075-145-2.
47. **AOPK.** Ústřední seznam ochrany přírody (ÚSOP). *AOPK - agentura ochrany přírody*. [Online] Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Organizační složka státní správy, 2008. <http://drusop.nature.cz/>.
48. **Maierová, Věra a kolektiv.** *Sociologie venkova*. Praha : Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, 2006. 80-213-0651-3.
49. **Adjust art.** *Berounsko Tipy pro volný čas*. Praha : Adjust art, spol. s r. o., 2008.
50. —. *Sedlčansko Tipy pro volný čas*. Praha : Adjust art, spol. s r. o., 2008.
51. —. *Příbramsko Tipy pro volný čas*. Praha : Adjust art, spol. s r. o., 2008.