

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA BIOTECHNICKÝCH ÚPRAV KRAJINY



Srovnání suburbanizace v Česku a v Nizozemsku na příkladech obcí
Jesenice (ČR) a Aalsmeer (NL)

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Václav Fanta

Bakalant: Jiří Böhm

2020

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jiří Böhm

Krajinářství
Územní technická a správní služba

Název práce

Srovnání suburbanizace v Česku a v Nizozemsku na příkladech obcí Jesenice (ČR) a Aalsmeer (NL)

Název anglicky

Comparison of urban sprawl in Czechia and the Netherlands in case studies – Jesenice (CZE) and Aalsmeer (NL)

Cíle práce

Cílem práce je porovnání suburbanizace, jejího vývoje, příčin i důsledků v Česku a v Nizozemsku na příkladech dvou obcí (Jesenice ve Středočeském kraji a Aalsmeer v nizozemské provincii Noord-Holland).

Metodika

Student zpracuje stručnou rešerši o suburbanizaci, kde se bude mj. zabývat historickým vývojem suburbanizace a dopady suburbanizace na krajinu a společnost.

Hlavní částí práce bude srovnání suburbanizace v oblasti Jesenice u Prahy a v oblasti Aalsmeer v Nizozemsku. Srovnání bude provedeno na třech úrovních:

- 1) Historický vývoj suburbanizace v dané zemi, územní plánování, dopady na krajinu a životní prostředí, výhledy a plány do budoucna.
- 2) Vývoj procesu suburbanizace v okrese/kraji, v němž se nachází zkoumaná obec, za posledních několik desítek let (dle dostupnosti dat), změna land use, demografické změny apod.
- 3) Suburbanizace na úrovni obcí – vývoj, stav, územní plán (dle dostupnosti dat).

Cílem této hlavní části práce není detailní analýza, ale spíše získání přehledu o situaci. Není nutné, aby student postihl všechna vyjmenovaná témata.

V závěru student porovná oba dva příklady na všech třech prostorových úrovních.

Doporučený rozsah práce

30 – 50 stran

Klíčová slova

urbanizace, suburbanizace, mezinárodní srovnání

Doporučené zdroje informací

- Atlas krajiny České republiky* : =Landscape atlas of the Czech Republic [kartografický dokument]. Praha: Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, 2009. ISBN 978-80-85116-59-5.
- BIČÍK, I. *Vývoj využití ploch v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010. ISBN 978-80-904521-3-8.
- HNILÍČKA, P. *Sídelní kaše : otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů : urbanismus do kapsy*. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.
- JÍCHOVÁ, J. – POSPÍŠILOVÁ, L. – UNIVERZITA KARLOVA, – OUŘEDNÍČEK, M. – PTÁČEK, B. *Historický atlas obyvatelstva českých zemí = Historical population atlas of the Czech lands*. Praha: Karolinum, 2017. ISBN 978-80-246-3577-4.
- KABRDA, J. – KUPKOVÁ, L. – ŠTYCH, P. – JANOUŠEK, Z. – JELEČEK, L. – WINKLEROVÁ, J. – BIČÍK, I. *Land use changes in the Czech Republic 1845-2010 : socio-economic driving forces*. Cham ; Heidelberg ; New York ; Dordrecht ; London: Springer, 2015. ISBN 978-3-319-17670-3.
- MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.
- NOVÁK, J. – OUŘEDNÍČEK, M. – ŠPAČKOVÁ, P. *Sub urbs: krajina, sídla a lidé*. Praha: Academia, 2013. ISBN 978-80-200-2226-4.
- STŘEDOČESKÝ KRAJ (ČESKO), – AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY ČR. STŘEDISKO PRAHA, – CÍLEK, V. *Vstoupit do krajiny : o přírodě a paměti středních Čech*. Praha: Dokořán, 2004. ISBN 80-86569-58-6.
- UDRŽITELNÝ ROZVOJ MĚSTSKÝCH AGLOMERACÍ (2000-2001 : PRAHA, ČESKO), – SÝKORA, L. *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. ISBN 80-901914-9-5.
- UNIVERZITA KARLOVA. KATEDRA SOCIÁLNÍ GEOGRAFIE A REGIONÁLNÍHO ROZVOJE, – OUŘEDNÍČEK, M. – CENTRUM PRO VÝZKUM MĚST A REGIONŮ. *Sociální geografie pražského městského regionu*. Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze, 2006. ISBN 80-86561-94-1.

Předběžný termín obhajoby

2019/20 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. arch. Václav Fanta

Garantující pracoviště

Katedra biotechnických úprav krajiny

Elektronicky schváleno dne 10. 3. 2020

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 10. 3. 2020

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 21. 06. 2020

Prohlášení autora BP

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Srovnání suburbanizace v Česku a v Nizozemsku na příkladech obcí Jesenice (ČR) a Aalsmeer (NL) vypracoval samostatně a citoval jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použil, a které jsem rovněž uvedl na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědom, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědom, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzi tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne

.....

Jiří Böhm

Poděkování

Rád bych poděkoval Ing. arch. Václavovi Fantovi za cenné rady, připomínky a směrování, kterými přispěl k vypracování této bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval své rodině a přátelům za podporu během celého průběhu studia.

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá porovnáním historického vývoje suburbanizace a přístupu k územnímu plánování v České republice a Nizozemsku. Bakalářská práce se zaměřuje na porovnání historického vývoje suburbanizace ve městě Jesenice u Prahy a nizozemské obce Aalsmeer, s ohledem na změnu využití půdy a změnu demografie za několik desítek let. Cílem práce je zmapování vývoje suburbanizace výše zmíněných měst (obcí) v blízkosti metropolí Prahy a Amsterdamu s přihlédnutím k řešení zástavby.

Klíčová slova

suburbanizace, urbanizace, mezinárodní srovnání

Abstract

The bachelor thesis deals with a comparison of the historical development of suburbanization and the approach to spatial planning in the Czech Republic and the Netherlands. The bachelor thesis focuses on the comparison of the historical development of suburbanization in the town of Jesenice near Prague and the Dutch village of Aalsmeer, with regard to the change of land use and the change of demography in several decades. The aim of the work is to map the development of suburbanization of the above-mentioned cities (municipalities) in the vicinity of the metropolises of Prague and Amsterdam, taking into account the solution of development.

Key words

suburbanization, urbanization, international comparison

Obsah BP

1	Úvod.....	1
2	Cíle práce	2
3	Suburbanizace, urbanizace.....	3
3.1	Suburbanizace v souvislosti urbanizačního procesu	3
3.2	Různá pojetí suburbanizace	4
3.3	Suburbanizace jako změna v prostorovém rozmístění obyvatelstva	4
3.4	Změna fyzické struktury a funkce suburbánních lokalit	5
3.5	Ekonomické, sociální a environmentální důsledky suburbanizace	5
3.6	Nežádoucí dopady suburbanizace a jejich omezení	6
3.7	Shrnutí	8
4	Typy suburbanizací a jejich průběh	9
4.1	Typy suburbanizace a její průběh v ČR a v Nizozemsku.....	9
5	Česká republika.....	10
5.1	Suburbanizace České republiky	10
5.2	Současná suburbanizace v České republice	11
5.3	Vývoj populace v České republice	13
6	Okres Praha-západ	14
6.1	Poloha okresu Praha-západ.....	14
6.2	Vývoj demografie v okrese Praha-západ.....	16
6.3	Změna <i>land use</i> v okrese Praha-západ mezi lety 1845-2000	17
6.4	Vývoj suburbanizace ve Středočeském kraji, okrese Praha-západ	18
7	Město Jesenice	20
7.1	Poloha.....	20
7.2	Historie Jesenice.....	21
7.3	Historie suburbanizace města Jesenice.....	22
7.4	Využití území Jesenice mezi lety 1945-2010.....	25
7.5	Současnost města Jesenice	26
7.6	Plány města Jesenice do budoucnosti.....	31
7.6.1	Dopravní přeložka Jesenice.....	31
7.6.2	Základní škola Zdiměřice.....	32
7.6.3	ČOV	32
7.6.4	Veřejné místo pro veřejná setkávání	32

8	Nástroje územního plánování a územního rozhodování.....	33
8.1	Územní plánování v České republice.....	33
8.2	Politika územního rozvoje.....	33
8.2.1	Řídící nástroje územního rozvoje.....	33
9	Nizozemsko	36
9.1	Charakteristika Nizozemska.....	36
9.2	Historický vývoj Nizozemska	37
9.3	Populace v Nizozemsku	39
9.4	Suburbanizace Nizozemska.....	41
10	Provincie Severní Holandsko.....	44
10.1	Vývoj počtu obyvatel v Severním Holandsku.....	45
10.2	Využití půdy v provincii Severní Holandsko	48
10.3	Řídící orgány provincie Severní Holandsko	48
11	Obec Aalsmeer.....	51
11.1	Poloha.....	51
11.2	Historie Aalsmeer.....	52
11.3	Suburbanizace v Aalsmeer	54
11.4	Využití území v Aalsmeer	55
11.5	Kladné a záporné stránky města Aalsmeer.....	55
11.6	Současnost obce Aalsmeer	56
11.6.1	Kulturní vyžití na vodě.....	58
11.6.2	Kulturní vyžití na suchu	59
12	Nástroje územního plánování	60
12.1	Územní plánování v Nizozemsku.....	60
12.2	Politiky a nástroje územního plánování (národní úroveň)	64
12.3	Řídící nástroje územního plánování a rozvoje (regionální úroveň)	65
13	Diskuse (srovnání Jesenice a Aalsmeer).....	67
13.1	Porovnání procesu suburbanizace mezi městy Jesenice a Aalsmeer.....	67
13.2	Porovnání územního plánování v Jesenici a Aalsmeer	73
14	Závěr	75
15	Přehled literatury a použitých zdrojů.....	77

1 Úvod

Práce si klade za cíl porovnat proces suburbanizace v ČR a v jiném, srovnatelném státě Evropské unie. Pro porovnání procesu suburbanizace bylo autorem práce vybráno Nizozemsko z toho důvodu, že jako země je svou rozlohou menší, ale zato lidnatější v porovnání s Českou republikou. Práce popisuje jakým způsobem se v České republice i v Nizozemsku suburbanizace vyvíjela za několik desítek let zpětně, jaké zde byly činitele v porovnání s Českou republikou a jak jednotlivé státní správy přistupují k územnímu plánování. V práci je konkrétně provedeno porovnání území města Jesenice u Prahy v České republice a území města Aalsmeer v Nizozemsku. Obě města se nachází v blízkosti metropole daného státu a svou polohou jsou tak na velmi podobných místech.

Suburbanizaci chápeme jako rozpínání měst do okolní venkovské a přírodní krajiny. Suburbanizaci lze vnímat jako osídlení s nižší hustotou obyvatelstva, než tomu je ve městech. V příměstských lokalitách ovlivněných suburbanizací dochází zástavbě rodinnými domy, které jsou samostatné nebo řadově stojící s vlastní zahradou. Samotná suburbanizace je následkem lidských aktivit (bydlení, skladování, obchod, výroba) v lokalitách s nekompaktní zástavbou měst a zároveň ještě v dosahu metropolí (*Sýkora, 2002*).

Suburbánní výstavba se však může centralizovat v několika hlavních komunikačních osách a stávajících center osídlení s koncentrací základní občanské vybavenosti. Při vysokém absolutním růstu obyvatel a firem se v příměstských oblastech mohou realizovat další nová města. Tato forma suburbanizace je například v Nizozemsku, kde mají silné regionální a územní plánování (*Sýkora, 2002*).

Práce porovnáující proces suburbanizace v České republice a v Nizozemsku na příkladu konkrétních sídel se srovnatelnými podmínkami nebyla autorem práce nalezena a přínos práce tak spočívá zejména v možnosti získat přehled a porovnání přístupu a řešení procesu suburbanizace v České republice a v Nizozemsku na konkrétním příkladu.

2 Cíle práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je porovnání procesu suburbanizace v České republice a Nizozemsku. Zpracování práce bude probíhat na třech prostorových úrovních (stát, kraj, město). Při zpracování práce bude nahlíženo na systém územního plánování v České republice a Nizozemsku. Součástí práce je zmapování suburbanizace na území měst Jesenice u Prahy a Aalsmeer. Mapování lokalit probíhá na úrovni změny land use, socioekonomických ukazatelů a v přístupu k územnímu plánování s přihlédnutím k řešení zástavby. Výsledky a zjištění v této bakalářské práci mohou posloužit k získání přehledu a porovnání přístupu a řešení otázky suburbanizace v České republice a v Nizozemsku.

3 Suburbanizace, urbanizace

3.1 Suburbanizace v souvislosti urbanizačního procesu

Proces suburbanizace je nyní vnímán jako součástí procesu urbanizace, tedy vývoje měst. Na tento proces nelze nahlížet pouze jako na růst počtu obyvatel, ale i jako na změnu funkčnosti využití území, změnu architektury a infrastruktury – jde také ale o výraznou změnu sociální struktury obyvatel (*Sýkora, 2002*).

Suburbanizace vzniká díky novým lidským aktivitám, jako je například skladování, obchodování či bydlení. Tyto lidské aktivity se rozrůstají do lokalit, které leží mimo kompaktní zástavbu města, ale přitom leží v rámci metropolitního území (*Sýkora, 2002*).

Suburbanizace může mít více forem a vede k vytváření různých typů příměstských prostor. Významným bodem suburbanizace je uspořádání nové výstavby a na ni navazujících lidských aktivit (bydlení, obchodování či například skladování). Nová suburbánní výstavba se koncentruje do několika urbanizačních areálů nebo zón, a to z pravidla tam, kde jsou v blízkosti významné komunikační osy či současná centra osídlení se základní občanskou vybaveností. Při vysokém růstu obyvatel a firem v příměstských oblastech se mohou zrodit i nová města. Takováto forma suburbanizace vzniká v zemích, kde je silné územní a regionální plánování. Jedná se zpravidla o Nizozemsko a Velkou Británii. Na druhé straně existuje suburbanizace s extrémním geografickým rozptýlením nové výstavby ve velkých počtech lokalit. Tyto velké lokality jsou občas umístěny do volné krajiny, která nepřiléhá ke stávajícím sídlům. Tento typ suburbanizace se nejčastěji nachází v USA v metropolitních oblastech a říká se jí „*sprawl*“. U „*sprawlu*“ nedochází k postupnému a plynulému růstu kompaktních měst. V mnoha případech můžeme pozorovat prostorovou roztroušenost do širokého okolí měst. Firmy i domácnosti mají takřka volný možný výběr lokality, kdy často nejsou dána výrazná omezení ani stimuly zvýhodňující rozvoj na okraji města. Koncentrovanějším formám suburbanizace se daří dosáhnout pouze díky koordinaci rozvoje osídlení (*Sýkora, 2002*).

3.2 Různá pojetí suburbanizace

Termín suburbanizace je odvozen od anglického slova suburb, které v překladu znamená „předměstí“. Původně slovo vzniklo jako složenina latinského základu urbs, znamenající město a předpony sub, které značí umístění vedle, za nebo pod něčím. Ovšem v poslední době se častěji vyskytuje slovo suburbium, které je ve Velké Británii používáno pro předměstské okrajové části Londýna (*Ouředníček, 2002*).

Můžeme také říci, že pojem urbanizace vyjadřuje vztah, který nastává ve městech, kdežto pojem suburbanizace vyjadřuje proces, který se děje na předměstích (*Sýkora, 2002*).

Geografové se zaměřují na hodnocení procesu urbanizace jako změny v prostorovém uspořádání sídel a obyvatelstva. Sociologové chápou urbanizaci spíše z pohledu změny ve struktuře a organizaci společnosti a také změny ve způsobu života. Pokud bychom se zabývali urbanizací z obou pohledů, které bychom propojili, můžeme se bavit o sociálně-prostorovém uspořádání společnosti (*Sýkora, 2002*).

Výzkum se zabývá především dvěma formami suburbanizace. Jde o rezidenční a komerční suburbanizaci. Na suburbanizaci můžeme také nahlížet nejen jako na změnu v rozmístění obyvatelstva v prostorovém uspořádání příměstských území, nýbrž i jako na změnu způsobu života suburbanizujícího se obyvatelstva (*Sýkora, 2002*).

3.3 Suburbanizace jako změna v prostorovém rozmístění obyvatelstva

Za suburbanizace lze tedy považovat růst počtu obyvatelstva na předměstích. Jde o růst suburbií způsobený migrací lidí z center měst do jejich okrajů. Suburbanizaci můžeme tedy chápat jako proces urbanizace, protože suburbanizace je často porovnávána s urbanizací dané lokality. Do určité míry ovšem můžeme suburbanizaci brát jako protiklad urbanizace. Termín urbanizace je používán v prvním případě jako koncentrační fáze ve vývoji měst, kdy roste jádrové město a stagnuje či klesá počet obyvatelstva. Ve druhém případě lze konstatovat, že se pojem urbanizace používá pro celý proces vývoje měst (*Ouředníček, 2002*).

3.4 Změna fyzické struktury a funkce suburbánních lokalit

Rozvoj obou typů suburbanizace – residenční a komerční – vyžaduje rozdílné vstupní faktory pro výstavbu příslušných objektů a zařízení. Existují dvě hlavní podmínky při určování ceny nabízených pozemků, kterými se řídíme především při rozhodování komerční výstavby. Jde o dopravní polohu a vybavenost lokality infrastrukturou. Při rozhodování pro residenční suburbanizaci je rozhodující ještě jeden faktor, a to celková atraktivita lokality, kde se nejvíce hledí na kvalitu životního prostředí (*Ouředníček, 2002*).

Pro komerční suburbanizaci platí, že nedochází k plošnému rozvoji příměstských lokalit velkých měst, ale spíše k výstavbě v příhodných lokalitách podél dopravních komunikací, v blízkosti větších sídel, které mají rozvinutou infrastrukturu. Pro residenční suburbanizaci je naopak zásadní spíše výběr atraktivních lokalit, které splňují hlavní požadavky pro bydlení v dosahu města. V souvislosti s novou výstavbou dochází k posílení a tvorbě nových pracovních příležitostí, zlepšení infrastruktury, dopravního spojení. Původní obce se díky suburbanizaci mnohdy dočkají zavedení či renovace služeb (např. plynu, kanalizace, veřejného osvětlení, asfaltování komunikace a celkového vylepšení infrastruktury). Noví rezidenti mají nové požadavky na zavedení či rozšíření rozsahu služeb jako jsou např. mateřské školy, základní školy či rozšíření dopravního spojení do obce a blízkých měst (*Ouředníček, 2002*).

3.5 Ekonomické, sociální a environmentální důsledky suburbanizace

Z praxe severoamerických a západoevropských měst bylo zjištěno, že suburbánní formy osídlení jsou známy vyššími nároky na spotřebu energií a náklady na výstavbu občanské vybavenosti a technické infrastruktury (*Sýkora, 2002*).

Nejde pouze o cesty mezi centrem měst a příměstskými lokalitami, ale prudce vzrůstá i podíl cest mezi jednotlivými suburbánními lokalitami. Jedná se například o cesty za nákupy z nových suburbánních residenčních zón do hypermarketů (*Sýkora, 2002*).

Suburbanizace je nositelem významných sociálních důsledků. Do příměstských lokalit se stěhují z vnitřních měst především domácnosti s vysokým sociálním postavením. Postupem času se může stát, že vznikne silná segregace mezi

domácnostmi předměstí a domácnostmi vnitřního města. Díky tomuto přesunu domácností vzniká závažný společenský důsledek, kde nastává posilování individualizace, ztráta sociální soudružnosti a oslabování občanské společnosti a sociálního kapitálu (Sýkora, 2002).

Rozvoj příměstských lokalit nepřímo podněcuje úpadek vnitřních částí měst. Odchod domácností s vyššími příjmy do příměstských lokalit z vnitřních částí měst a ze sídlišť přináší snížení sociálního statusu těchto lokalit. Významný dopad má přestěhování komerčních funkcí na okraje měst. Rozšiřující se výroba a obchod vyžaduje větší plochy k podnikání, které se nacházejí za městem či zelených loukách. Tento přesun komerčních funkcí má za následek, že ve vnitřních částech měst zůstávají nevyužité pozemky se starými, zdevastovanými budovami. Některé tyto budovy byly průmyslovými budovami a nyní se jen těžko obsazují, jelikož mají také znečištěnou půdu výrobou. Investoři upřednostňují výstavbu v příměstských lokalitách či na zelených loukách, a to například z důvodu ceny pozemků, přístupnost lokality z pohledu zásobování a obchodu (Sýkora, 2002).

3.6 Nežádoucí dopady suburbanizace a jejich omezení

Suburbanizaci jako takovou není možné zastavit. Proces suburbanizace ale můžeme regulovat a omezit ty stránky suburbanizace, které přináší horší dopady na udržitelný rozvoj osídlení. Nová výstavba může být koncentrována kolem stávajících měst či železničních tratí. Koncentrovaný rozvoj není tak nákladný, co se týče výstavby infrastruktury, přináší lepší obslužnost veřejnou dopravou a nejdůležitějším kladem je i fakt, že nemá tak devastující účinky na přírodní prostředí okolí měst, jako má výstavba rozptýlená v malých okrscích ve všech směrech příměstské krajiny (Sýkora, 2002).

V USA je suburbanizace a její negativní důsledky spojována především s pojmem *Urban sprawl*. Sprawl je vyznačován prostorově velmi roztráštěným a nekompaktním rozvojem výstavby, až extrémně nízkou hustotou osídlení. Sprawl je ovšem jen jednou z mnoha forem, kterých urbanizace nabývá v procesech v metropolitních oblastech. Zatímco v USA sprawl převažuje, v západní Evropě je urbanizace více koncentrovanější. Evropská města mají mnohem kompaktnější

charakter, který byl ovlivněn jednak kulturními podmínkami, ale také aktivnějším využíváním nástrojů určených k regulaci urbanizace (Sýkora, 2002).

Koncentrované formy suburbanizace jsou mnohem méně ekonomicky nákladné a k životnímu prostředí šetrnější nežli sprawl. Širší nabídka možností přináší příznivější kroky pro utváření místních komunit a jejich sociální soudružnost (Sýkora, 2002).

Živelná, neregulovatelná a roztržštěná suburbanizace zpravidla má formu prostorově roztržštěného a neuspořádaného rozvoje s typickými znaky sprawlu. Sprawl jen stěží splňuje kritéria, která jsou kladena na udržitelný rozvoj osídlení a krajiny. Kroky a důsledky suburbanizace musíme vnímat v dlouhodobější časové ose, neboť v krátkém časovém pásmu se veškeré důsledky neobjeví (Sýkora, 2002).

Kromě změny funkčního využití a fyzického prostředí se v důsledku suburbanizace výrazně mění i sociální prostředí suburbií. U residenční suburbanizace můžeme sledovat demografické a sociální skupiny, které se stěhují na okraje měst a tvoří hlavní jádro nových residentů. Jedná se především o lidi mladšího věkového průměru, kteří tvoří ucelené rodiny, nebo mladé páry zakládající rodinu, preferující zdravé životní prostředí, mají střední a vyšší vzdělání, vyšší příjmy a mají vysoký sociální status. Nové rozvíjející se lokality jsou často vystavěny v blízkosti lokalit s původním obyvatelstvem. To má často zcela odlišné sociální struktury. Tato diferenciacie nového a původního obyvatelstva vede k celkovému posílení sociálního prostředí obce. Může ale také vést i k negativním problémům způsobených sociální nerovností obou skupin obyvatelstva, vytváří ostrý kontrast v sociálním postavení obou skupin i např. rozdílnost zástavby (Sýkora, 2002).

Soužití a propojení obou skupin může vést v ideálním případě k vzájemnému přizpůsobení a posílení vlivu obce, např. noví rezidenti v zastupitelstvu, nové názory, inovace. Noví rezidenti mají často větší možnosti, sílu a chuť ovlivnit rozhodování o veřejných otázkách obce, noví rezidenti přinášejí nové kontakty a často disponují i větší politickou silou než původní obyvatelstvo (Sýkora, 2002).

Dochází tak k postupné selektivní emigraci obyvatelstva s vyšším sociálním statusem směrem z oblastí, které jsou nevyhovující pro jejich soužití. Filtrace, kdy sociální skupiny s vyšším sociálním statusem přechází do atraktivnějších a zdravějších residenčních lokalit. Jejich původní bydlení je osídlováno většinou

sociálně slabším obyvatelstvem, což může vést k dlouhodobé degradaci sociální struktury některých méně žádaných a preferovaných oblastí. Suburbanizační proces má tedy i negativní stránky a je někdy vnímán jako nežádoucí jev (*Sýkora, 2002*).

3.7 Shrnutí

V 90. letech docházelo v okolí našich měst k pozvolnému rozvoji příměstských lokalit. Rozvíjí se především malé rezidenční lokality u obcí poblíž velkých měst. Okrajové zóny podél dopravních komunikací se mění výstavbou komerční suburbanizace. Rozvoj předměstí probíhá zřejmě v celém historickém vývoji a může být tímto považován za hlavní mechanismus prostorového rozšiřování měst. Tento proces suburbanizace lze také hodnotit z hlediska změny fyzického a sociálního prostředí. Suburbanizace ovlivňuje architekturu, mění úroveň poskytovaných služeb i možnosti infrastruktury, sociální složení obyvatelstva i životní styl. Tyto vlivy jsou nejvíce viditelné zejména v přeměně prostředí nových suburbií. Přesun nových ekonomických aktivit a vybraných skupin obyvatelstva se výrazně ukazuje i v místech jejich původní lokalizace (*Sýkora, 2002*).

Suburbanizace je jedním z procesů vývoje měst, tzv. urbanizace. Současně s procesem suburbanizace probíhají i další, někdy i silnější, procesy vývoje měst jako jsou např. reurbanizace, deurbanizace. Suburbanizace se projevuje také změnou sociálního a fyzického prostředí. Suburbanizace je jednoznačně selektivním procesem, kdy u residenční suburbanizace preferují obyvatelé atraktivní lokality a u komerční suburbanizace je preferována dopravní dostupnost v oblasti na okraji města. Suburbanizace vylepšuje infrastrukturu nových lokalit a posiluje sociální status předměstí. Pro obyvatelstvo směřující na předměstí je prioritou kvalitnější životní prostředí, načež u obyvatelstva, které se stěhuje do měst, je prioritou nabídka pracovních příležitostí (*Sýkora, 2002*).

4 Typy suburbanizací a jejich průběh

4.1 Typy suburbanizace a její průběh v ČR a v Nizozemsku

Rozlišujeme dva typy suburbanizace – rezidenční a komerční. Rezidenční suburbanizace zahrnuje funkci obytnou. Součástí komerční suburbanizace je pak pracovní a obslužná funkce v průmyslových zónách (*Ouředníček, 2011a*).

Rezidenční suburbanizace

Rezidenční suburbanizaci rozdělujeme do několika forem podle toho, o jaký rozsah nové výstavby se jedná. Rozhodujícím faktorem může být například charakter bydlení, lokalizace zástavby, architektura a ceny bytů. Aktuálně se stává tématem českých měst zástavba území na velkých i malých pozemcích od malých domů po stavby podobné „zámeckým stavením“, které mnohdy narušují urbanismus dané lokality (*Ouředníček, 2011a*).

Urban sprawl

Vedlejší formou rezidenčního bydlení můžeme dnes považovat „urban sprawl“, který je ale v dnešní době spíše nežádoucí formou suburbanizace. U sprawlu vědomě dochází k roztržitosti zastavěného území do volné krajiny bez vymezení hranic. Urban sprawl se nejvíce vyskytuje v USA (*Ouředníček, 2011b*).

Komerční suburbanizace

Druhým typem suburbanizace je komerční zástavba, která získala na popularitě v 90. letech. Její projev můžeme sledovat podél hlavních silničních tahů větších měst. Podél hlavních silničních tratí a tahů vyrostlo velké množství administrativních budov a logistických areálů. Tyto komerční prostory jsou stavěny na „zelené louce“ na tzv. greenfieldech. Převážná většina těchto komerčních firem se poslední dobou přistěhovala právě z jádrového města, ať už z důvodu ekonomického, tak z důvodu dostupnosti (*Ouředníček, 2011a*).

5 Česká republika

5.1 Suburbanizace České republiky

Studie Kosteckého a Čermáka (*Kostecký et Čermák, 2004*) uvádí, že mezi lety 1869 až 1930 sledujeme v České republice značný rozkvět. Praha byla největším městem a zároveň hlavním administrativním centrem českých zemí. Na příkladu Prahy, Brna, Plzně a Ostravy lze ilustrovat, že růst měst měl na svědomí především průmysl, který rostl tak rychle, že vyžadoval i další pracovní síly. Tento růst měst měl za následek zvýšení přistěhovalců především z okolních sídel – vesnic a vesniček. Největší rozkvět zaznamenala Ostrava, která vyrostla poměrně rychle. Mohlo za to především hutnictví a uhelné doly. S příchodem první světové války však došlo ke stagnaci rozvoje. Se vznikem Československa v roce 1918 zůstává hlavním městem Praha, která zaznamenala nejrychlejší růst populace a správním centrem Moravy bylo jmenováno Brno.

Kostecký a Čermák uvádí, že během druhé světové války se rozvoj měst zhroutil. Např. mezi lety 1930 až 1950 dochází k úbytku populace v Ostravě a Plzni. Komunistický režim přinesl v sídlech, kde se soustředil těžký průmysl opět rozvoj (týká se např. Ostravy a Plzně). Po 60. letech 20. století lze ve čtyřech výše zmíněných městech (Praha, Plzeň, Ostrava a Brno) sledovat slabý přírůstek populace. Stárnutí populace a nízká porodnost má za následek snížení přirozeného populačního růstu.

Průběh suburbanizace v České republice na rozdíl od západní Evropy započal se zpožděním. Jak uvádí Kouřilová (*Kouřilová, 2004*), v západní Evropě byla suburbanizace nejrozsáhlejší v 60. a 70. letech 20. století. Za velice důležitou dobu suburbanizace považujeme dobu po nečekaném pádu komunismu. Tato doba znamenala nejen přechod na tržní ekonomiku, ale také s sebou nesla další významné kroky. Například pokles výstavby nájemního bydlení, liberalizace cen nemovitostí a pozemků a v neposlední řadě také k restituci starších nájemních domů do rukou bývalých majitelů. Došlo rovněž k náhlému poklesu výstavby nových bytů, protože nebyla podporována ze strany státu a soukromé investice do bydlení nejsou. V druhé polovině 90. let lze sledovat mírný růst výstavby, ale stále nedosahuje hodnot před rokem 1989.

Kostecký uvádí, že dochází ke zdražování bydlení i navzdory tomu, že ceny přerostly obecnou úroveň inflace. Bylo zavedeno tržní hodnocení půdy, což mělo

za následek neúměrné navýšení ceny půdy napříč Českou republikou a podle Ouředníčka jsou nejvíce zasažené samotné metropolitní části a zejména jejich města (*Kostelecký, 2000; Ouředníček, 2002*).

5.2 Současná suburbanizace v České republice

Pojem suburbanizace není v České republice novým a neznámým pojmem. Už v druhé polovině devatenáctého století lze vysledovat výstavbu „*domkových*“ kolonií situovaných obvykle u hlavních komunikací za městem. Další vlna suburbanizace probíhala v meziválečném období, kdy vznikaly nové residenční lokality, a to hlavně podél železničních tratí vedoucích z velkých měst. Tato vlna byla realizována díky bytové politice podporující výstavbu rodinných domů. V období komunismu se rozptýlená suburbanizace takřka zastavila, a to zejména v důsledku územní koncentrace investic v rámci střediskové sídelní soustavy – výstavba se masivně koncentrovala v panelových sídlištích (od 50. let do r. 1991 bylo postaveno kolem 80 000 panelových domů s 1,2 miliony bytů, přičemž více než polovina jich vznikla v 70. letech) (*Wikipedie, 2020*). Velká očekávání v oblasti rozvoje osídlování vnesl konec centrálního plánování. Výstavbu řady nových rodinných domů v zázemí měst probíhající od počátku 90. let 20. století můžeme označit jako novou vlnu rozptýlené suburbanizace v České republice. Tato vlna je zpočátku ovlivněna nízkou kupní silou obyvatelstva, která v první polovině 90. let negativně ovlivnila, a v mnoha případech i dala rozplynout, mnoha snům obyvatel měst o vlastním bydlení za městem. Až v druhé polovině devadesátých let nastává pozvolný rozvoj residenční suburbanizace. Díky zesílení kupní síly obyvatel, rostoucím příjmům a podpoře poskytovaných hypoték, se rozmáhá residenční suburbanizace. Také v této době začínají vznikat doposud nestavěné hypermarkety, které se stávají nejvýznamnějším symbolem současné suburbanizace. Rozvoj komerčních lokalit, jako jsou skladové prostory, hypermarkety či výrobní haly, se staly mnohem významnějším subjektem měnící příměstskou lokalitu, než je výstavba nových rodinných domů (*Sýkora, 2002*).

Suburbanizace s sebou přináší výrazné změny ve způsobu využití území. Zemědělská výroba pomalu ustupuje a je postupně nahrazována bydlením a komerčními zónami. Vedle výstavby rodinných domů se staví hypermarkety či nová sídla firem, také vznikají industriální zóny se sklady, výrobou či distribučními centry.

Residenční suburbanizaci můžeme nalézt v různých formách. Developeři v jednom případě vytvářejí zcela nové residenční okrsky s novou výstavbou rodinných domů na klíč a na druhé straně skupují a shromažďují půdu, kterou rozparcelují na stavební pozemky, doplní je nezbytnou infrastrukturou a prodají zájemcům, kteří si výstavbu rodinného domu zajistí individuálně. V obou těchto případech dochází k vytvoření nových luxusních okrsků bydlení na okrajích stávajících měst či venkovských sídel. Nová bydlení vznikají však také i ve volné krajině zcela mimo dosavadní zástavbu. Suburbanizace také vzniká výstavbou, rekonstrukcí či demolicí stávajícího objektu a výstavbou nového objektu ve stávající původní výstavbě. Zde pak záleží na jednotlivých projektech, na jejich pojetí a integraci do existujícího prostředí města či obce. Sociální status je v neustálém vývoji a mění se díky nově přichozím domácnostem a jejich způsobu života, který ostře kontrastuje s původním obyvatelstvem (*Sýkora, 2002*).

Na transformaci příměstských části se mnohem více podílí komerční projekty. Komerční projekty mnohem dynamičtěji a radikálněji mění příměstské lokality. Výstavba nových skladů, výrobních hal, distribučních center, nových sídel firem či nových hypermarketů přináší vysoké nároky na zábranu plochy, půdy, která je k výstavbě třeba. Také na dopravní dostupnost jsou kladeny vysoké nároky. Zatímco výstavba rodinných domů je rozptylována do mnoha menších lokalit, výstavba nových komerčních budov a prostorů je soustředěna do komplexnějších prostorů v sousedství dálnic a významných dopravních tepen a křižovatek. Zatímco do nedávna probíhal nákup a prodej v zónách městských čtvrtí, v posledních letech se tento obchod začíná přesouvat do zóny na hranicích města a příměstské krajiny (*Sýkora, 2002*).

Vedle výstavby obchodů ve vnějších částech měst se začínají prosazovat i výstavby kancelářských, administrativních budov, skladů a výrobních hal. Zatímco je zabrána půda na zelené louce za městem pro výstavbu, v blízkosti městských center často zůstávají zdevastované budovy, ve kterých byla dříve průmyslová výroba (*Sýkora, 2002*).

Přestože se ve městech nacházejí dostatečná množství rezervních ploch pro novou výstavbu uvnitř administrativních hranic, mnohé projekty komerčních i residenčních projektů vyhledávají lokalitu mimo hranice měst. Hlavním důsledkem je nižší cena pozemků a snadnější vyjednávání se samosprávami obcí. Zájmy měst

a obcí v okolním území jsou často ve střetu zájmů. Města se snaží udržet kompaktní strukturu zástavby, obce v okolním území za administrativními hranicemi měst se snaží o rozvoj investic na svém území. Koordinace územního rozvoje v metropolitních regionech narážejí na neochotu správ měst a obcí o spolupráci a společných jednání o budoucím rozvoji (Sýkora, 2002).

Sýkora (Sýkora, 2002) uvádí, že i s přihlédnutím ke kulturní odlišnosti České republiky od USA lze předpokládat, že suburbanizace v naší zemi je zatím ve svých počátcích a není příliš významná. Na základě zahraničních zkušeností bychom ale měli předcházet možným negativním vlivům a od počátků omezovat nežádoucí formy rozvoje osídlení, stimulovat a podporovat typy způsobů osídlení a využívání krajiny, které jsou ekonomicky, sociálně a environmentálně udržitelnější.

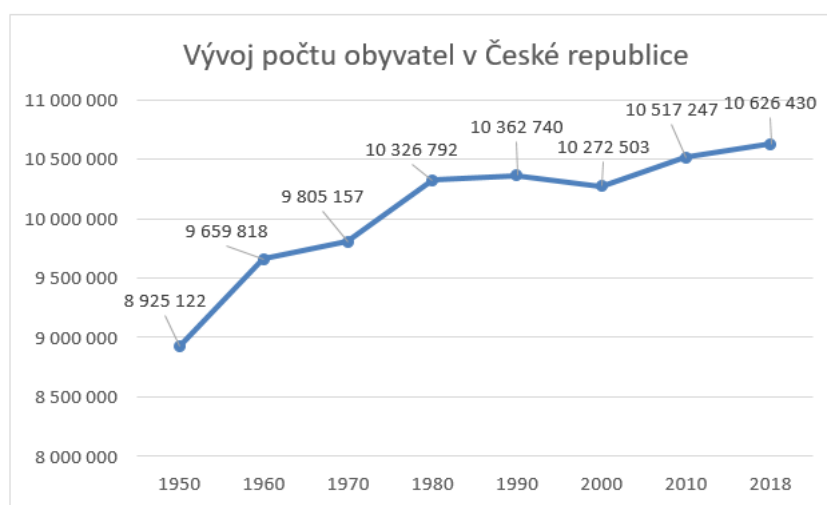
Zkušenosti z USA a západoevropských zemí nám přinášejí mnohé inspirace. Jejich přístupy a metody nelze do prostředí České republiky přenést beze změny. Česká republika nicméně může ze zahraničí implementovat (a vzájemně kombinovat) takové nástroje, které omezují nežádoucí rozvoj s nástroji podporujícími suburbanizaci, a přitom jsou šetrné k životnímu prostředí. Firmám i domácnostem by mělo být umožněno se rozhodnout, které varianty a možnosti rozvoje podpoří. V České republice máme určité nástroje, které umožňují regionální koordinaci využití území. Těmito nástroji můžeme rozumět například politiku územního rozvoje, územní plánování (Sýkora, 2002).

5.3 Vývoj populace v České republice

Podle Kosteleckého a Čermáka (Kostelecký et Čermák, 2004) lze vysledovat tři skupiny obyvatel, kteří opouštějí větší města. První skupinou je bohatší skupina obyvatelstva, která vyhledává rodinné domy v suburbánních oblastech. Druhou skupinu tvoří lidé s nižšími příjmy, kteří si nemohou dovolit nájemní bydlení v centrech měst. Třetí skupinu tvoří (primárně) důchodci, kteří přeměnili své chaty, potažmo chalupy, k trvalému bydlení a byty v centrech měst přenechávají svým dětem nebo volí cestu nájemního využití. Kostelecký a Čermák uvádějí výzkum Andrlého (Andrle, 1997), který se v první polovině 90. let 20. století věnoval otázkám důvodů stěhování. Jako hlavní důvod stěhování do měst uvádí přesun blíže k místu zaměstnání.

Naopak – jako hlavní důvody opouštění velkých měst uvádí touhu po zkvalitnění bydlení nebo zdravotní důvody.

Aktuálně k 30. září 2019 má Česká republika 10 681 161 obyvatel (Graf 1). V r. 2010 byla hustota zalidnění 133,4 obyvatel na km², zatímco aktuálně k 30. září 2019 je hustota zalidnění 135,4 obyvatel na km². Největším městem byla k 31. prosinci 2018 Praha s 1 308 632 obyvateli (ČSÚ, 2020a) mezi další velká města patří Brno, Plzeň a Ostrava. Česká populace mezi lety 1950 až 2019 zaznamenala přírůstek 1 756 039 obyvatel.



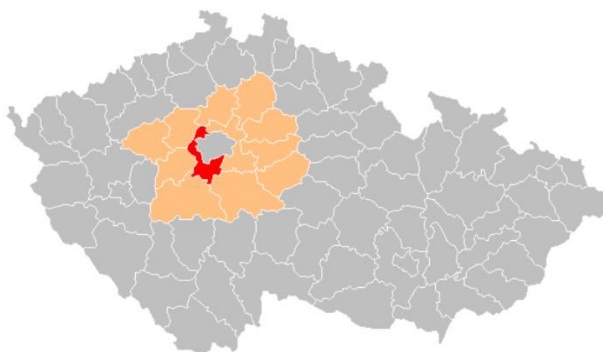
Graf 1: Vývoj počtu obyvatel v České republice mezi lety 1950-2018 (ČSÚ, 2019)

6 Okres Praha-západ

6.1 Poloha okresu Praha-západ

Území okresu Praha-západ leží ve Středočeském kraji. Území tvoří půlměsíc obepínající ze západu Hlavní město Prahu (Obrázek 1). Okres Praha-západ sousedí s šesti okresy a Hlavním městem Prahou. Praha-západ má s Prahou nejdelší východní hranici. Na jihovýchodě a severovýchodě sousedí s okresem Praha-východ, na jihu s okresem Příbram a Benešov, na západě s okresem Beroun a Kladno a na severu s okresem Mělník.

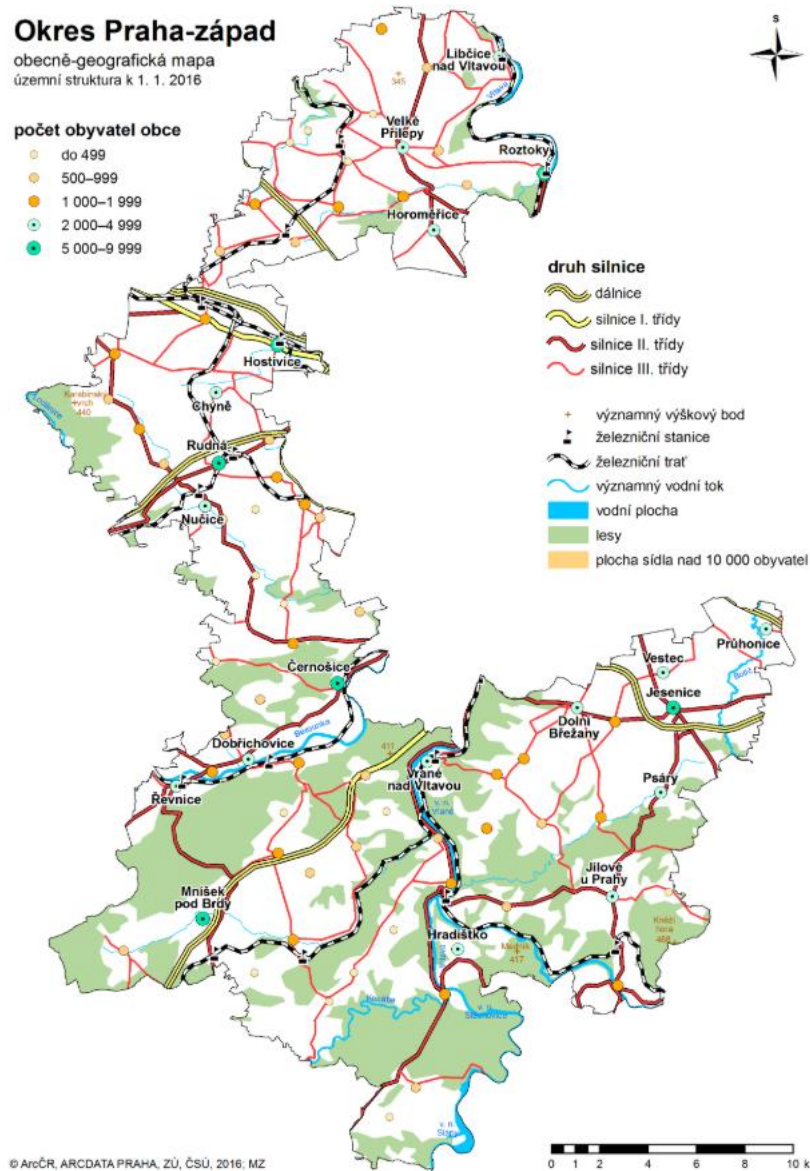
Svou rozlohou 580 km² je nejmenším okresem ve Středočeském kraji. Okres Praha-západ zaujímá pouze 5,3 % z celkové rozlohy Středočeského kraje. Praha-západ patří k nejhustěji osídleným okresům kraje (KHS, 2013).



Obrázek 1: Poloha okresu Praha-západ (<https://www.openstreetmap.org/>, 2017)

Co se týče rozvoje suburbanizace v poslední době, můžeme mezi největší sídla okresu Praha-západ zařadit město Jesenice, která ještě v roce 2015 byla největší obcí v České republice. Aktuálně (k 31. 12. 2018) má město Jesenice 9 448 obyvatel (ČSÚ, 2020b). Dále můžeme zmínit města Roztoky a Černošice. Správním obvodem pro okres Prahu-západ jsou již zmíněné Černošice s katastrální výměrou 906 ha a počtem obyvatel 7 170 k 31. 12. 2018 (ČSÚ, 2020c). Jak si můžeme všimnout, správní město pro Prahu-západ má o 2 278 obyvatel méně než město Jesenice.

Okresem Praha-západ protékají jedny z hlavních toků, například Vltava, Sázava a Berounka. Nejvyšším bodem okresu Praha-západ jsou Hřebený v Brdech (550 m n. m.) a naopak nejnižším místem jsou malebné Libčice nad Vltavou (170 m n. m.) (ČSÚ, 2020h).

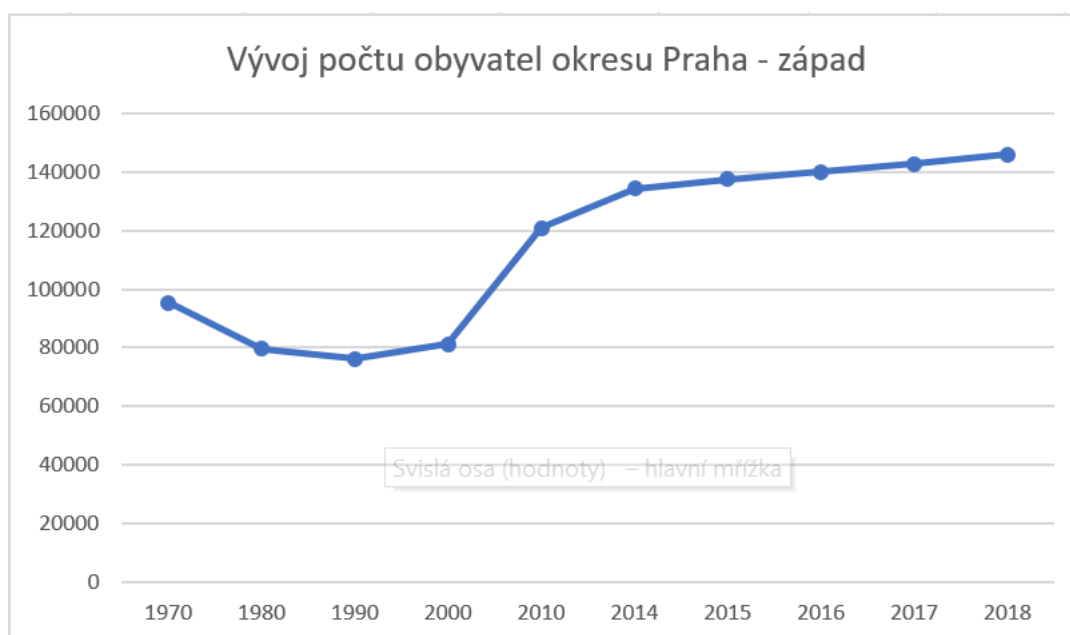


Obrázek 2: Geografická mapa okresu Praha-západ (ČSÚ, 2016)

6.2 Vývoj demografie v okrese Praha-západ

První kompletní údaj o celkovém obyvatelstvu v okrese Praha-západ je z roku 1970 – tehdy byl počet obyvatel 95 386 (Graf 2). V průběhu dvaceti let (mezi roky 1970 až 1990) klesl počet obyvatel na 76 271. Od roku 1990 začíná počet obyvatelstva mírně narůstat. Koncem roku 2000 je počet obyvatel na čísle 81 113. Začíná se projevovat doba po pádu komunismu. Pád komunismu má za následek příliv obyvatelstva do zázemí pražského regionu.

V okrese Praha-západ mezi léty 2000 až 2010 vzrostl počet obyvatel na 120 990. Jedná se o nárůst bezmála o 50 % (přesně o 39 877 nad původních 81 113) během deseti let. Mezi léty 2010 až 2018 dochází k dalšímu nárůstu obyvatelstva o cca 20 % (přesně o 25 014) na celkových 146 004 k 31. 12. 2018 (ČSÚ, 2020d). Během dvaceti let došlo k nárůstu obyvatelstva v okrese Praha-západ o 80 %.



Graf 2: Vývoj počtu obyvatel okresu Praha - západ (ČSÚ, 2019)

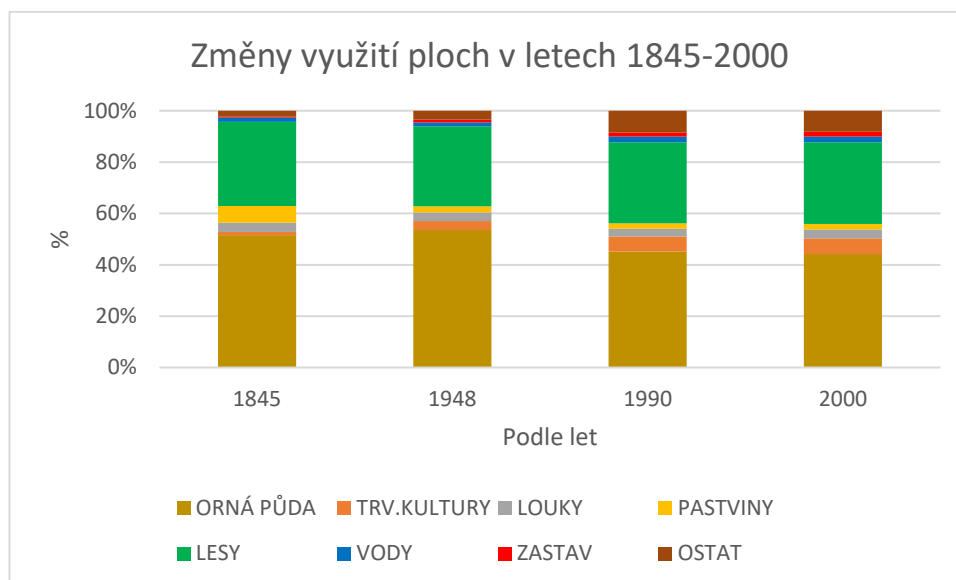
6.3 Změna land use v okrese Praha-západ mezi lety 1845-2000

V roce 1845 je více než 50 % plochy využíváno jako orná půda (Graf 3). Další velké zastoupení zde mají lesy s třiatřiceti procenty. Následují v menší míře pastviny, louky, vody a trvalé kultury. Své zastoupení zde mají na svou dobu i zastavěná území a ostatní plochy.

V roce 1945 se stav oproti roku 1845 příliš nemění. Přibyla dvě procenta orné půdy a o necelá dvě procenta se snížil stav lesů. O dvě procenta se také zmenšila plocha pastvin. Dochází k menšímu nárůstu trvalých kultur a zastavěných ploch.

V roce 1990 celkově oproti roku 1948 došlo k úbytku ploch orné půdy o 8 %. Dochází ke zvýšení podílu ploch na ostatních a zastavěných plochách.

I v roce 2000 tak můžeme konstatovat, že změny nedosáhly nějakých zásadních proměn (Bičík a kol., 2010).



Graf 3: Změny využití ploch v letech 1845-2000 (LUCC, 2019)

6.4 Vývoj suburbanizace ve Středočeském kraji, okresu Praha-západ

Suburbanizaci ve Středočeském kraji ovlivňovalo (a stále ovlivňuje) Hlavní město Praha. Vnitřní část Středočeského kraje Praha-západ a Praha-východ je zázemím Prahy.

V polovině 20. století dochází k přílivu movitějších vrstev obyvatelstva do oblastí Černošic a Klánovic. Přichází rozvoj průmyslové výroby v menších městech (Modřanech, Uhříněvsi, Kbelích a Úvalech) (Ouředníček, 2003).

Za socialismu nedochází k zásadním migračním změnám, které by ovlivňovaly suburbanizaci v zázemí Prahy. Jediné, co lze vysledovat (a všimli si toho ve své studii v r. 1986 i Kára a Kučera (*Kára et Kučera, 1985*)), že dochází k migračnímu saldu u měst v dostupné vzdálenosti Prahy, konkrétně u měst Neratovic a Kladna. To však autoři nepřipisují suburbanizaci, nýbrž stěhování důchodců do rekreačních částí měst u Prahy. Komunistická ideologie s centrálně řízenou ekonomikou brzdí suburbanizační rozmach. Za socialismu nebyl žádný trh s pozemky. Centrálně řízená ekonomika zapříčinila, že střední vrstva obyvatelstva neměla možnost dostat se k pozemkům. Samotná infrastruktura pak zapříčinila nechuť cestování za prací.

Pádem komunismu jsou všechny zmíněné překážky odstraněny. Suburbanizace je posílena restitucí pozemků, vznikají finanční nástroje na podporu bydlení, kterými jsou například hypotéky, úvěry či stavební spoření. V průběhu 90. let se Praha stává atraktivním městem. Atraktivita lokality se projevuje stěhováním obyvatel z ekonomických důvodů. Saldo migrace, z důvodů rodinných, bytových či zdravotních, se ale nachází v červených číslech (*Ouředníček, 2001*).

V druhé polovině 90. let přichází vysoká migrace do zázemí Prahy. Praha ztrácí část svého obyvatelstva. Získávají především obce ve Středočeském kraji, které jsou výhodně napojené na Prahu. Suburbanizace se tak v 90. letech v zázemí Prahy (nebo v jejích administrativních hranicích) stává výsadou movitějších vrstev obyvatelstva. K dosažení na hypotéku bylo nutné doložit trojnásobek průměrného měsíčního příjmu (*Sýkora, 1999*).

Česká suburbanizace je přehlídkou jednotlivých projektů s roztržitou subúrbánní výstavbou v nekompaktním městském rozvoji (*Ouředníček, 2003*).

Ve výzkumu pro hodnocení suburbanizace Ouředníček rozebírá data sociální struktury migrantů z Prahy do zázemí. Využívá data o vzdělání, věku a důvodech migrace v letech 1997-1999. V letech 1997-99 byl podíl:

- přistěhovalých do zázemí Prahy 61 % z celku,
- 15 % se stěhovalo uvnitř zázemí,
- 9 % bylo z ostatních částí Středočeského kraje,
- 15 % bylo odlehlých částí České republiky, nebo dokonce zahraničí.

Praha získává obyvatelstvo zejména z důvodu ekonomického, zatímco do zázemí Prahy se stěhují lidé zejména kvůli zlepšení vlastních životních podmínek, především bydlení a zdraví. Jedná se hlavně o oblasti Praha-západ a Praha-východ (*Ouředníček, 2003*).

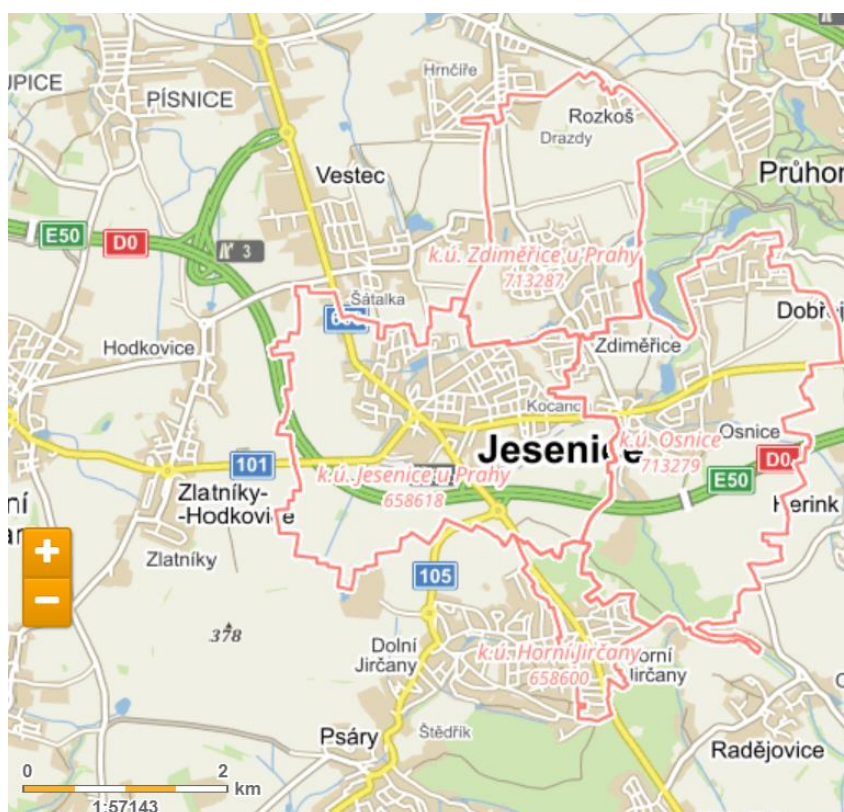
Zásadní zlom ve vývoji Středočeského kraje nastal v polovině devadesátých let 20. století. V okolí Prahy začala intenzivní výstavba satelitů. Příznivá poloha kraje se stává místem, kam se stěhují mladí lidé a následně zakládají rodiny. Od roku 1997 narůstá počet obyvatelstva (Graf 2). V roce 2018 byl Středočeský kraj vůbec nejmladším v České republice s průměrným věkem 41,2 let. Okresy Praha-východ a Praha-západ si stále drží pověst míst, kde je více dětí než seniorů (*ČSÚ, 2020e*).

7 Město Jesenice

7.1 Poloha

Město Jesenice se nalézá v okrese Praha-západ ve Středočeském kraji vzdušnou čarou 16 km jihovýchodně od samého centra Hlavního města Prahy. Město Jesenice se rozkládá na čtyřech k.ú (Jesenice, Osnice, Zdiměřice a Horní Jirčany) (Obrázek 3) Jesenice se stala jedním z nejrychleji se rozvíjejícím suburbium současnosti (Špačková a kol., 2012).

Z geomorfologického pohledu se nachází celá sídelní skladba města Jesenice v provincii Česká vysočina, Poberounská soustava, Brdská soustava, a dále v geomorfologickém celku Pražská plošina, v části Říčanská plošina (Jesenice, 2020a).



Obrázek 3: Katastrální území města Jesenice a přilehlých obcí

(<https://jesenice.obce.gepro.cz/#/>, 2020)

7.2 Historie Jesenice

Kdy vznikla Jesenice není přímo známo. První zmínky pochází z r. 1088, kdy se mluví o králi Vratislavovi II. v Jazenici. V roce 1508 byla Jesenice spolu s Vestcem vypálena na pokyn Jiřího Kopidlanského. V letech 1812 a 1814 dochází k sjednocování vsi. Nejvíce se sjednocování dotýká komunikací. Na úkor vybudování komunikace musely být zbořeny některé domy a předzahrádky. V roce 1869 se začíná uvažovat o zřízení vlastní školy. O deset let později 1. září 1879 byla škola otevřena (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Rok 1902 je významným pro místní rolníky, jelikož bylo založeno vodní a meliorační družstvo. Vodní a meliorační družstvo odvodňovalo úhory a bažiny. Tento krok učinil takřka bezcenné pozemky použitelnými. Podobný krok byl udělán i v roce 1932, kdy se odvodnily zbylé zamokřené pozemky (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Období 1. světové války zanechalo svůj odkaz i v Jesenice. Mnoho lidí z větších měst, zejména z Prahy, hledalo útočiště na vsích. V roce 1920 se podařilo zprovoznit dopravní spojení mezi Prahou a Jesenicí. Téhož roku, 1. března, byla zprovozněna autobusová linka z Prahy do Jesenice a dále na Kamenici. Zároveň však dochází v roce 1922 k odloučení Zdiměřické části od Jesenice. V této době se Jesenice dočkala své první kanalizace. Letitá snaha o elektrifikaci Jesenice se dovršila v roce 1923, kdy byla zbudována primární linka. O pět let později je elektrifikace Jesenice zcela dokončena. V následujících letech od roku 1924 došlo k poměrně důležitému kroku pro občany Jesenice – dochází k parcelaci jesenického dvora, který do této doby patřil pražskému arcibiskupství. Uskutečnilo se tak na základě zákona, který přijalo Národní shromáždění Československé republiky. Celkem se rozdělovalo 95 ha, 23 arů a 3m². Jesenice se díky své poloze nachází na hlavní trase pro cesty na jih republiky. Nárůst automobilové dopravy, která z části nahrazovala železniční dopravu, znepokojoval obyvatel Jesenice. V ulicích je náhle rušněji, zvyšuje se znečištění přírody i koncentrace prachu v ovzduší. Obrat této situace přináší léto roku 1926, kdy správa silnic nechala vyasfaltovat hlavní komunikaci. Koncem roku 1930 dochází k celorepublikovému sčítání lidu. V Jesenici k tomuto datu žilo 760 lidí. Z toho bylo 381 žen a 379 mužů (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Německá okupace neměla na další vývoj jesenické obce zásadní vliv. Došlo zde však k několika střetům. Po osvobození vznikl v Jesenici zajatecký tábor.

Ten podle dostupných zdrojů čítal na 7 000 zajatců (některé zdroje uvádí až 9 000 zajatců). Po příchodu ruských vojsk se zajatecký tábor přemístil k Benešovu (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Po 2. světové válce dochází k novému rozdělení okresů. Byl zrušen okres Praha venkov a byl zřízen okres Praha-východ, kam nově Jesenice spadala. Po válce v jesenické obci panuje problém s nedostatkem volných bytů. Dochází k odlivu obyvatelstva do pohraničních míst. Jedinou možností pro udržení obyvatel bylo rozparcelování obecních pozemků za dvorem. Tento krok měl velký úspěch a byl jistě podpořen i velmi rychlou elektrifikací (*Vysloužilová a kol., 2008*).

S příchodem února 1948 se ale vše dramaticky mění. Vše, co bylo soukromé, bylo najednou společné. Ještě v roce 1949 došlo ke zkonfiskování zdejšího jednotného zemědělského družstva. V roce 1955 bylo rozhodnuto, že výstavba vodojemu Želivka bude realizována v Jesenici namísto původně plánované Písnice. Jednání se protáhla o celých deset let až bylo v roce 1965 schváleno, že obec dostane bezplatný přívod vody (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Po listopadových událostech roku 1989 dochází nejen k převratným změnám v Jesenici, ale i v celém Československu. V Jesenici proběhly v roce 1990 nové komunální volby. Stav Jesenice ale není tak růžový, jak by se na první pohled zdálo. Jesenice má spoustu nedostavěných objektů, jako například čističku odpadních vod, mateřskou školu nebo kotelnu u zdravotního střediska. V Jesenici byla i divoká skládka u rybníka Pančák. Tuto skládku se podařilo zlikvidovat v roce 1991 (*Vysloužilová a kol., 2008*).

7.3 Historie suburbanizace města Jesenice

V počátcích devadesátých let dochází k poměrně zásadním suburbanizačním zásahům. Lidé nejen z Prahy, ale i z jesenické obce začali ve velké míře žádat o stavební povolení k výstavbě rodinných domů. Žádostí bylo takové množství, že se muselo zřídit detašované pracoviště přímo v Jesenici, ačkoli se původně žádosti vyřizovaly v Jílovém u Prahy. Tento nárůst zapříčinil, že 1. ledna 1994 byl v Jesenici zřízen stavební úřad s působností i pro obce Vestec a Psáry. Začaly se stavět nejen rodinné domy, ale na přelomu tisíciletí také oblíbené řadové domy. Tato výstavba je vidět nejen v Jesenici, ale i v přilehlé obci Osnice. Rozsáhlá výstavba musela řešit

i jiné otázky, například zásobování vodou, protože aktuální přivaděč navýšenému počtu obyvatel nestačil. Také se opětovně řešilo téma přílišného automobilového ruchu. Objevila se již první možná řešení. Jedním z řešení bylo vybudovat obchvat kolem Jesenice s trasou ze Zbraslavi směrem na Osnici. Druhou variantou by byl obchvat kolem Prahy, který by zároveň snížil zatížení benešovské silnice procházející Jesenicí (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Kromě otázky snížení dopadů vzrůstající automobilové dopravy dochází, stejně jako v dalších českých obcích, k plynofikaci, která je dokončena v roce 2003. S plynofikací souvisí i fakt, že koncem 90. let probíhá intenzivní výstavba nových lokalit, jako je Mladíkov, V Lázních a Za Rybníkem. Ve velmi krátké době bylo v Jesenicí vystavěno na 250 rodinných domů. Kromě rodinných domů bylo vybudováno i několik firemních objektů (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Velice důležitou etapou v historii Jesenice se stal rok 2000, kdy se obec stala členem sídelních obcí v tzv. „Pražském jihovýchodním regionu“. Tento spolek řešil důležité otázky fungování regionu. Spolek si v tomto uskupení dokázal prosadit akce většího charakteru, které by si obce samostatně nemohly dovolit uskutečnit. Jednou z největších akcí, která byla prosazena (a o níž se vedla jednání již od roku 1994) bylo vybudování základní školy. Je však zároveň otázkou, proč se k výstavbě schyluje až nyní, když Jesenice usilovala o svou školu již ve 30. letech 20. století. Jak Jesenice rostla výstavbou, tak rostl i počet obyvatel. Na konci 20. století čítala Jesenice 2 056 obyvatel, v přilehlé Osnici a Kocandě to bylo 468 obyvatel, ve Zdiměřicích 98 obyvatel a v Horních Jirčanech 382 obyvatel. O rok později měla Jesenice už 2 350 obyvatel a ještě dalších 300 obyvatel bylo evidováno bez trvalého bydliště. Tento nárůst se začínal jevit jako neudržitelný. Obec na takový růst nebyla v žádném případě připravena, ať už infrastrukturou, nebo kapacitou. Dochází k rozvoji komunikací, chodníků, osvětlení a inženýrských sítí. Vzdálenost Jesenice od Prahy nahrávala dostupnosti pracovních příležitostí, a tak ten kdo chtěl, měl možnost začít využívat příměstskou dopravu (*Vysloužilová a kol., 2008*).

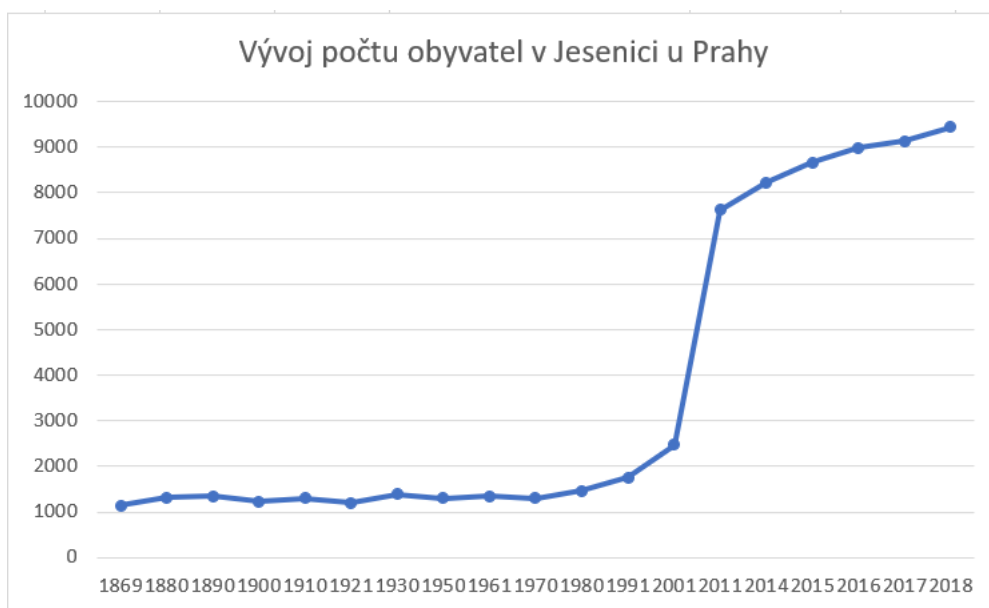
Začátkem roku 2003 došlo ve veřejné správě ke změně struktury. Z Jesenice se stává obec s pověřeným obecním úřadem a zabezpečuje tak agendu i pro další obce ve správním obvodu. Těmito obcemi jsou Březová-Oleško, Dolní Břežany, Ohrobec, Průhonice, Psáry, Vestec, Zlatníky-Hodkovice a Zvole. V tomto období zanikají

okresy a vznikají obce s rozšířenou působností (ORP). Jesenice nově spadá pod ORP Černošice (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Stále roste počet obyvatel nejen v Jesenici, ale také v přilehlých obcích Kocandě, Zdiměřicích, Osnici a Horních Jirčanech. Dochází k přetížení komunikací a nadměrnému zvýšení množství projíždějících automobilů. Byly proto navrženy možnosti, jak tento problém řešit. Jednou variantou byla přeložka od Zlatníků na Kocandu a stavba obchvatu kolem Jesenice. Další variantou, která by situaci zklidnila, je výstavba dálnice D3. Narůst obyvatel nepůsobil problém jen v dopravě, ale také například ve zdravotnictví – byl tedy otevřen Dům zdravotnických služeb. V roce 2005 se zvýšil počet obyvatel na 3 990. Zabydlují se zde převážně mladí lidé s rodinami. Počet obyvatel narůstá především v kategorii mladých rodin, zvyšuje se počet dětí, které rostou. Zastupitelstvo se zabírá otázkou výstavby střední školy (*Vysloužilová a kol., 2008*).

Intenzivní fáze suburbanizace započala v roce 2002 a pokračuje v dalších letech. Jsou dokončovány rozsáhlé developerské projekty (*Špačková a kol., 2012*).

Když se podíváme ještě dále do historie na počátky Jesenice, kdy se ještě jednalo pouze o vesnici, můžeme si dle (Graf 4) všimnout, že v roce 1980 měla necelých 1 500 obyvatel. Největší přírůstek obyvatelstva můžeme vysledovat v období mezi roky 2001 až 2011. Za deset let se počet obyvatel ztrojnásobil. To potvrzuje výzkum Ouředníčka, který se věnoval výzkumu migrace obyvatelstva z Prahy do zázemí. Vzhledem k poloze a dopravní přístupnosti je Jesenice ukázkovým příkladem suburbia. Zatímco do roku 1989 probíhala intenzifikace osidlování velkých měst (Prahy). Po roce 1989 je tomu přesně naopak a dochází tak k silné suburbanizaci a kontraurbanizaci. Dochází ke stěhování z měst (Prahy) do blízkých obcí (např. Jesenice) (*Ouředníček, 2003; Svobodová a kol., 2011*).



Graf 4: Vývoj počtu obyvatel v Jesenice u Prahy v letech 1869-2018 (ČSÚ, 2019)

7.4 Využití území Jesenice mezi lety 1945-2010

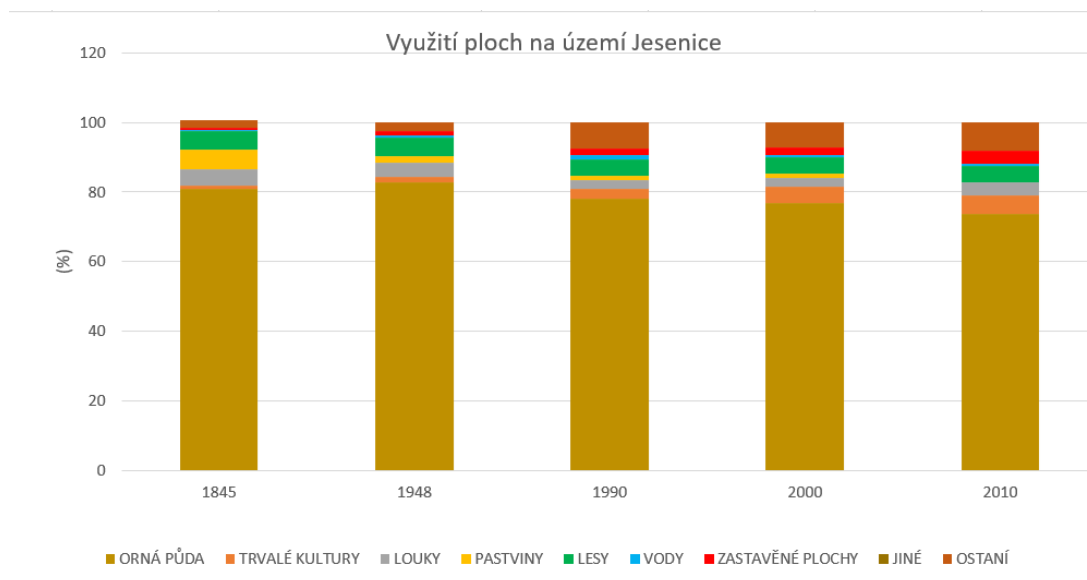
Pozn. autora: Pro popis využití ploch v území Jesenice jsou využita data z Výzkumného centra změn využití ploch Česka LUCČ Czechia. Pro výsledná data není použito katastrálního území Horních Jirčan z důvodu neúplných dat. Data z roku 1996 neobsahují vody ani zastavěná území a jsou označena celkově jako JINÉ.

Graf 5 ukazuje průběh využití ploch v Jesenici u Prahy. Tento graf zároveň obsahuje data katastrálních území Osnice a Zdiměřice. Z grafu vyplývá, že mezi lety 1945 až 1948 tvoří přes 80 % ploch orná půda, přes 5 % jsou zastoupeny lesy. Ubývají pastviny na úkor orné půdy a lesů.

Mezi lety 1948 až 1990 dochází k poklesu orné půdy a luk. Dochází však ke zvýšení ostatních ploch, mezi které řadíme například rekreační a sportovní plochy, ale především dopravní plochy nebo například chráněná území, přírodní rezervace, parky, hřbitovy, doly, skládky, neplodnou půdu atd. Zaznamenáváme mírný nárůst ploch trvalých kultur, mezi které řadíme například sady, vinice, chmelnice a zahrady.

Mezi lety 1990 až 2000 sledujeme procentuální nárůst u zastavěného území způsobeným suburbanizačním rozvojem v zázemí Prahy. Rovněž se zvětšila plocha trvalých kultur. Opět dochází k procentuálnímu snížení orné půdy. Můžeme si všimnout, že u vodních ploch nedochází k žádným dramatickým změnám.

Mezi lety 2000 až 2010 se naplno projevuje další suburbanizační etapa zázemí Prahy. Tato suburbanizační etapa má vliv na úbytku orné půdy. Naopak roste zastavěná plocha a plocha dopravní, včetně rekreačních a sportovních ploch. Lze sledovat také procentní nárůst luk.



Graf 5: Využití ploch na území Jesenice (LUCC Czechia, 2010)

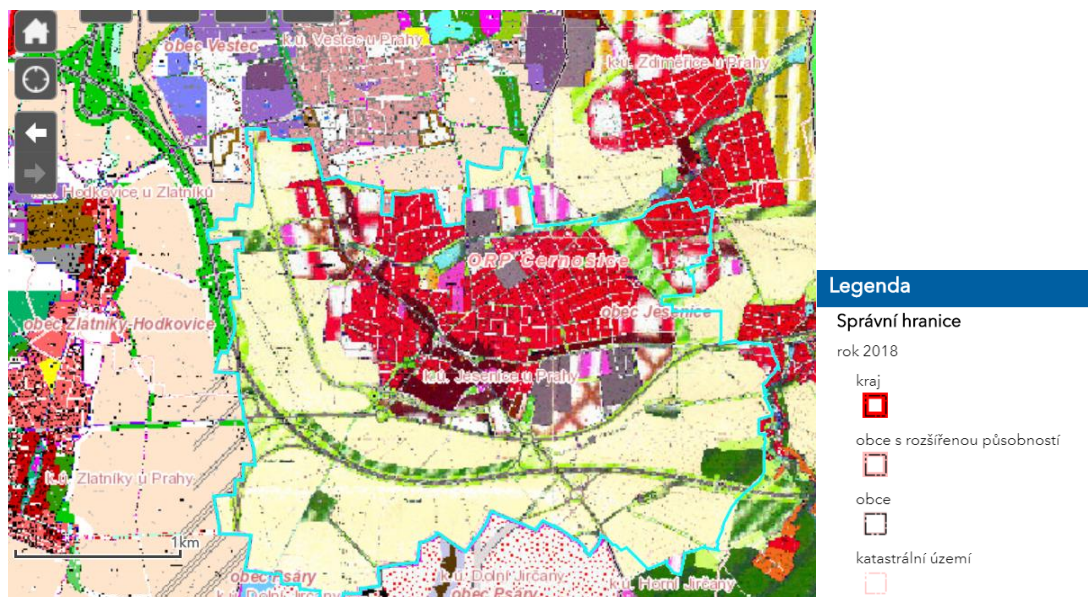
7.5 Současnost města Jesenice

Město Jesenice se rozkládá na 1752 ha a žije zde (k 31. 12. 2018) 9 448 obyvatel. Podle ČSÚ je sídelní struktura genderově vyvážená. Počet obyvatelstva od roku 2014 pravidelně roste o cca 200 obyvatel za rok. Jak ukazuje ČSÚ, statistika přistěhovalí/vystěhovalí tyto údaje potvrzuje (ČSÚ, 2020f).

Město Jesenice prošlo mnoho strastmi, časy plnými chaosu a překotného vývoje. Ale dobrým příkladem dlouhodobého kvalitního rozvoje města Jesenice byla výstavba nové základní školy, vznik kanadsko-české školky, základní školy a gymnázia, oprava kapličky a Božích muk. Město Jesenice nyní plánuje výstavbu nové základní školy ve Zdiměřicích. Dále je v plánu výstavba další školky i domu pro seniory, jejichž potřeba stále stoupá (Jesenice, 2020a).

Město Jesenice se řídí zásadami územního rozvoje pro Středočeský kraj. Jedná se o novou podobu územně plánovacích dokumentů (Obrázek 4). Vydává a pořizuje

se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Tato územně plánovací dokumentace nahrazuje územní plány velkých územních celků. ZÚR SK byly pořizovány od r. 2007.



Obrázek 4: Náhled na územně plánovací dokument k.ú Jesenice u Prahy (https://gis.kr-stredocesky.cz/js/reg_up/, 2018)

V roce 2011 si město objednalo u firmy SPF Group v.o.s analýzu problémových okruhů jako jsou infrastruktura a prostorové uspořádání, doprava, ekonomika a služby, obyvatelstvo, životního prostředí, místní správa a participace veřejnosti (*Jesenice, 2020b*). Cílem této analýzy bylo zjistit slabé a silné stránky, příležitosti a hrozby pro město Jesenici. Je ale nutné podotknout, že během devíti let byl růst města Jesenice tak velký, že některé informace v této analýze již nejsou zcela pravdivé.

Mezi lety 2011 až 2018 sledujeme přírůstek o 1 820 obyvatel (Graf 4). Proto je nutné podotknout, že výše zmíněná analýza SPF Group již není zcela aktuální.

Z této analýzy bych rád uvedl aktuální body, které nyní město Jesenice řeší. K těmto bodům uvedu klady a zápory a kroky, které jsou realizovány pro vyřešení těchto bodů. Jedná se především o dopravu, obyvatelstvo a prostorové uspořádání:

1. Obyvatelstvo

Celkem 28 % obyvatelstva dojíždí za prací nebo do školy mimo město, okres i kraj (Tabulka 1). Celkem 21 % obyvatelstva vyjíždí za prací – z toho cca 5 % v rámci obce, zatímco do jiného okresu v kraji nebo do jiného kraje přejíždí cca 65 % obyvatelstva. Část populace 0,07 % celkového počtu obyvatel města Jesenice vyjíždí do škol v rámci obce, ale většina tohoto celku jede za školou mimo obec.

Vyjíždějící do zaměstnání a škol SLDB 2011		
Vyjíždějící celkem		2724
Vyjíždějící do zaměstnání		2 053
	v rámci obce	137
	do jiného okresu kraje	105
	do jiného kraje	1 654
	do zahraničí	20
Vyjíždějící do škol		671
	v rámci obce	174
	mimo obec	497

Zdroj: CSÚ, vlastní zpracování

Tabulka 1: Vyjíždějící z Jesenice do zaměstnání a škol 2011 (ČSÚ, 2019)

Narůstající počet obyvatel je pro město Jesenice určitě velkou výzvou. Na tyto změny město Jesenice muselo pochopitelně reagovat. Otázkou je, jestli město reaguje správným způsobem a směrem. Město se začalo věnovat primárně infrastruktuře, ale i sociální problematice.

2. Občanská vybavenost

Vybavenost města Jesenice se zdá dostačující. V Jesenice se nachází supermarkety, prodejna dětské obuvi, drogerie, hračkářství, papírnictví (které má rozšířený sortiment o pomůcky do domácnosti a kuchyně), obchod s rybářskými potřebami, květinářství, optiky, fitness, vinotéky, kadeřnické i kosmetické salony, restaurace, cukrárny a bary a mnoho jiných služeb.

Jak je patrné z výčtu služeb, občané si zde jistě najdou, co potřebují alespoň v základu. Služby v Jesenici se občas mění, ale spíše k lepšímu. Důkazem je část města Jesenice, tzv. Mladíkov. Tato lokalita se v posledních letech velmi rozrostla, ale byla bez občanského vybavení. V posledních dvou letech zde byly otevřeny obchody s rozmanitou nabídkou, například květinářství, potraviny, drogerie, oblečení a jiné.

V roce 2003 byla otevřena nová základní škola. Neuběhla příliš dlouhá doba a její kapacita musela být navýšena. V posledních třech letech musela Základní škola Jesenice otevřít dvě nová detašovaná pracoviště. Do detašovaných pracovišť dochází žáci 1. a 2. ročníku. Počet žáků převyšuje kapacitu hlavní budovy školy přibližně dvojnásobně (kapacita hlavní budovy ZŠ je 450 žáků, zatímco školu aktuálně navštěvuje na 920 žáků). Suburbanizace města Jesenice způsobila, že se od roku 2014 rodí přes 100 dětí ročně. To znamená, že škola musí každý rok otevírat minimálně 5 tříd prvňáčků. Škola jako bonus (a pro ulehčení mateřským školám) každý rok otvírá dvě třídy nultých ročníků (*ZŠ Jesenice, 2020*). Při základní škole byla v roce 2010 zřízena Základní umělecká škola (*Jesenice, 2020c*).

V roce 2012 byla zbudována nová školka Kamarád, která má detašované pracoviště ve Zdiměřicích. Kapacitně školka Kamarád pojme 109 dětí.

První mateřskou školkou byla Mateřská škola V Úvoze. Vznik této školky sahá do 90. let 20. století. Školka prošla mnoho změnami. Za celou dobu jejího fungování s ní byly prováděny různé administrativní změny. Byly roky, kdy patřila k základní škole. V roce 2016 se mateřská škola zcela osamostatnila. Budova školky se časem rozrůstala. Růst byl jak do výšky, tak i co do počtu budov. Školka V Úvoze má také svá detašovaná pracoviště. Jedno detašované pracoviště je v Osnici a druhé bylo otevřeno v Jesenici v části Mladíkov. Školka pojme celkem 231 dětí (*Jesenice, 2012*).

Jesenice disponuje i soukromými školkami, dětskými skupinami, ale také soukromou základní školou ve Zdiměřicích (Sunny Canadian School). Přesto někteří rodiče dováží své děti do školek a škol mimo Jesenici.

Podél hlavní silnice směrem do Osnice najdeme průmyslové objekty, zejm. průmyslové a administrativní budovy, které jsou zdrojem pracovních míst.

Město Jesenice je vybaveno tělocvičnou při základní škole a venkovním hřištěm. Dohromady město Jesenice spravuje 22 dětských a jedno workoutové hřiště. Tato hřiště jsou rozmístěna v jednotlivých částech sídelní struktury (Jesenice, Osnice, Zdiměřice a Horní Jirčany). Jediné, co vrhá špatné světlo na vybavenost, že některá hřiště jsou svou vzdáleností pěšky nedostupná. Tento fakt byl potvrzen i samotnou analýzou vypracovanou firmou SPF Group v.o.s. Jedná se například o sportovní areál Zdiměřice. Tento park je pronajímán soukromé osobě, což má za následek, že vstup na atrakce je zpoplatněn. I tento park je pro pěší nedostupný. Dle svých zkušeností vím, že někteří obyvatelé prostřednictvím bytových družstev jednají o zbudování nových dětských a sportovních hřišť přímo v nově vybudovaných městských lokalitách. Jedná se například o lokalitu V Roháči, kde bylo během osmi let postaveno 9 bytových a 15 rodinných domů.

Město Jesenice pořádá měsíčně několik kulturních akcí. Kulturní akce jsou zaměřeny jak na rodiny s dětmi, tak na dospělé. Město Jesenice vydává i své periodikum Jesenický kurýr. Kulturní akce se konají ve Společenském sále nebo přímo v přírodě. Novinkou jsou i farmářské trhy, které přinášejí do města Jesenice nové domácí produkty, které jsou v této době velmi žádané.

3. Doprava

Vážným úskalím, které musí radnice města řešit, je bezesporu doprava (*pozn. autora: realizoval jsem rozhovor s paní místostarostkou Ing. arch. Ivou Řehulkovou – věnuje se řízení a rozvoji územního plánování*). Z rozhovoru vyplynulo, že aktuální hrozbou je nejen přetížená ulice Budějovická, ale rovněž chystaná dálnice D3 a s tím spojená hlučnost či ohrožení životních podmínek. Aktuálně se řeší zejména přetížená hlavní komunikace v ulici Budějovická. Ulici Budějovické určitě pomohlo nedávné dokončení obchvatu D0, ale i tak lze vysledovat velice hustý provoz. Ulice Budějovická vede středem samotného města. Intenzivní doprava má vliv nejen na kvalitu

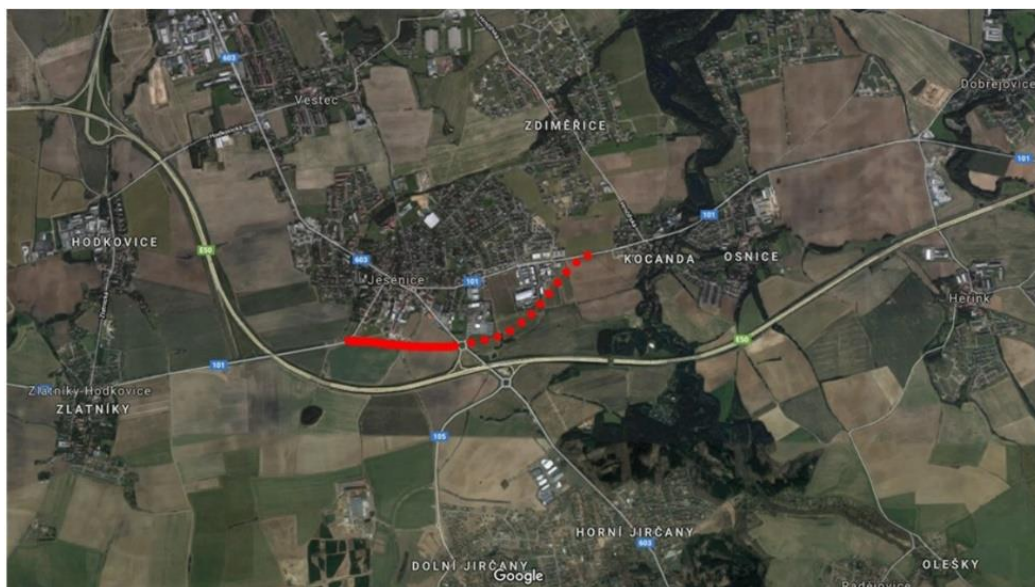
ovzduší, ale i na omezení aktivit ve městě. Město proto ve svém územním plánu počítá s přeložkou (Obrázek 5), která by měla odlehčit dopravní situaci v centru města. V územním plánu je v budoucnu počítáno i se záchytným parkovištěm, které by mělo snížit intenzitu dopravy hlavní komunikace v ulici Budějovická.

Dalším chystaným krokem je přivedení kolejové tramvajové dopravy, které je plánováno v horizontu deseti let.

7.6 Plány města Jesenice do budoucnosti

7.6.1 Dopravní přeložka Jesenice

Mezi hlavní plánované akce v části Jesenice jih patří dopravní přeložka, která má odlehčit husté dopravě v ulici Budějovická. S tímto záměrem se bude nadále pracovat i v kontextu plánované přípravy a budoucí výstavby terminálu pro metrobus s odstavným (záchytným) parkovištěm. Již nyní můžeme sledovat zahájení stavby přeložky (Obrázek 5).



Červená čára vyznačuje trasu obchvatu Jesenice - přeložky silnice II/101. Nejprve bude vybudován úsek západně od kruhového objezdu. |

Obrázek 5: Přeložka Jesenice – silnice II/101 (idnes.cz, 2019)

7.6.2 Základní škola Zdiměřice

Základní škola ve Zdiměřicích je jeden z dalších důležitých projektů pro zvýšení kapacity školy v městě Jesenici. Po zrušení výběrového řízení v červnu 2019 došlo 6.2.2020 k výběru vhodného kandidáta pro realizaci školy ve Zdiměřicích. Nejvýhodnější nabídku podala společnost PKS stavby a.s. Ta je schopna realizovat školu za 314 mil. korun bez DPH. Oproti původnímu zrušenému návrhu je nabídka o 128 mil. korun (vč. DPH) výhodnější. Je zde však jeden negativní faktor a tím je podání návrhu na zrušení soutěže k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) ze strany nejmenovaného dodavatele (*Jesenický kurýr, 2020*).

7.6.3 ČOV

Z analýzy prostorového rozvoje společnosti SPF Group v.o.s. z roku 2011 vyplývá, že kapacita ČOV je dostačující. Dle aktuálního rozhovoru s místostarostkou Ing. arch. Ivou Řehulkovou, však je aktuální kapacita ČOV již nedostačující. Dokonce se uvažuje o stavební uzávěře. Vodovody je dle analýzy nutno modernizovat. Zásobení plynem bude možné ve všech rozvojových oblastech města.

7.6.4 Veřejné místo pro veřejná setkávání

Dalším tématem, které chce město Jesenice v budoucnu řešit, je realizace místa pro veřejné setkávání. Jak už analýza napověděla, dochází k segregaci obyvatelstva. Prakticky jediné místo, kde je možné setkávání občanů města Jesenice, je ve Společenském domě, kde se zároveň nachází Městský úřad Jesenice. Dle rozhovoru s místostarostkou Ing. arch. Ivou Řehulkovou je to další směr, kterým se chce vedení města zaobírat. Město již má dokonce vytipována místa, kde je možné takové místo realizovat. Jedinou překážkou bude vykoupení pozemků od vlastníků. Do budoucna se jedná o zásadní téma, zabývající se problémem, jak naložit se sociálním kapitálem. Jak uvádí odborná literatura (*Matějíř et Vitásková, 2006*), sociální kapitál lze chápat jako normu důvěry, reciprocity, participace a spoluoperativního chování, který lze rozdělit na kapitál jednotlivce a společnosti. Dalšími, kteří se zabývali sociálním prostředím a kapitálem byla např. Špačková a kol. (*Špačková a kol., 2012*), která se v případové studii zabývá sociálním kapitálem suburbia Jesenice u Prahy.

8 Nástroje územního plánování a územního rozhodování

8.1 Územní plánování v České republice

Česká republika má pro všechny své kraje stejné nástroje územního plánování. Celostátním nástrojem je politika územního rozvoje, územně plánovací podklady a územně plánovací dokumenty (*MMR, 2020*).

8.2 Politika územního rozvoje

V rámci České republiky je politika územního rozvoje nástrojem celostátního územního plánování a udržitelného rozvoje. Politika územního rozvoje je koordinační nástroj, který usnadňuje procesy mezi územním rozvojem a územně plánovacími činnostmi. Dále je politika územního rozvoje využívána jako zdroj informací při jednáních České republiky v rovině územního rozvoje Evropské Unie (*Maier, 2012*). Politiku územního rozvoje pořizuje Ministerstvo pro místní rozvoj a schvaluje ji vláda. Je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (*Ústav územního rozvoje, 2019*).

8.2.1 Řídící nástroje územního rozvoje

Územně plánovací podklady

Územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady a územní studie. Územně plánovací podklady slouží jako podklad k pořízení politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území (*Maier, 2012*).

Územně analytické podklady

Jak uvádí Maier, územně analytické podklady jsou nositelem informací o stavu a vývoji území. Zpracovává je krajský úřad pro území kraje, nebo obec s rozšířenou působností. Přesné vymezení je definováno v § 26, odst. 1 zákona č. 183/2006, Stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (*Maier, 2012*).

Územní studie

Územní studie je souhrn informací, které umožňují efektivní vyhodnocení vybraných problémů ve vybrané oblasti území. Na základě studie následně navrhuje, prověřuje a posuzuje vhodná řešení pro uspořádání území (*Maier, 2012*).

Územní studie je jedním z nepovinných dokumentů územně plánovacích podkladů. Vytváří se tam, kde lze předpokládat problémy při určování využití parcel a konfliktních území. U nepovolených staveb má však územní studie (dále jen ÚP) velmi malou váhu pro územní rozhodnutí (*Maier, 2012*).

Územně plánovací dokumentace

Dalším nástrojem, který upřesňuje a vymezuje cíle územního plánování v rámci politiky územního rozvoje, je územně plánovací dokumentace. V politice územního rozvoje ohraničují rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti. Mezi územně plánovací dokumentaci patří zásady územního rozvoje, územní plány a regulační plány, které pořizují krajské úřady. Krajské úřady projednávají územně plánovací dokumentace s dotčenými ministerstvy, které souvisí s udržitelným rozvojem (*Maier, 2012*).

Zásady územního rozvoje

Pořízení zásad územního rozvoje je v kompetenci kraje. Zpřesňují a rozvíjejí cíle územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje. Zpřesňují vymezení rozvojových míst a specifických oblastí stanovených v politice územního rozvoje a určují nadmístní rozvojové oblasti a osy (*Maier, 2012*).

Územní plán

Územní plán je závazným nástrojem, kterým se vydávají pravidla. Díky těmto pravidlům je možné dosáhnout změn ve využití území nebo umístění a povolování staveb. Územní plán (dále jen ÚP) je důležitým nástrojem pro řízení změn v rámci celé obce. Součástí každého územního plánu je tzv. „urbanistická koncepce“, která je dána § 43, odst. 1) zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů.

Územní plán je zároveň plánem plošného a prostorového využití a uspořádání území (Maier, 2012).

Regulační plán

Regulační plán je dalším závazným nástrojem z kategorie územně plánovací dokumentace. Regulační plán je zároveň nástrojem, kterým lze nahradit územní rozhodnutí. Regulační plán je stanoven v § 61, odst. 1) zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů. Zpracovává se pro méně rozsáhlé území do detailu konkrétní parcely tak, aby u každé parcely byl znám popis využití. Regulační plán vydává obec nebo krajský úřad z vlastního podnětu. V případě, že obec má územní plán a zásady územního rozvoje, lze aby ho vydal kdokoli. Regulační plán má svá specifika v případě, že se jedná o zastavitelné nebo nezastavitelné území. V případě nezastavěného území regulační plán nahrazuje § 61, odst. 3 zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů. U zastavěného území a zastavitelných ploch je územní rozhodnutí nahrazeno regulačním plánem (Maier, 2012).

Územní rozhodnutí

Územní rozhodnutí je nástroj, který vydává rozhodnutí na zastavitelných územích. Územní rozhodnutí je rozhodujícím faktorem pro povolování staveb, jejich využití či změnách na pozemcích nebo v ochranných pásmech. Územní rozhodnutí je vymezeno § 76 až § 96a zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů (Ústav územního rozvoje, 2019).

Územní souhlas

Územní souhlas se vydává, jestliže je záměr na zastavitelné ploše nebo na zastavěném území. Poměry v území se podstatně nemění a záměr nevyžaduje nové nároky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Je upraven § 96 zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů. Územní souhlas může vydat stavební úřad, protože jde jen o souhlas, prakticky sdělení podle ustanovení § 15 Správního řádu. Jestliže je u záměru vyžadováno závazné stanovisko posouzení vlivů

na životní prostředí, není možné vydání územního souhlasu (*Ústav územního rozvoje, 2019*).

Územní opatření

V územním opatření se setkáváme s územním opatřením o stavební uzávěře a o asanaci území. Je upraveno § 97 až § 100 zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů. Podle Správního řádu je vydán jako opatření obecné povahy v přenesené působnosti rady obce (*Ústav územního rozvoje, 2019*).

Územní opatření zahrnuje:

- Územní opatření o stavební uzávěře
- Územní opatření o asanaci

Úprava vztahů v území

Součástí úpravy vztahů v území je dle zákona předkupní právo (§ 101) a zároveň náhrady za změny v území (§ 102) stavebního zákona (*Ústav územního rozvoje, 2019*).

9 Nizozemsko

9.1 Charakteristika Nizozemska

Nizozemsko se rozkládá na rozloze 41 526 km². Z celkové plochy činí 7 650 km² vodní plochy a 33 893 km² pozemní plochy. Někdy je Nizozemsko nesprávně označované jako Nizozemí nebo Holandsko. Nizozemské království leží v severozápadní Evropě na pobřeží Severního moře. Na východě hraničí s Německem a na jihu s Belgií. V Nizozemsku žije 17 181 084 obyvatel. S hustotou zalidnění 408 obyvatel na km² je Nizozemsko na 15. místě na světě. Politickým systémem je zde parlamentní ústavní monarchie, současným panovníkem je Vilém Alexander Nizozemský, který převzal trůn po své matce Beatrix v roce 2013. Nizozemsko je složeno ze dvanácti provincií a těmi jsou Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant, Utrecht, Flevoland, Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland a Limburg (Obrázek 6). Každá z těchto provincií má vlastní rozpočet (*Aalsmeer, 2020a*).

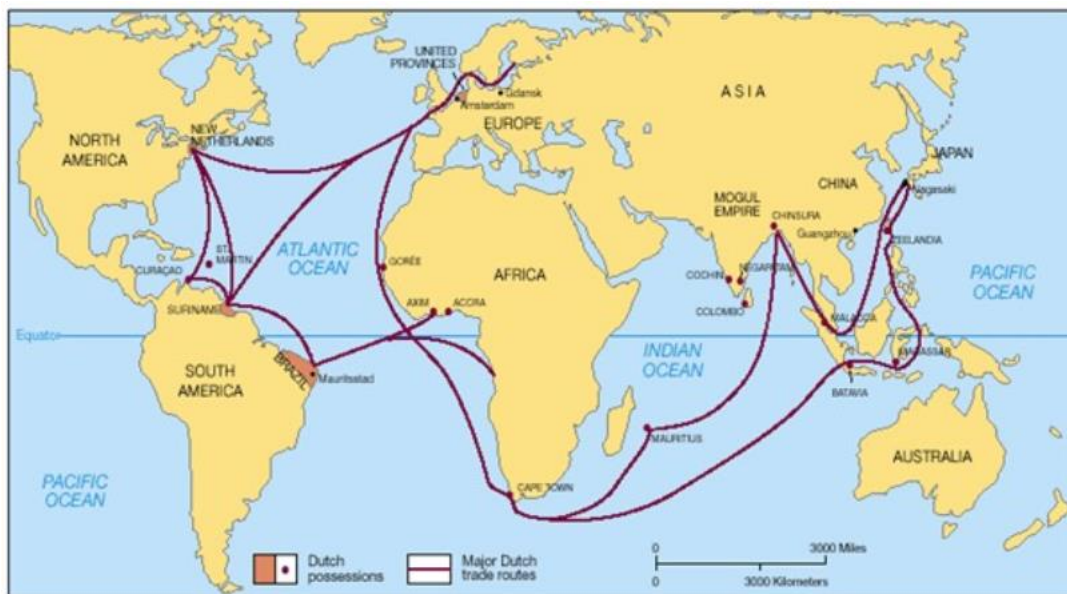


Obrázek 6: Mapa provincií Nizozemska (worldatlas.com, 2020)

9.2 Historický vývoj Nizozemska

Nizozemsko připojil k Římské říši (a tím představil modernímu světu) Julius Caesar, na území se nacházely germánské kmeny – Nervie, Frisie a Batavi (*Infoplease, 2017*). Roku 1561 proběhla revolta Nizozemska pod vedením Viléma Oranžského proti vládnoucímu Filipu II. Španělskému. Důvodem byly vysoké daně, pronásledování protestujících a Filipova snaha modernizovat a decentralizovat vládu. Těmito kroky byla zahájena osmdesátiletá válka (*Infoplease, 2017*).

Roku 1585 po dobytí Antverp Španěly dochází k vysoké migraci obyvatel Brugg, Antverp a Gentu do Amsterdamu. Z Amsterdamu se během 45 let stává světové centrum obchodu a jeden z největších přístavů na světě (Obrázek 7). Migrace a politická situace má dokonce pozitivní vliv na rozvoj země a díky tomu dochází k její celkové modernizaci (*Holubec, 2017*).



 Dutch Trade Routes, ca. 1650. The Dutch were the greatest commercial nation of the seventeenth century.

Obrázek 7: Nizozemské obchodní cesty kolem roku 1650 (Anonymous, 2019)

V zemědělství dochází k efektivnímu využití ploch a k vysoušení poldrů. Na technologické úrovni se jedná zejména o výstavbu lodí. Nizozemsko k roku 1670 vlastnilo zhruba polovinu lodní flotily celé Evropy. Amsterdam se stal obchodním strategickým místem Evropy. V Nizozemsku je nejvyšší životní úroveň v Evropě. Nizozemsko se stává nejvíce urbanizovanou oblastí světa (Holubec, 2017).

V roce 1814 dochází k sjednocení provincií Nizozemska a Belgie pod jednotné království. Roku 1830 dochází k rozpadu jižních provincií a vzniká Belgické království (Infoplease, 2017).

V 19. století prudce roste infrastruktura a rozsáhlá síť vodních kanálů. Ve 20. století růst pokračoval výstavbou železnic a nových silnic. Jelikož růst obyvatel byl pomalejší než produkce zemědělské výroby, začalo Nizozemsko svou zemědělskou produkci vyvážet do světa. Nizozemsko se tak stalo jedním z prvních exportních zemí na světě. V Nizozemsku stoupla zastavěnost mezi lety 1900 až 2017 z 2 % na 15 % (De Mulder a kol., 2019).

Obyvatelé Nizozemska se mají neustále na pozoru před povodněmi a realizují proti nim ochranná opatření. Jak uvádí De Mulder (De Mulder a kol., 2019), až 65 % území bude zaplaveno, pokud selžou všechny přírodní a ochranné čerpací systémy.

Do roku 1900 dochází v Nizozemsku k shlukování bohatších vrstev obyvatelstva do lukrativních sousedství a čtvrtí velkých měst. Shlukování bohatších vrstev se formovalo dlouhé desítky let. Nakonec vznikla jedna z hlavních suburbanizačních etap v dějinách Nizozemska. Ještě před druhou světovou válkou si mohla řada obyvatel dovolit luxus v podobě bydlení ve vilových čtvrtích. Po konci druhé světové války získává rozsáhlá skupina obyvatelstva díky nabytému bohatství možnost života na venkově (*Paping, 2014*).

Díky neutralitě neměla první světová válka na Nizozemsko vliv. V roce 1940 bylo Nizozemsko napadeno nacisty. V roce 1949 se Nizozemsko stává členem NATO. V roce 1959 se pak Nizozemsko stává členem Evropského hospodářského společenství (dnes Evropské unie) (*Infoplease, 2017*).

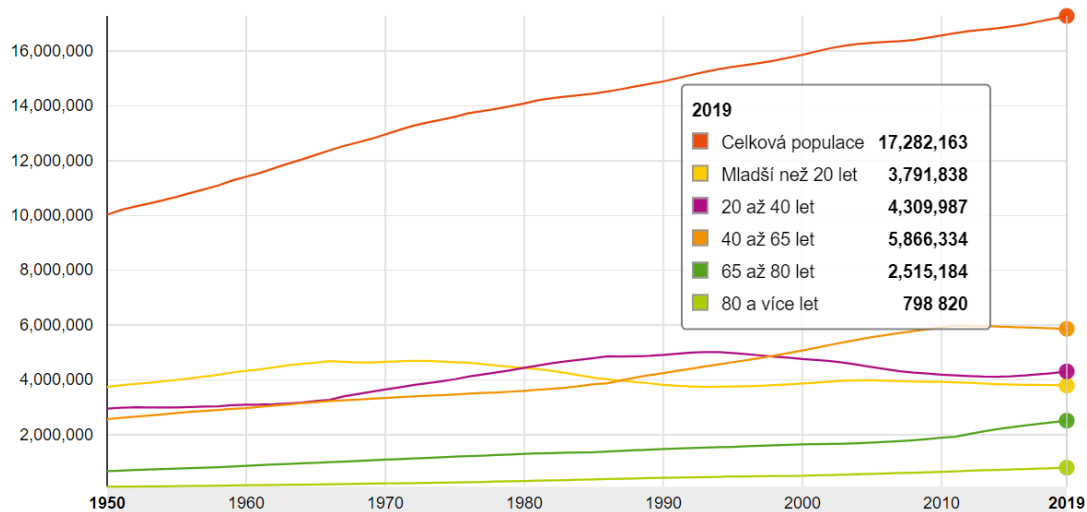
9.3 Populace v Nizozemsku

Jak uvádí Boterman, mnoho městských rodin opouští město s příchodem dětí. Domácnosti s rodinou dávají stále více přednost příměstskému bydlení. Tento trend potvrzují i další autoři (*Karsten et Lupi, 2012*). Na druhou stranu, to má i negativní stránky, jak popisuje např. Putnam – v příměstských oblastech mají velmi nízkou společenskou soudržnost nebo sociální kapitál (*Lupi et Mustered, 2006*).

Aktuálně má Nizozemsko 17 282 163 obyvatel (Graf 6). Hustota obyvatel na km² je 519 obyvatel (Graf 7). Mezi největší města patří Amsterdam s 862 965 obyvateli (*CBS, 2020a*), dále sem patří Rotterdam, Haag, Utrecht a Eindhoven. Nizozemská populace se mezi léty 1950 až 2019 zvětšila o 7 282 163 obyvatel. Patří mezi přední státy s nejvyšší hustotou obyvatelstva na km².

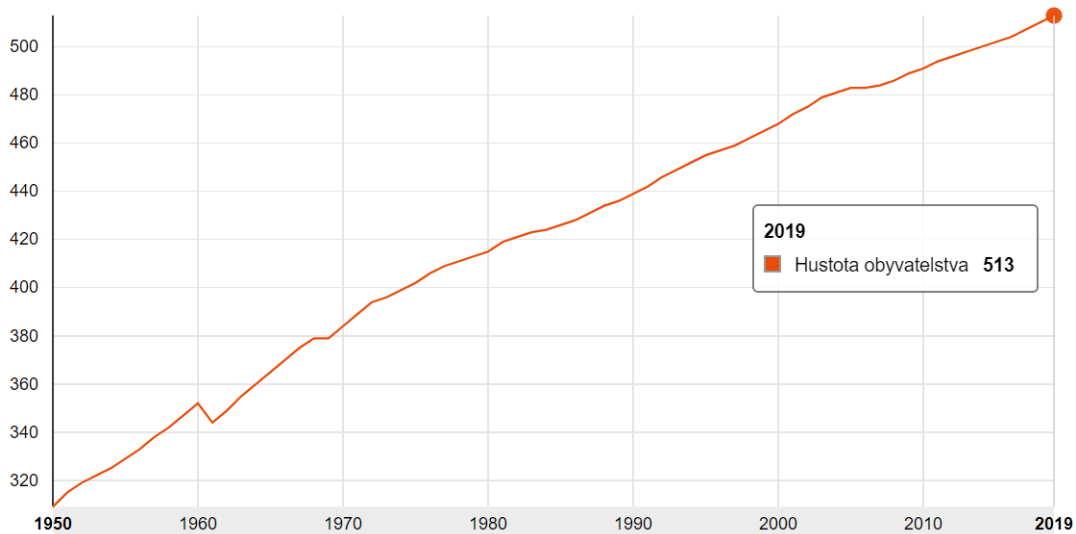
Zatímco v roce 1950 činila míra růstu nizozemské populace 16 % bodů, začátkem osmdesátých let 20. století klesla míra růstu pod 4 % body. Koncem devadesátých let 20. století dosáhla míra růstu populace necelých 6 % bodů. Po roce 2000 dochází k největšímu propadu růstu nizozemské populace, a to pod 2 % body, kterého dosáhla po roce 2005. V následujících letech (mezi roky 2010 až 2018) se pohybuje populační růst mezi 3 % až 6 % body (Graf 9).

Vývoj počtu obyvatel Nizozemska v letech 1950-2019



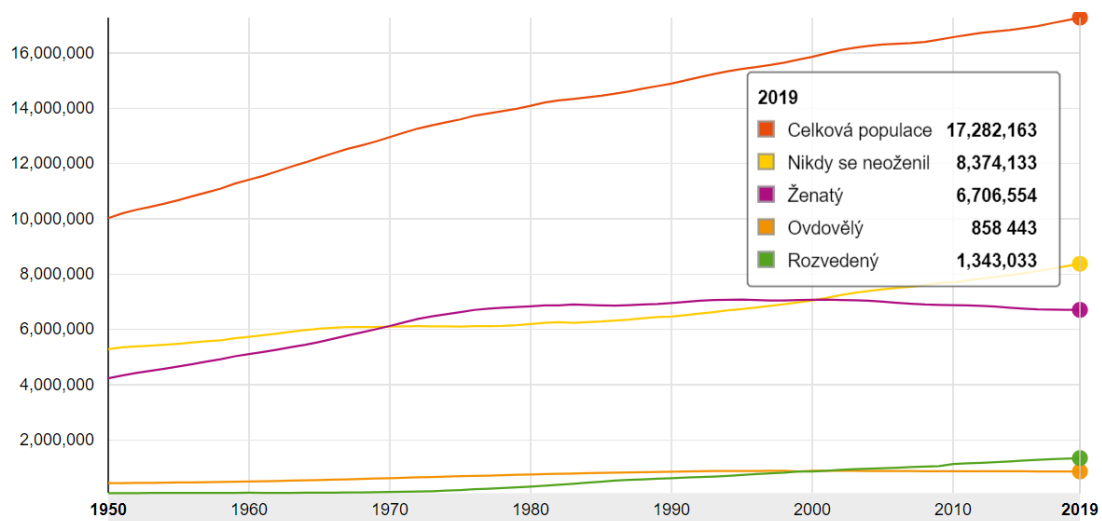
Graf 6: Vývoj počtu obyvatel Nizozemska v letech 1950-2019 (CBS, 2019)

Hustota obyvatelstva Nizozemska v letech 1950-2019



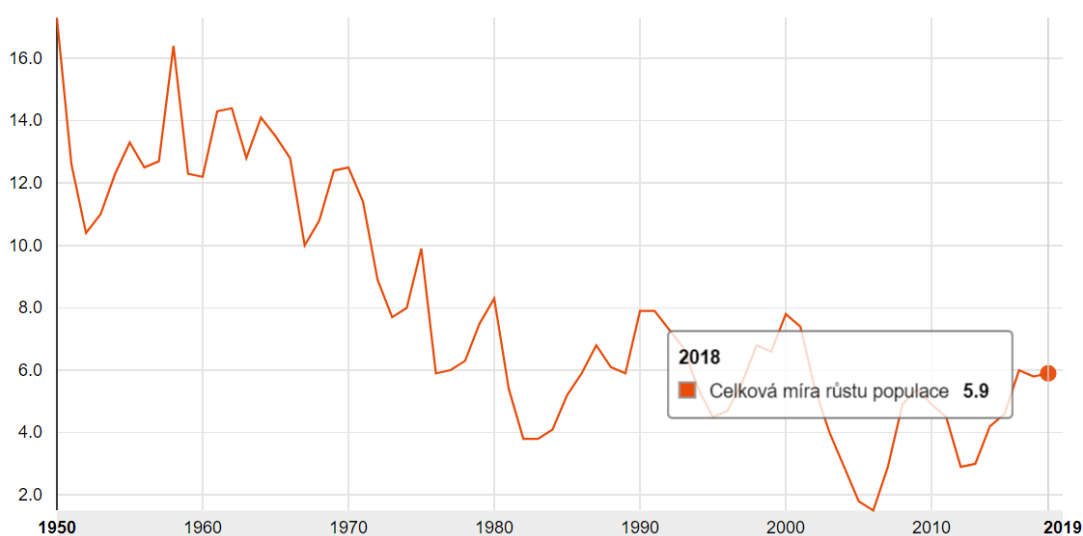
Graf 7: Hustota obyvatelstva Nizozemska v letech 1950-2019 (CBS, 2019)

Obyvatelstvo podle rodinného stavu v letech 1950-2019



Graf 8: Obyvatelstvo podle rodinného stavu v letech 1950-2019 (CBS, 2019)

Celková míra růstu populace v letech 1950-2018



Graf 9: Celková míra růstu populace v letech 1950-2018 (CBS, 2019)

9.4 Suburbanizace Nizozemska

Suburbanizaci lze v Nizozemsku vysledovat již od 17. století – mezi vyšší společností bylo běžné mít druhý domov mimo město. Přitažlivost možnosti žít ve zdravém a prostorném sídle ve venkovském, klidném prostředí (na rozdíl

od bydlení v přeplněných a často nehygienických podmínkách v moderních městech) se stala populárním ideálem v 19. století (*Lupi et Mustered, 2006*).

Geografové vnímají suburbanizaci jako konečnou fázi procesu koncentrace a dekoncentrace populace, což je opakující se vzorec, který je možno vysledovat v západních zemích už od počátku průmyslové revoluce (*Schuyt et Taverne, 2004*).

Také v Nizozemsku byla v minulých desetiletích masová suburbanizace výsledkem dlouhodobého procesu přesunů ze strany bohatších skupin obyvatelstva, které byly již do roku 1900 absorbovány do exkluzivních čtvrtí a čtvrtí velkých měst (*Schuyt et Taverne, 2004*).

V poválečném období byla suburbanizace v Nizozemsku podporována vládnoucí politickou garniturou. Suburbanizace byla významným činitelem bránícím sloučení Nizozemska pod jednu oblast – Holland city (velká urbanizovaná oblast, kterou tvoří dálnice, které jsou zároveň hlavními ulicemi) (*Schuyt et Taverne, 2004*).

Počátkem roku 1960 se začala nizozemská krajina měnit v městskou krajinu vlivem migrace na venkov. Podle geografa Jeana Gottmanna jde o fenomén, kterým se vyznačují budoucí metropole, jejichž prototypem je východní pobřeží Spojených států (*Schuyt et Taverne, 2004*).

Suburbanizace v Nizozemsku kolem r. 1970 dosáhla hranice únosnosti. Plánovači, kteří měli na starost *Druhý politický dokument pro územní plánování*, chtěli zabránit migraci obyvatel na venkov. Dokumentem navržený způsob zkolaboval. Vesnice, kde se očekávalo omezení růstu najednou nečekaně rostly a naopak vesnice, kde se očekával růst, najednou zpomalily. To mělo negativní následky v podobě silně se rozvíjející dopravy, znehodnocení životního prostředí a znehodnocení krajiny i venkovské kultury (*Schuyt et Taverne., 2004*).

Například město Bijlmermeer, které bylo určeno výhradně jako zdravé město pro budoucí generace, se rychle stalo symbolem městského úpadku, což bylo dáno výsledkem selektivní migrace. Zafungoval zde proces vnitřní migrace, při kterém bohatší část populace opouští město kvůli příměstskému až venkovskému životnímu stylu. Nově uvolněné město obývají mladé páry, nizozemští přistěhovalci a další, především méně bohaté domácnosti. Už v roce 1972 byl příměstský rozmach definován jako forma „amerikanizace městských vzorů“ – to znamenalo, že území se stále více měnilo v odlišnostech městských tříd. Vnitřní migrace a masový přesun

obyvatel měst na venkov charakterizují nejviditelnější znaky transformace nizozemské společnosti mezi lety 1960 až 1980 (*Schuyt et Taverne, 2004*).

Příměstský rozvoj v 70. letech 20. století měly určovat změny v bytové výstavbě a architektuře, zejm. vzhledu fasád, které měly velkou podporu. Architektonické a urbanistické návrhy sáhly k tradičním prvkům spojujícím útulnost, intimitu a bezpečnost skupinového života, s teplými přírodními barvami, dřevem a zdivem, střechami z červených a hnědých tašek, arkýřovými okny, balkony, předními dveřmi, markýzami, využívajíc velké množství krátkých ulic - kde nebyla povolena žádná auta – výstavba se vyznačovala branami, malými náměstími, veřejným zeleným prostorem a různými siluetami domů a střech, které nabízely celou řadu perspektiv (*Krabbendam a kol., 2009*).

Na začátku osmdesátých let se setkáváme s pojmem „seskupený rozptyl“, který byl stále víc kritizován, protože v nových městech dominovaly obytné rysy a projevoval se nedostatek městských kvalit, jako je hustota, kulturní rozmanitost a smíšené funkce. Města jako Amsterdam a Rotterdam navíc čelila úbytku obyvatel a rostoucím sociálně-ekonomickým problémům. Reakcí na tuto situaci bylo přeorientování politiky na existující velká města (tento přístup byl konceptem „kompaktního města“). Zaměření se změnilo z městské expanze na revitalizaci a intenzifikaci stávajících městských oblastí. Cílem bylo omezit suburbanizaci a omezit nový rozvoj měst v okrajových částech měst. Čtvrtý plánovací dokument v původní politice územního plánování byl proto založen na konceptu „kompaktního města“. Tímto konceptem se však nepodařilo suburbanizaci zastavit. V příštím období byly plánovány rozsáhlé příměstské čtvrti (např. lokalita Vinex) jako součást dodatku ke čtvrtému národnímu dokumentu územního plánování. Tyto nové obytné čtvrti byly navrženy tak, aby měly relativně vysokou hustotu a dobrý přístup k veřejné dopravě (*Harris a kol., 2018*).

Poslední desetiletí 20. století přineslo utvrzení nizozemského vzoru v decentralizovaný systém. Rodinný dům byl výjimkou, tržní segment zaměřený na veřejné bydlení byl tvořen ze 70 až 80 % nájemními nemovitostmi a jen okrajově soukromými nemovitostmi. Po sedmdesátých letech s důrazem na zmenšené proporce však hospodářský pokles osmdesátých let znamenal návrat známého standardního komplexu příměstských budov. Tyto změny se v devadesátých letech minulého století rozběhly směrem k americkým modelům. V polovině 80. let získala městská obnova

nový postoj ve formě tzv. Kulturní obnovy. Cílem bylo omezit migraci obyvatel řešením architektonického vzhledu nejen obytných budov, ale centra města jako celku. Nizozemsko následovalo vývoj na americkém trhu, což vedlo ke stavebnímu boomu (zejména v kancelářských prostorech) a vlně výškových budov. Systém veřejného bydlení, který představoval normu po dobu necelých devadesát let, se nenadále ocitl na ústupu a od roku 1990 se stal trh soukromého bydlení přístupným všem. Příměstský rozvoj pokračoval bez státní podpory a vzorem je mu dům vybavený všemi nejmodernějšími novinkami, který však postrádá standard kvality architektury nebo rozvoje měst (*Krabbendam a kol., 2009*).

Od roku 1990 dochází v Nizozemsku k příměstskému rozvoji. Zastavěná plocha se obecně mezi lety 1990 až 2010 rozšířila, z přibližně 4 250 km² v roce 1990 na 5 750 km² v roce 2010, což se rovná průměrnému nárůstu 75 km² za rok. Rozvoj měst v Nizozemsku v letech 1996 až 2003 ukázal, že většina zastavěných oblastí s růstem proběhla v okrajových částech měst, přibližně 45 % nových oblastí bylo obytných, 40 % komerčních a 15 % nových rekreačních oblastí. Obecně platí, že nedávné příměstské obytné oblasti jsou poměrně kompaktní a nacházejí se v blízkosti měst, zatímco nové komerční a rekreační oblasti jsou roztržitější (*Harris a kol., 2018*).

10 Provincie Severní Holandsko

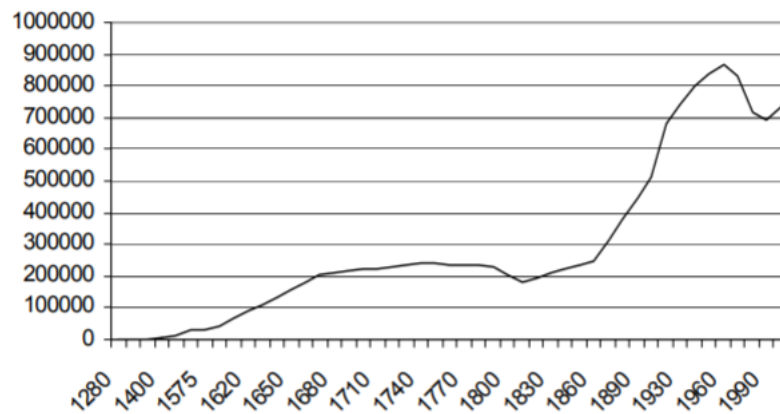
Karsten a kol. (*Karsten a kol., 2013*) ve svém článku studují předměstí Amsterdamu. Jde o předměstí Vinex, které je státem řízené v rámci národní politiky územního plánování. Součástí Vinexu jsou tři předměstí – Ijburg, De Aker a Getsewoud. Výzkum byl zaměřen na rodinu, domácnosti, dělbu práce, pracovní život a sousedské aktivity.

Z výsledků výzkumu Karstenové, Lupi a de Stigter-Speksnijder (*Karsten a kol., 2013*) vyplývá, že příměstský život v suburbii Vinexu lze rozdělit mezi pracovní a péči o děti v rodinách. Ve všech třech lokalitách jsou menšinou rodiny s jedním pracujícím rodičem. Výsledky dále ukazují, že matky v těchto třech lokalitách jsou mnohem více zaměstnanější než matky celkově v Nizozemsku. Celkově

je na 60 % matek (s nezletilými dětmi) v Nizozemsku zaměstnáno. V lokalitách Vinexu pak činí zaměstnanost matek 80 %.

10.1 Vývoj počtu obyvatel v Severním Holandsku

Na konci 16. století dochází v jiných částech Evropy kvůli ekonomické situaci k politické nestabilitě. Tato ekonomická i politická nestabilita má za následek velký příliv přistěhovalců, kteří nachází místo právě v Amsterdamu. Obyvatelstvo Amsterdamu se během „zlatého věku“ let 1578 až 1675 rozrostlo z 30 000 na 206 000 obyvatel (Graf 10).



Graf 10: Populační vývoj v Amsterdamu 1280–2000 (Andersson a kol., 2007)

Začátek suburbanizace lze vysledovat v oblasti Gooi a podél dun koncem 19. století, když došlo k propojení Amsterdamu s touto oblastí prostřednictvím železnice. Suburbanizace však ovlivnila jen úzkou skupinu vyšší vrstvy (Andersson a kol., 2007)

První polovina 19. století je obecně brána jako hospodářsky aktivní. Koncem 19. století dochází k industrializaci, která změnila v Amsterdamu hospodářskou a prostorovou kulturu. Dále se vyčlenily pracovní a obytné oblasti (Andersson a kol., 2007).

Mezi lety 1815-1900 dochází k nárůstu populace. Nárůst populace má za následek zvýšenou poptávku na trh s bydlením v Amsterdamu. Dochází

tak k výstavbě tisíců nových domů. Vlivem neřízené urbanizace a méně kvalitní výstavby je vláda nucena zavést zákon o národním bydlení (r. 1901) (*Andersson a kol., 2007*).

Obecně se hospodářství dařilo. Když k tomu připočteme výše uvedené nařízení vlády, tak dochází mezi lety 1900-1945 k masivní výstavbě nových objektů s mnohem vyšší kvalitou. Přístupné sociální bydlení a velký počet přistěhovalců vede ke zvýšení počtu obyvatelstva (*Andersson a kol., 2007*)

Po roce 1965 došlo k vysoké míře opuštění města. Pro okolní města Uithoorn, Purmerend a Almere to znamená, že nové domy přilákaly nižší třídu za nízké nájemné do kvalitního bydlení. Došlo k odlivu mnoha nizozemských rodin z města. V průběhu 20 let (od 60. do 80. let) došlo k výraznému růstu předměstí. Růst předměstí měl za následek dramatický pokles Amsterdamské populace z 865 000 na 675 000 obyvatel. Zázemí Amsterdamu se svou residenční zástavbou velmi liší od samotného centra města (*Nell et Rath, 2009*).

Typickým soukromým předměstím Amsterdamu je Amstelveen. Mezi další rychle se rozvíjející patří Haarlemmermeer, Uithoorn a Diemen. Zatímco v oblasti Zaanstad lze najít území pro bydlení a zaměstnání. Předměstí Almere a Purmerend byly v 70. letech sociálními předměstími. Amsterdam však poznamenává osidlování imigranty, ať už jde o Surinamce, Turky nebo Maročany (*Nell et Rath, 2009*).

Začátkem 70. let dochází v Amsterdamu ke změnám v demografické struktuře a dále ke změně politiky ve výstavbě a obnově měst. Odliv středních vrstev rodin s dětmi na předměstí má za následek v 80. letech růst okolních měst. (*Jobse et Musterd, 1992*)

Amsterdam mezi lety 1960-1985 ztrácí podstatnou část přistěhovalců. Za příliv migrantů v 70. letech mohla hospodářská i ropná krize (*Andersson a kol., 2007*). V Amsterdamu se společnost proměnila v nezaměstnané, domácnosti o jedné osobě, rodiny osamělých rodičů, chudé seniory a etnické skupiny. Tyto skutečnosti vedou k rozšíření nájemního bydlení v Amsterdamu, ale i v celém Nizozemsku.

V článku z roku 1996 Fokkema a kol. uvádí, že se v 60. a 70. letech 20. století mnoho mladých rodin přestěhovalo z velkých měst na předměstí a do venkovských oblastí (*Fokkema a kol., 1996*).

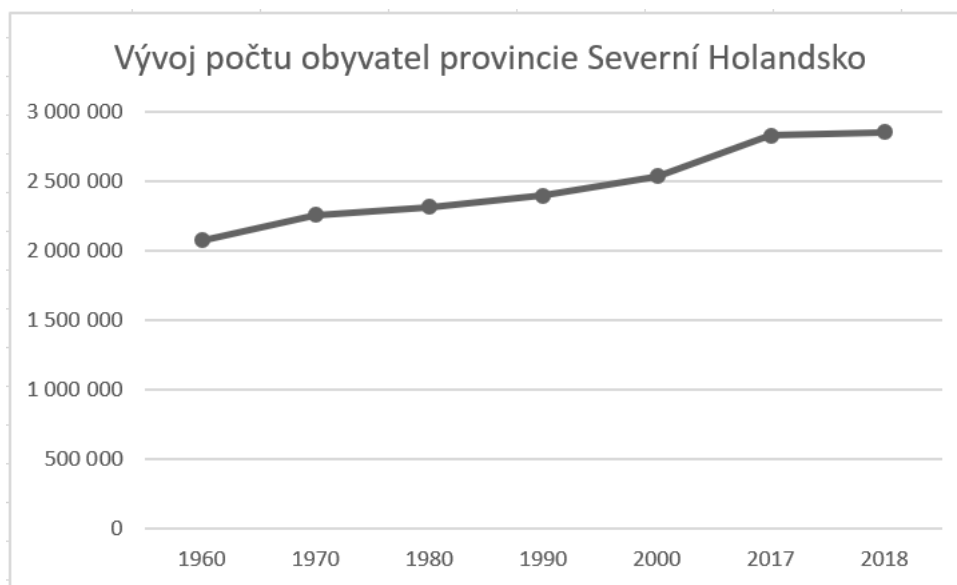
První statistický údaj o provincii Severní Holandsko je z roku 1960 v době, kdy začíná počátek suburbanizace na území Nizozemska v lokalitě kolem Amsterdamu. V roce 1960 je stav obyvatelstva k 31. prosince 2 073 119 (Graf 11)

Mezi lety 1960 až 1970 došlo na území provincie k přírůstku obyvatel o 8 %, a to vlivem dále působící suburbanizace. Nárůst ovlivňuje nejen stěhování mladých rodin na předměstí, ale také stárnutí obyvatelstva Amsterdamu, které následně hledá útočiště na předměstích nebo na venkově. Dalším faktorem je zvýšení počtu přistěhovalců z Evropy, kde probíhá hospodářská a ropná krize.

Mezi lety 1970-1990 došlo k přírůstku obyvatel o 6 %. Počet nově narozených dětí v roce 1980 klesl oproti roku 1960 o 30 %.

Mezi lety 1990-2000 došlo k 6 % přírůstku obyvatel. Mezi lety 2000-2017 lze sledovat zvýšení růstu populace o 10 %. Jde ovšem o delší sledované období.

Během 58 let tak dochází na území Severního Holandska k nárůstu obyvatelstva o 28 %.



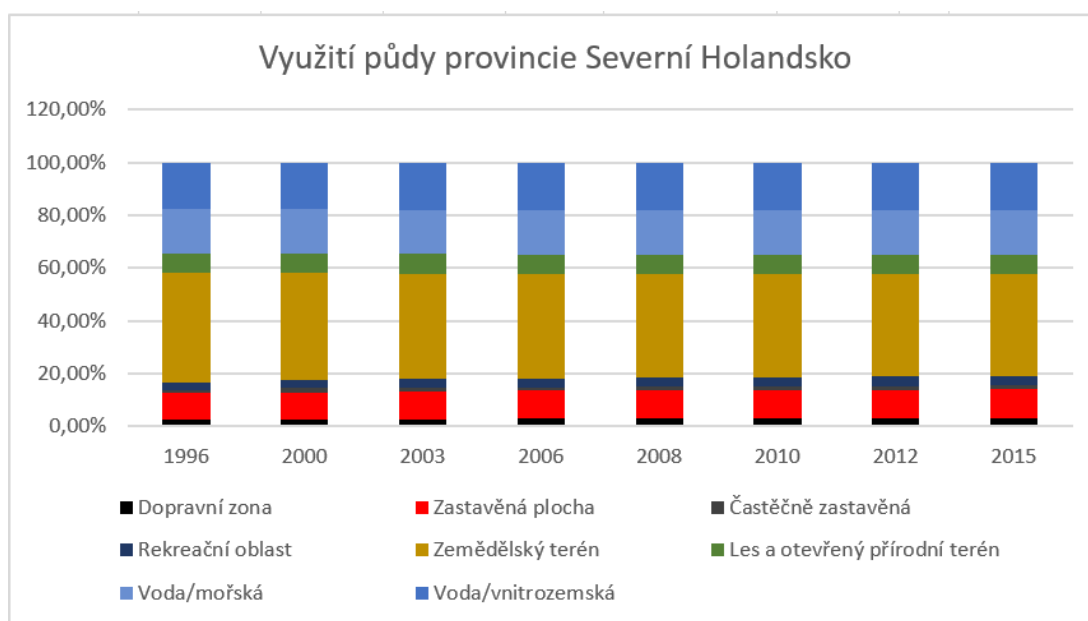
Graf 11: Vývoj počtu obyvatel provincie Severní Holandsko (CBS, 2019)

10.2 Využití půdy v provincii Severní Holandsko

Jak již bylo uvedeno výše, provincie Severní Holandsko se rozpíná na 4 092 km². Podíváme-li se zpětně do historie prvních statistických údajů z roku 1950, dostáváme se s celkovou plochou na 2 858 km². Z celkové plochy bylo téměř 71 % zemědělské půdy a dále 11 % zaujímaly plochy lesů a otevřeného přírodního terén. Je zde minimální zastoupení silnic a železnic (Graf 12).

Mezi lety 1950 až 2000 došlo k 21% úbytku zemědělské plochy a kolem 33% úbytku otevřeného přírodního terénu. Došlo téměř ke 100% nárůstu výstavby nových silnic a rozvoji výstavby obytných a komerčních ploch.

Od roku 2000 do 2015 lze sledovat 5% úbytek zemědělských ploch. Zastavěná plocha zaznamenala růst o 10 %, a to hlavně v části komerčních prostor.



Graf 12: Využití půdy provincie Severní Holandsko (CBS, 2019)

10.3 Řídící orgány provincie Severní Holandsko

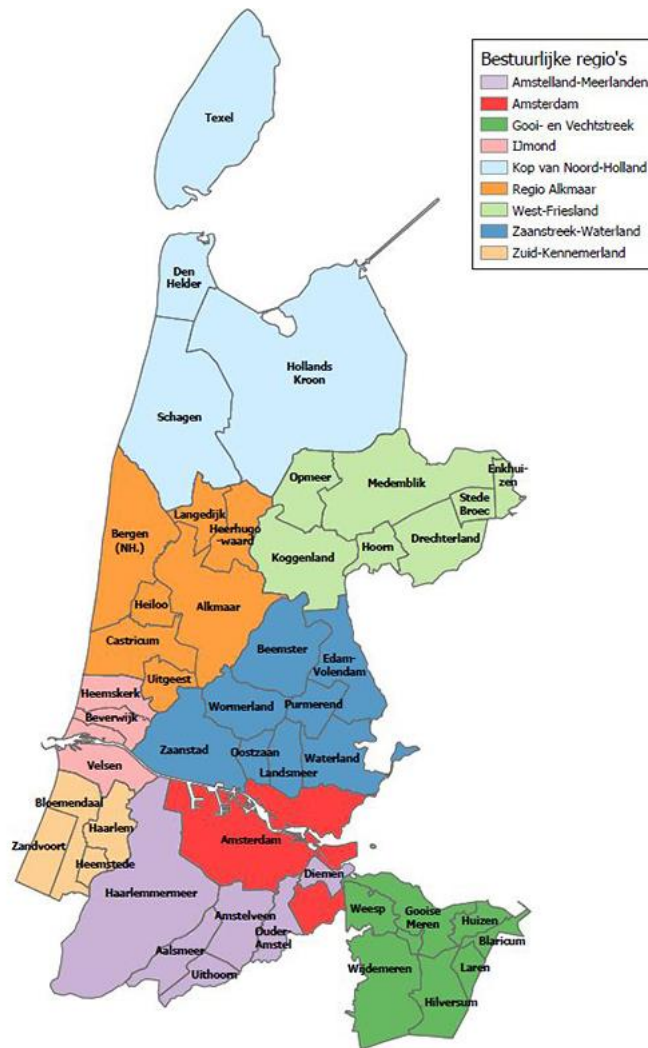
Tak jako ostatní provincie má provincie Severní Holandsko vlastní vedení, úředníky a správu. Výkonná rada a královský komisař regulují provincii. Zástupci 55 provinčních států jsou v zemském parlamentu a jsou voleni na 4 roky. Zástupci

55 provinčních států jsou zároveň členy generální rady. Vedení je složeno ze 6 zástupců a královského komisaře. Každý den spravuje provincii provinční „rada“.

Provinční státy jsou prakticky vládou provincie a jsou složeny z obyvatel provincie. Státní výbor realizuje návrhy a předkládá rozhodnutí Provinční radě. Měsíčně se setkávají a radí na předloženými návrhy. Následně provinční rada vše vyhodnotí dle předložených návrhů. Provinční témata následně diskutují čtyři výbory států:

- Výbor pro přírodu, zemědělství a zdraví
- Výbor pro vesmír, bydlení a klima
- Výbor pro hospodářství, finance a správu
- Výbor pro mobilitu a přístupnost

Severní Holandsko má 48 obcí (Obrázek 8) se rozkládá na území 4 092 km².



Obrázek 8: Mapa obcí v provincii Severní Holandsko (Noord Holland, 2019)

Provincie má v obcích Severní Holandsko řadu úkolů. Například královský komisař (CoC) hraje důležitou roli při jmenování starostů. Provincie také dohlíží na finance obcí (Noord Holland, 2019).

Královský komisař je zástupcem provincie. Královský komisař je zároveň předsedou provinčních států i provinční exekutivy. Nyní je jím jmenován Arthur Van Dijk, a to na období 6 let. Jakmile ale dovrší královský komisař 70 let, musí odejít do důchodu (Noord Holland, 2019).

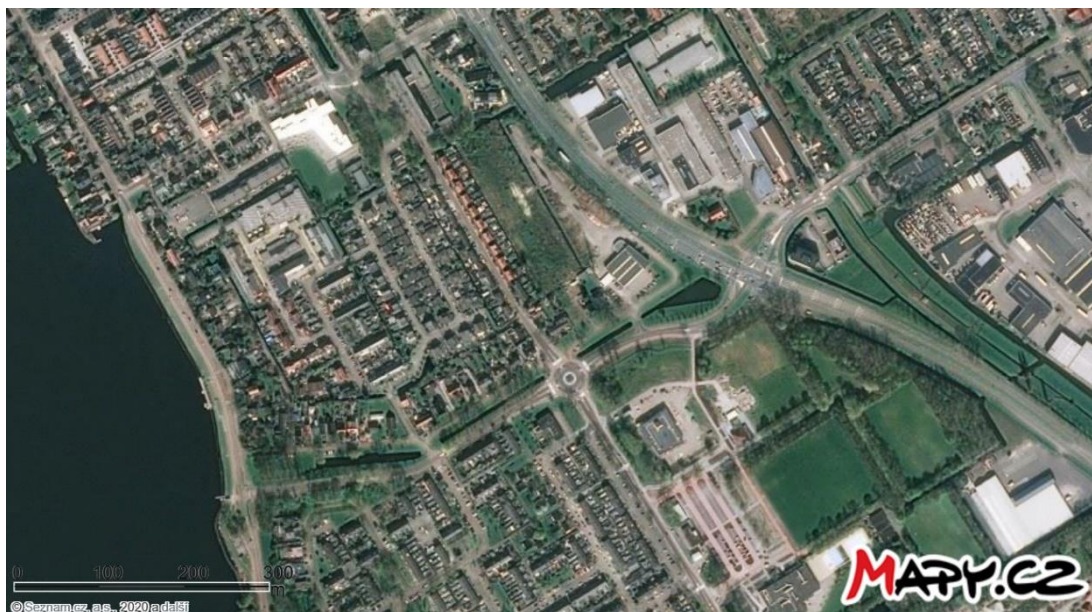
11 Obec Aalsmeer

11.1 Poloha

Aalsmeer je obec v provincii Severní Holandsko v Nizozemsku. Jeho jméno je odvozeno od holandského eel (úhoř) a jezera. Obec Aalsmeer je ohraničena jezerem Westeinderplassen, největší otevřenou vodní plochou Randstad a Ringvaartským kanálem (Obrázek 9). Součástí Aalsmeer je Kudelstaart, Oosteinde a také vesnička Calslagen. Obec je vzdálena 13 km jihozápadně od Amsterdamu (*Aalsmeer, 2020a*).



Obrázek 9: Základní náhled mapy Aalsmeer (www.mapy.cz, 2020)



Obrázek 10: Náhled na prostorové uspořádání v Aalsmeer (www.mapy.cz, 2020)



Obrázek 11: Náhled na prostorové uspořádání v Aalsmeer (www.mapy.cz, 2020)

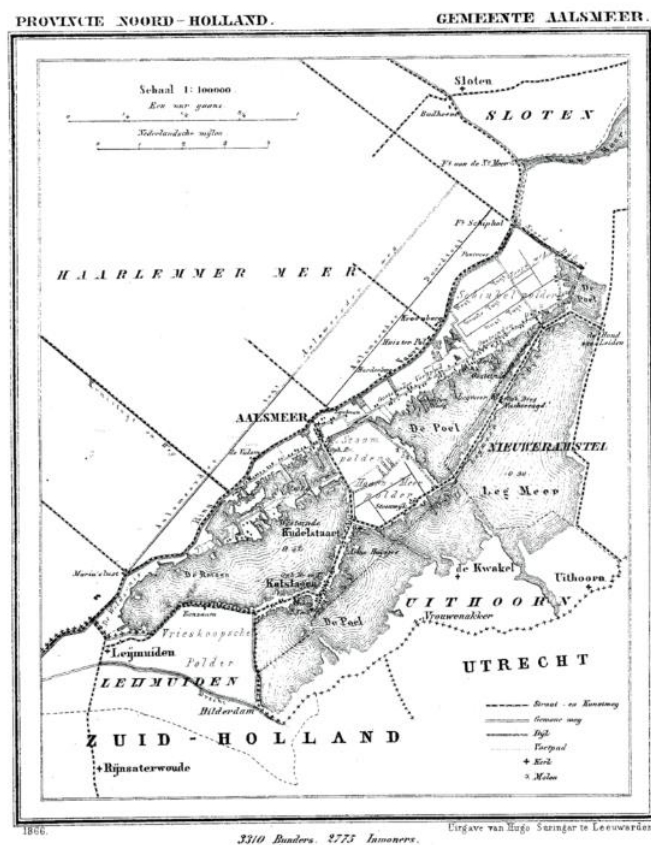
11.2 Historie Aalsmeer

Počátky obce Aalsmeer (dříve „Alsmar“) jsou v dochovaných listinných záznamech opatství Rijnsburg datovány do roku 1133. Jednalo se o plochu, která byla zarostlá olšemi a vrbovými lesy. Poblíž obce Aalsmeer se nacházela rozlehlá pole, na nichž se těžila rašelina a ze kterých následně vznikala jezera a rybníky, jako

například Oosteinderpoel, Schinkelpoel, Stommeer, Hornmeer, Legmeer a Westeinderplassen. Vznik rybníků a jezer mělo za následek, že obyvatelům Aalsmeer nezbyvalo nic jiného než se věnovat rybolovu. Zbylá půda se dále využívala primárně pro lesní školky (Aalsmeer, 2020a).

V letech 1650 a 1674 dochází k zásahům proti nadměrnému počtu jezer a rybníků s cílem uvolnit zemědělskou půdu. V roce 1852 došlo ke změně půdní plochy na jezeře Haarlem, které hraničilo s obcí Aalsmeer. Jezero Haarlem bylo využito a přestavěno na polder. Další proměna na polder čekala i na další vodní plochy jako Schinkelpoel, Oosteinderpoel a Legmeer. Došlo k poklesu těžby rašeliny a úpadku rybářského odvětví. I tak zůstává mezi lety 1850-1885 zahradnictví jedním z hlavních zdrojů obživy (Obrázek 12) (Aalsmeer, 2020a).

Hlavní plodinou, která se zde pěstovala, byly jahody. Jahody se dokonce staly symbolem vlajky obce Aalsmeer. Od r. 1880 se začíná rozvíjet pěstování růží ve sklenicích. V roce 1912 jsou založeny dva aukční trhy s květinami – CentraleAalsmeerseVeiling v centru města a Bloemenlust na Aalsmeer East.



Obrázek 12: Mapa okolí Aalsmeer, 1866 (<http://www.atlas1868.nl/>, 2019)

Druhá světová válka nepřinesla obci Aalsmeer příliš dobré jméno. Zejména díky proaktivismu a stoupeneckému starostovi a jeho přívržencům. Obec se stala pravidelným místem návštěv velitele Wehrmachtu v Nizozemí. Se stoupeneci nacistů se po válce vedlo několik desítek soudních stání (*Aalsmeer, 2020a*).

Po válce obec Aalsmeer evidovala 12 500 obyvatel. V roce 1968 došlo ke spojení dvou aukčních domů a vznikl tak VerenigdeBloemenveilingenAalsmeer.

11.3 Suburbanizace v Aalsmeer

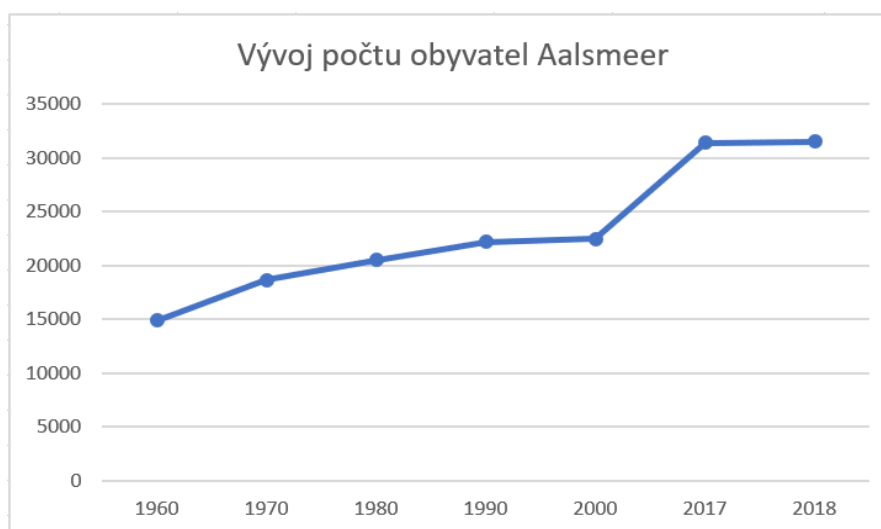
Suburbanizace v Aalsmeer následovala ostatní města v okolí Amsterdamu. Jak bylo řečeno výše, v letech 1960-1985 dochází k silné suburbanizaci okolí Amsterdamu. Převážně se jedná o mladé rodiny s dětmi, které vyhledávají předměstí.

Mezi lety 1960 až 1970 došlo k téměř 20% přírůstku obyvatel. Rovněž lze sledovat vysoký počet nově narozených dětí v porovnání s dalšími obdobími.

Mezi lety 1970 až 1980 došlo k celkovému přírůstku obyvatelstva o 10 %. Oproti tomu mezi lety 1980 až 2000 došlo pouze k 10% přírůstku obyvatel. Nejnižší nárůst obyvatel byl zaznamenán mezi lety 1990 až 2000. Jednalo se pouze o 3% nárůst.

Za posledních 18 let dochází v obci Aalsmeer k dalšímu přírůstku obyvatelstva až ke stávajícímu počtu 31 728 obyvatel k 31. prosinci 2018 (Graf 13).

Podle dat obce Aalsmeer, bylo v roce 2018 téměř 82 % obyvatel Holanďanů, dále následuje 3,8 % Asijců, 3 % Poláků a 2,5 % Afričanů (*Aalsmeer, 2020b*).



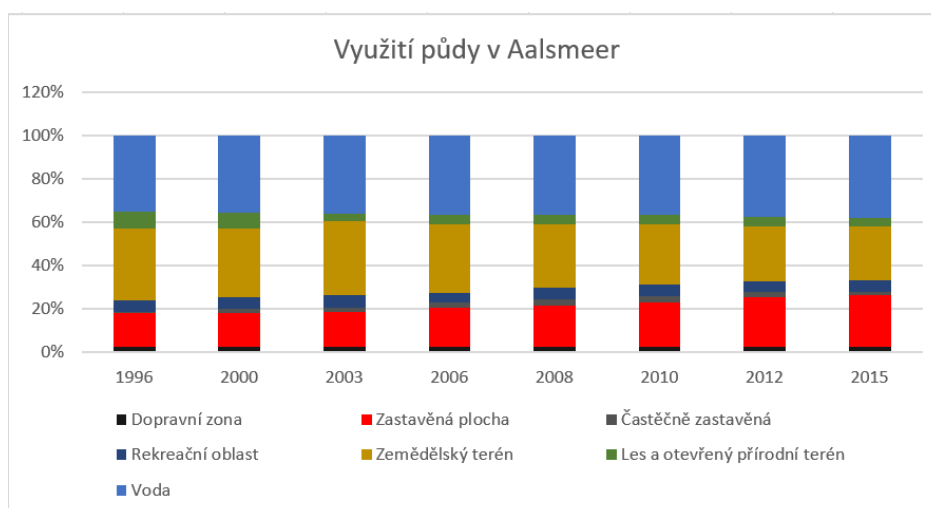
Graf 13: Vývoj počtu obyvatel Aalsmeer (CBS, 2019)

11.4 Využití území v Aalsmeer

První srovnání využití půdy je k dispozici z roku 1996. Graf 14 ukazuje, že přes 35 % plochy zaujímá převážně vodní plocha jezera Westeindenplassen.

V roce 1996 činila zemědělská půda přes 30 % půdy a přes 15 % připadalo na zastavěné území. Vlivem přírůstku populace (zejména od roku 2000) byly kladeny větší požadavky na plochy a nemovitosti určené bydlení. To se projevilo rostoucím trendem zastavěnosti území – v roce 2015 činil nárůst oproti roku 1996 o 8 %. Zvýšení zastavěnosti kopíruje úbytek zemědělské půdy.

Dopravní zóna v průběhu 19 let zůstala bez větších výkyvů konstantní. Od roku 2003 došlo v průběhu let ke snížení lesních ploch téměř na polovinu.



Graf 14: Využití půdy v Aalsmeer (CBS, 2019)

11.5 Kladné a záporné stránky města Aalsmeer

Kladné a záporné stránky města Aalsmeer vychází z dotazníkového šetření. Jedná se o celkově čtvrtý průzkum realizovaný v rámci obce Aalsmeer (*Aalsmeer, 2020b*). Z důvodu srovnatelnosti porovnání se autor zaměřuje na stejná témata.

1. Doprava

Z výzkumu vyplynulo, že obyvatelé hodnotí obec jako dobře přístupnou autem a na kole, zatímco veřejná doprava má klesající trend přístupnosti. Necelá polovina obyvatel používá místní autobusové linky k přemístění z nebo do Aalsmeer

a Kudelstaartuz. Zejména jsou využívány autobusové linky 171 a 198. Jako největší hrozbu v oblasti bezpečnosti dopravy vidí občané v nedodržování nejvyšší povolené rychlosti. Z pohledu bezpečnosti a prevence dopravy vyplynulo, že je nejdůležitější je najít cestu k zajištění bezpečnosti křižovatek (*Aalsmeer, 2020b*).

2. Veřejné prostory a zařízení

Obyvatelé jsou nejvíce spokojeni s veřejným osvětlením ve svém okolí. Naopak tři z deseti místních obyvatel mají negativní zkušenosti po deštích na ulici. Spokojenost vládne i nad stavem vozovek a ulic včetně cyklostezek. Nižší spokojenost je se stavem místních chodníků (*Aalsmeer, 2020b*).

Jako pozitivní hodnotí obyvatelé Aalsmeer a Oosteinde dostupnost obchodů, která je vyšší než v Kudelstaartu. Následuje spokojenost s hřišti pro děti. Jako problémovou oblast vidí obyvatelé v hluk z leteckého provozu, který je zapříčiněn polohou u letiště Schiphol (*Aalsmeer, 2020b*).

3. Bydlení

V tématu bydlení byla položena otázka na možné přemístění obyvatel mimo obec Aalsmeer v následujících dvou letech. Závěr je takový, že více než 50 % dotazovaných obyvatel Aalsmeer obec opustit neplánuje (*Aalsmeer, 2020b*).

11.6 Současnost obce Aalsmeer

Jak vyplývá z dříve uvedených informací, Aalsmeer disponuje nabídkou mnoha aktivit – od jízdy na kole, přes aranžování květin až po různé workshopy a další. Aalsmeer přináší svým obyvatelům i návštěvníkům mnohé kulturní i sportovní vyžití (*Aalsmeer, 2020a*).

Hlavní architektonickým objektem je Raadhuis. Jde o budovu radnice obce, kterou navrhl místní architekt Johannes FakeBerghoef (1903-1994).



Obrázek 13: Raadhuis (Wikipedia, 2017)



Obrázek 14: Raadhuis (Wikipedia, 2017)

Mezi největší místní společnosti se řadí FloraHolland. Jak uvádí The Oxford Dictionary, jedná se o největší aukční tržiště s květinami na světě, které bylo sjednoceno v roce 2008 ze dvou aukcí v Naaldwijku a Rijnsburgu. Plocha celého

komplexu má rozlohu 999 000 metrů čtverečních. Se svou plochou jde o jeden z největších komerčních prostor světa (*The Oxford Dictionary, 1995*).

Podle Encyclopædia Britannica jsou hlavními květinami, které se zde draží, karafiáty, růže, šeříky, frézie, chryzantémy, bramboříky a begonie. Distribuci květin po celém světě umožňuje výhodná poloha u letiště Schiphol (*Encyclopædia Britannica, 2010*).

Jak uvádí Cohen, pro ekonomiku oblasti Aalsmeer je velice důležité zemědělství a výroba. Dalšími produkovanými komoditami jsou mléko, hovězí maso a brambory. Mezi další výrobky z této lokality patří sportovní zboží, lodě nebo obalový materiál (*Cohen, 1998*).



Obrázek 15: Aalsmeer – ilustrační obrázek (<https://worddisk.com/>, 2019)

11.6.1 Kulturní vyžití na vodě

Pláž

Pláž je místo, kde je léto v každém ročním období – součástí pláže je totiž kryté sportovní centrum. Najdete zde pískové kurty určené nejen pro plážový volejbal. Hlavní budovou sportovního centra je bývalá aukce Bloemenlust. Pro večírky nebo prezentační semináře byla obnovena bývalá aukční místnost. V centru je možné najít rovněž restauraci (*Aalsmeer, 2020a*).

Rekreace na vodě

Obyvatelé i návštěvníci si mohou za teplého počasí užít „surfovací ostrov“ na Kudelstaartseweg. Surfovací ostrov je ideálním místem pro opalování a koupání. Najdeme zde i školu plachtění nebo pronájem surfů a člunů (*Aalsmeer, 2020a*).

11.6.2 Kulturní vyžití na suchu

Jízda na kole

Za zmínku stojí zejména zdejší okruh „RondjePoel“, který nabízí projížďku kolem jezer a vodních cest Weisteinderplassen. Těm, kteří milují historii se nabízí možnost si průvodce zaplatit, který je provede (*Aalsmeer, 2020a*).

Groene Hart (Craft Route)

Zdejší krajinné a kulturní dědictví je možné procestovat v oblasti zvané „Groene Hart“, která lemují největší nizozemská města (*Aalsmeer, 2020a*).

Zelené prsty

Jde o největší zahradní centrum v Nizozemsku TuincentrumHetOosten s rozlohou 80 000 m² (*Aalsmeer, 2020a*).

BoermaInstituut

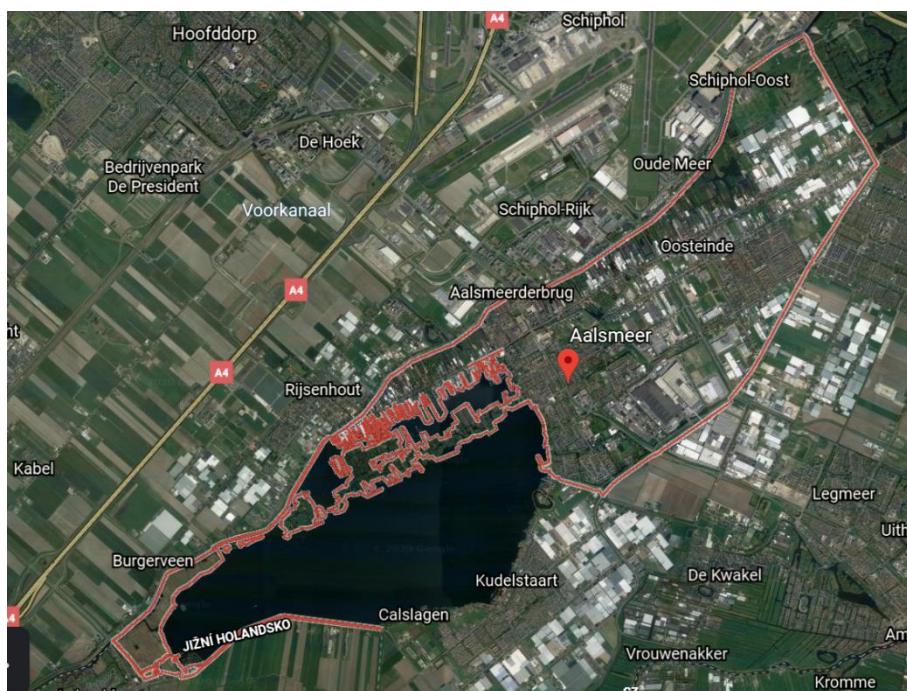
Jde o školu, která má ve své nabídce workshopy, kurzy a odborná školení určená jak pro začátečníky, tak pro pokročilé zájemce. Proč se na květiny jen dívat, když s nimi můžete krásně pracovat (*Aalsmeer, 2020a*).

Nakupování

Největším nákupním centrem je Aalsmeer centrum, které nabízí supermarket i obchody se značkovým zbožím nebo butiky. V sousedství lze pak najít další obchody v obcích Ophelialaan, Kudelstaart, Aalsmeer-Oost a Hornmeer (*Aalsmeer, 2020a*).

Skupinové výlety

Domluvit je možné také skupinové výlety na kole nebo autokarem. I s průvodcem lze navštívit školky, nebo ukázky řemesel v okolí Aalsmeer a Kudelstaart (Obrázek 16).



Obrázek 16: Okolí Aalsmeer (<https://earth.google.com/web/>, 2019)

12 Nástroje územního plánování

12.1 Územní plánování v Nizozemsku

Primární roli v územní plánování v Nizozemsku má Ministerstvo vnitra a vztahů království (*Ministrie van Binnelandse Zaken en Koninkrijksrelaties*), dříve jím bylo Ministerstvo infrastruktury a vodního hospodářství, které vzniklo v roce 2017 přejmenováním Ministerstva infrastruktury a životního prostředí, které pod sebe sloučilo v roce 2010 Ministerstva pro bydlení, prostorové plánování a životní prostředí s Ministerstvem pro dopravu, veřejné práce a vodní management (*Government, 2020a*).

Hlavní zákon o územním plánování (Wet op de Ruimtelijke Ordening, WRO) je z roku 1965, byl však později několikrát novelizován. Zákon stanoví, jak musí být

územní plány zpracovány a jaké pravomoci mají jednotlivé správní orgány. V roce 2008 byl přijat nový Zákon o územním plánování, který platí dodnes. Hlavní myšlenkou tohoto zákona je, aby se decentralizovalo co je možné a centralizovalo se co se má dělat (GE, 2020). V roce 2021 se předpokládá, že bude nahrazen zákon o územním plánování a přidružených zákonů 1 zákonem o životním prostředí, který by tak zjednodušil a urychlil rozhodování o prostorovém plánování v Nizozemsku (Rijksverheid, 2020).

Provincie a obce dostávají větší pravomoci. Například můžou rozhodnout, které místo je pro nový obchodní park nejlepší. Při dosahování těchto rozhodnutí budou zkoumat všechny aspekty územního plánování, včetně dostupnosti, obživy a bezpečnosti (Government, 2020a).

V Nizozemsku jsou tři úrovně územního plánování národní, provinční a obecní. Každá z těchto lokalit má své odpovědné pravomoci. Pravomoci jsou stanovené v nizozemské ústavě a v provinčním zákoně (Provinciewet) a obecním zákoně (Gemeentewet). Tato víceúrovňová struktura společné správy je v Nizozemsku popsána jako decentralizovaný stát (Leonie Janssen-Jansen, 2016).

Národní strategií pro infrastrukturu a územní plánování je učinit Nizozemsko konkurenceschopné, mobilní, životaschopné a bezpečné (Government, 2020b).

Historie plánovacích dokumentů

Myšlenky na vytvoření národního plánu v Nizozemsku sahají do 30. let minulého století. Cílem národního plánu bylo umožnit koordinaci regionálních a obecních plánů. Nizozemsko si od roku 1960, kdy byl schválen první národní plánovací dokument, prošlo celkem pěti národními politickými dokumenty (Janssen-Jansen, 2016).

V roce 1960 vznikl první politický dokument o územním plánování. Tento dokument zavedl politiku decentralizace (Janssen-Jansen, 2016).

V roce 1966 vznikl druhý politický plánovací dokument o územním plánování. Byl nazýván „plnohodnotným plánem“. Dokument byl založen na základě predikce populace do roku 2000. Později se však ukázalo, že tato politika nebyla správná, protože docházelo k růstu mimo oblasti určené k růstu (Janssen-Jansen, 2016).

V roce 1973 byla zveřejněna první část třetího politického dokumentu o územním plánování, která měla přinést větší flexibilitu v územním plánování. V druhé části třetího politického dokumentu o územním plánování z roku 1976 je cíleno na podporu růstových měst se značnou poptávkou po „zeleném bydlení“. Ve třetí části třetího politického dokumentu o územním plánování z roku 1977 je cíleno na omezení růstu ve venkovských oblastech (*Janssen-Jansen, 2016*).

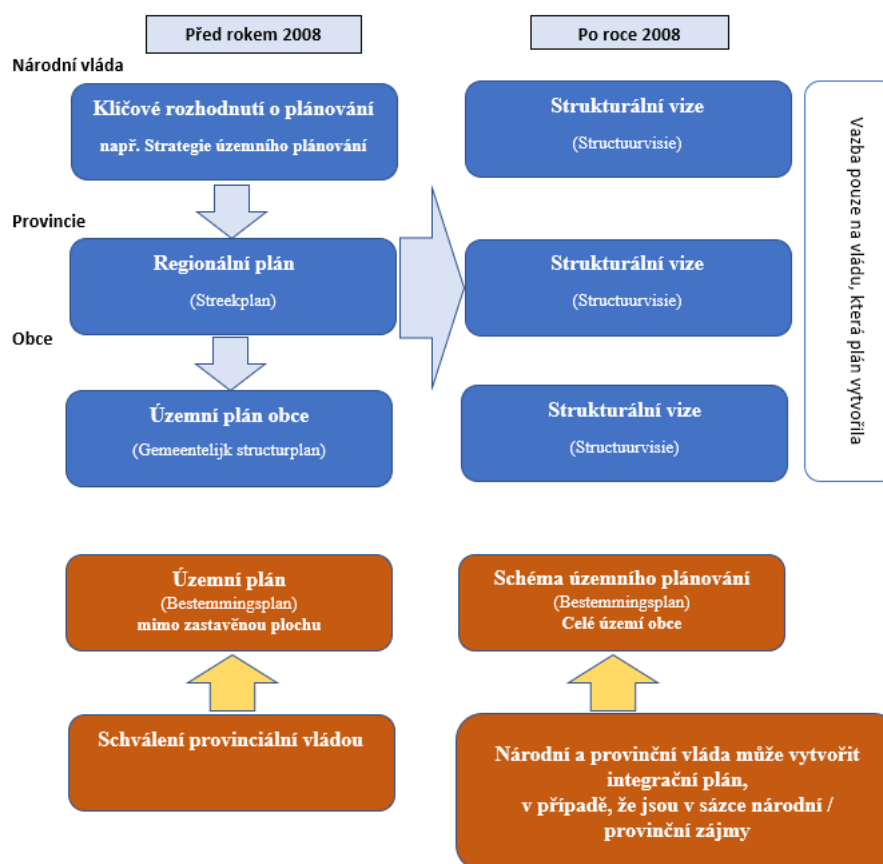
V roce 1988 byl zveřejněn čtvrtý politický plánovací dokument o územním plánování, který byl zaměřen na vytváření prostoru pro hospodářský růst. Čtvrtý dokument zdůrazňoval, že všechny městské oblasti mají silné stránky a měly by je využít. V roce 1991 byl vydán dodatek k čtvrtému politickému dokumentu o územním plánování. Byl silně orientován na bydlení, konkrétně na drahé bydlení. Na základě čtvrtého politického dokumentu o územním plánování nechala vláda postavit kompaktní městskou část VINEX (*Janssen-Jansen, 2016*).

Na začátku roku 2000 připravovala vláda pátý politický dokument o územním plánování, který nebyl akceptován. Ve srovnání s předešlými dokumenty o územní politice byl tento dokument zaměřený spíše na řízení otázek plánování namísto na obsah plánování. Národní vláda tak poskytovala větší pravomoc regionálním a místním orgánům v územním plánování (*Janssen-Jansen, 2016*).

V roce 2010 se v Nizozemsku dostala k moci středněpravicová menšinová vláda, která předala úplnou kontrolu územního plánování obecním orgánům (*Janssen-Jansen, 2016*).

Po politické změně v r. 2010 byla v roce 2012 zřízena Strukturální vize v oblasti infrastruktury a vesmíru (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)), která nahrazovala Národní územní strategii (*Netherlands, 2015*). SVIR zároveň předkládá návrh, jak by mělo vypadat Nizozemsko v roce 2040 (*Rijksoverheid, 2020*).

Struktura územního plánování v Nizozemsku



Obrázek 17: Struktura územního plánování v Nizozemsku (Netherlands, 2016)

V Nizozemsku není příliš mnoho půdy. Většinu půdy v Nizozemsku vlastní vláda nebo města. Ti následně rozdělují a pronajímají půdu pro určité záměry (Amsterdam, 2020).

Jednotlivé provincie pak mají na starosti krajinnou politiku.

Obce mají na starost bytovou výstavbu, obchodní parky a výstavbu nových míst pro podnikání. Pro obec je územní plán důležitým nástrojem v oblasti územního plánování. Řídí se zákonem o územním plánování (Schultink a kol., 2005).

Nizozemský systém územního (prostorového) plánování můžeme rozdělit do tří fází:

1. Vláda řídí územní plánování na národní úrovni.
2. Provincie řídí územní plánování na regionální úrovni. Provincie řídí provinční parlament (*provincialenstaten*), provinční vláda (*getpueerdestaten*) a královnin komisař.

3. Územní plánování v obcích se řeší na místní úrovni (municipality). Obec je zastoupena obecní radou (*gemeenteraad*), magistrátem (*burgenmeester en wethouders*). Magistrát hraje roli výkonného zástupce. V čele magistrátu je starosta (*burgemester*).

12.2 Politiky a nástroje územního plánování (národní úroveň)

Národní územní plánování se realizuje na základě národního plánu, který schvaluje parlament na základě stanoviska Národně plánovací agentury, Národní komise pro územní plánování a Ministerstvem pro bydlení, územní plánování a životní prostředí (VROM) (*Schultink a kol., 2005*).

Národní plán

V národním plánu je obsaženo územní plánování na národní úrovni a složeno z těchto hlavních plánovacích dokumentů:

- Národní plánovací politika (*nota ruimtelijke ordening*)
- Národní strukturální plán
- Strukturální schéma
- Konkrétní národní projekty

Národní plánovací politika

Tento dokument se aktualizuje každých 10 let a realizuje se společně s dalšími politikami jako je bydlení, rozvoj měst, hospodářství, dopravní infrastruktura, ochrana přírody a krajiny. Tento dokument udává rámec pro další rozvoj na regionální a místní úrovni (*Schultink a kol., 2005*).

Národní strukturální plán

Představuje směrnice územně plánovacích politik národního významu jako růst měst, rozvoj průmyslu a ochrany přírody (*Schultink a kol., 2005*).

Strukturální schéma

Jsou to jednotné strukturální plány pro jednotné politické sektory (*Schultink a kol., 2005*).

Konkrétní projekty národního významu

Projekty národního významu mohou být právně závazné, primárně ty, které jsou napojeny na rozvoj nebo infrastrukturu. Pro implementaci projektu národního významu může národní vláda vydat směrnici o tom co by měla provincie zahrnout do svého regionálního plánu a obec do svého územního plánu (*Schultink a kol., 2005*).

12.3 Řídící nástroje územního plánování a rozvoje (regionální úroveň)

Provinční regionální rada vypracovává regionální plán, který se reviduje každých 10 let stejně jako národní plán v případě národního plánování. Provinční rada má pravomoc schvalovat místní plány na základě shody s plány regionálními. Pro případ slučitelnosti plánů může vydávat příkazy a směrnice (*Schultink a kol., 2005*).

Regionální plán

V regionálním plánu se zpracovává žádoucí budoucí rozvoj na provinční a obecní úrovni, který je dodatečně popsán na místní úrovni ve strukturálních plánech obce a územních plánech obce (*Schultink a kol., 2005*).

Místní územní plánování

Obce (*gemeenten*) podléhají provinční a národní politice, ale udržují si podobné pravomoci. Obce na základě zákona o územním plánování zpracovávají územní plány a politiky územního rozvoje. Zároveň musí implementovat požadavky speciálních politik územního rozvoje národního a provinčního významu. Aby však mohlo dojít k naplnění národní politiky na provinční a obecní úrovni, jsou důležitým faktorem finanční prostředky. Financování provincií a obcí je zajištěno částečně z daní formou dotací podle počtu obyvatel. Prostředky pro provincie a obce jsou

přerozdělovány na základě priorit národního plánu. Vláda má tak kontrolu nad tokem investic (*Schultink a kol., 2005*).

Prostorové plánování má na starosti obecní rada (*gemeenteraad*), která předkládá plánovací dokumenty magistrátu (*burgemeester en wethouders*). Starosta (*burgemeester*) je jeho výkonným orgánem (*Schultink a kol., 2005*).

Místními nástroji územního plánování jsou:

- Strukturální plán
- Plán přidělení půdy
- Plány obnovy měst
- Vyhláška o úrovni životních podmínek

Strukturální plán

Strukturální plán představuje budoucí podobu obce se zázemím a je revidován každých 10 let. Určuje směr městského rozvoje a využití půdy. Cílem plánu je určit územní a socioekonomický rozvoj. Strukturální plán není však právně závazný a podle zákona nabízí obecní radě právo nikoliv povinnost strukturální plán schválit (*Schultink a kol., 2005*).

Plán přidělení půdy

Jedná se o právně závazný plán. Jedná se o nařízení o zachování zón a mokřadů. Dle zákona o územním plánování podléhá plán revizi každých 10 let pro území mimo zastavěné oblasti. Pro městské oblasti je však plán volitelný nikoliv nutný. Plán přesně vymezuje využití půdy, růst měst, hustotu bydlení, rekreační a průmyslový rozvoj. Všechna stavební povolení jsou vydávána na základě shody s plánem (*Schultink a kol., 2005*).

Plán obnovy měst

Plány obnovy měst jsou na stejné úrovni jako plány přidělení půdy se zaměřením na revitalizaci obcí a okolí (*Schultink a kol., 2005*).

Vyhláška o úrovni životních podmínek

Tento nástroj má zabránit zhoršování podmínek ve městě na úrovni pracovních a životních podmínek. Vyhláška je nastavena tak, aby byla schopna využít pravidla k prevenci nebo změnám podmínek u nemovitostí (*Schultink a kol., 2005*).

13 Diskuse (srovnání Jesenice a Aalsmeer)

13.1 Porovnání procesu suburbanizace mezi městy Jesenice a Aalsmeer

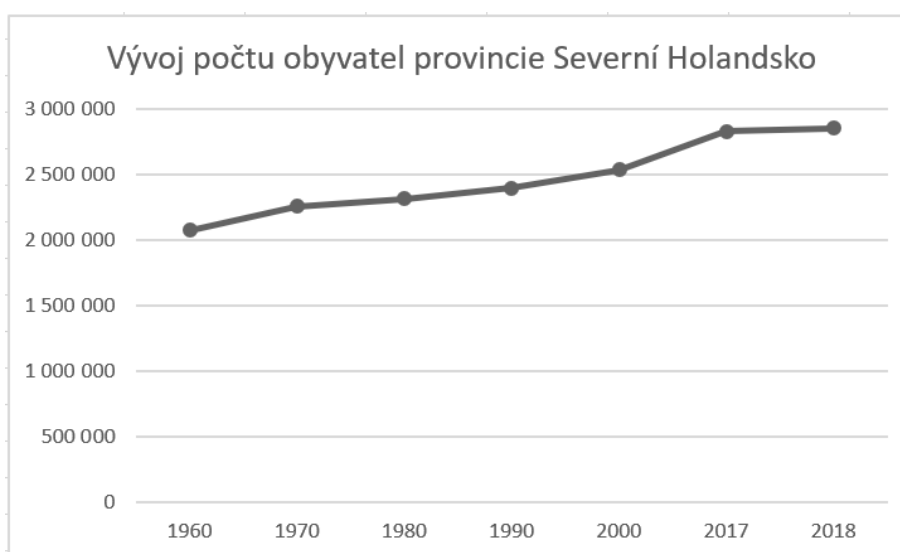
Mezi hlavní rozdíly ovlivňující proces suburbanizace v České republice a v Nizozemsku jsou odlišnosti v příčinách suburbanizačních procesů, které ovlivňují budoucnost měst v těchto zemích a vlastnické vztahy k půdě v kombinaci s přístupem k územnímu plánování. Zatímco v Nizozemsku došlo k růstu počtu obyvatel (především v oblasti Amsterdamu) vlivem hospodářské a ropné krize v Evropě mezi lety 1960 až 1980, v České republice lze nastartování suburbanizačních procesů vysledovat zejména v souvislosti s pádem komunistického režimu na konci 90. let 20. století. Suburbanizační procesy se týkaly především velkých měst jako je Praha, Brno, Plzeň a Ostrava.

Česká republika má téměř dvojnásobně větší rozlohu než Nizozemsko. Nicméně Nizozemsko má téměř o 7 milionů více obyvatel, než má Česká republika. Malý prostor nutí Nizozemce velmi šetrně a efektivně zacházet s půdou. Důležitým faktorem na úrovni vlastnictví půdy je fakt, že v Nizozemsku většinu půdy vlastní města nebo stát, který tak má kontrolu nad využitím půdy a na základě národních plánů určuje, jak bude s půdou naloženo. Naproti tomu v České republice je půda rozmělněna mezi více soukromých vlastníků, a to mnohdy způsobuje problémy při projektech na národní úrovni.

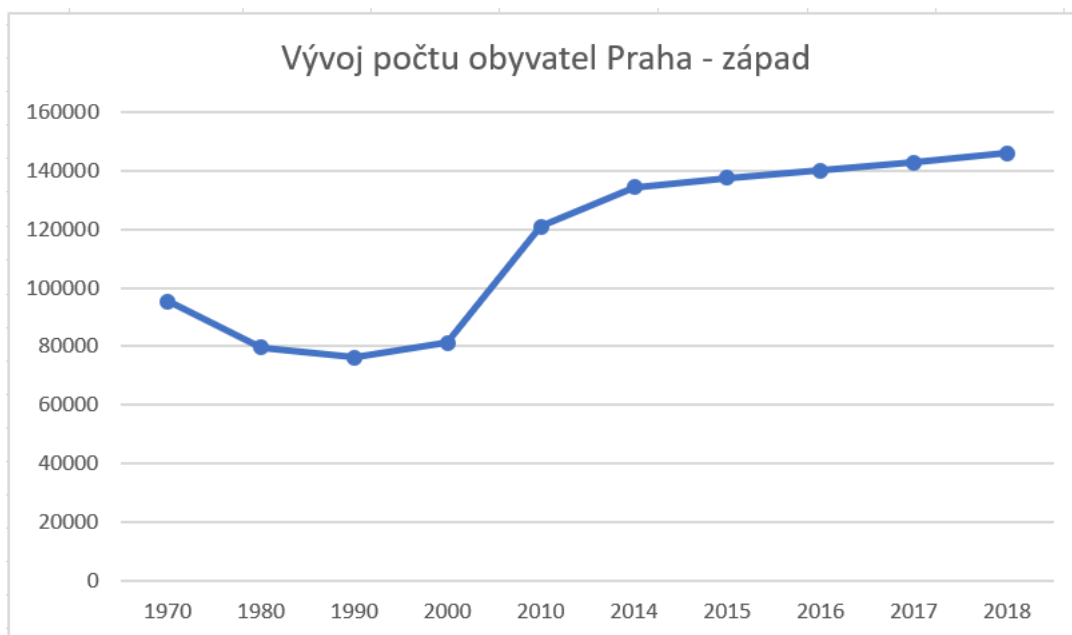
Níže ve své práci budu srovnávat data za Severního Holandska (s obyvatelstvem v počtu 2,8 milionu) s územím Praha-západ, kde žije 145 tis. obyvatel (viz Graf 2 a Graf 11), je svou polohou ve stejné pozici jako provincie Severní Holandsko vzhledem k hlavnímu suburbanizačnímu činiteli v podobě metropole Amsterdam. Tyto dvě oblasti jsou obtížně porovnatelné, neboť se mi nepodařilo dohledat data provincie, která by neobsahovala data Amsterdamu. Je proto důležité při srovnání těchto dvou lokalit brát v potaz nejen hustotou zalidnění na km², ale i výše zahrnuté obyvatelstvo Amsterdamu. Okres Praha-západ neobsahuje obyvatelstvo Prahy, proto je nutné při porovnání těchto dvou lokalit brát tyto aspekty v potaz.

Pro zajímavost srovnám data Severního Holandska celkově a Prahy-západ. Severním Holandsko zaznamenalo dle dostupných dat největší přírůstek obyvatelstva mezi lety 1960 až 1970, tedy v hlavní suburbanizační vlně. Za druhou vlnou můžeme označit období mezi lety 2000 až 2017, kdy došlo k přírůstku o téměř 250 000 tisíc obyvatel. V Praze-západ docházelo nejprve od roku 1970 do roku 1990 k úbytku obyvatelstva. Od roku 2000 do roku 2014 pak došlo ke strmému přírůstku obyvatel (téměř o 60 000).

Z porovnání vyplývá, že provincie Severní Holandsko si v přírůstku obyvatel prošla dvěma hlavními vlnami (Graf 11), zatímco v okrese Praha-západ docházelo nejprve k úbytku obyvatelstva, ale od roku 2000 dochází k trvalému razantnímu přírůstku.

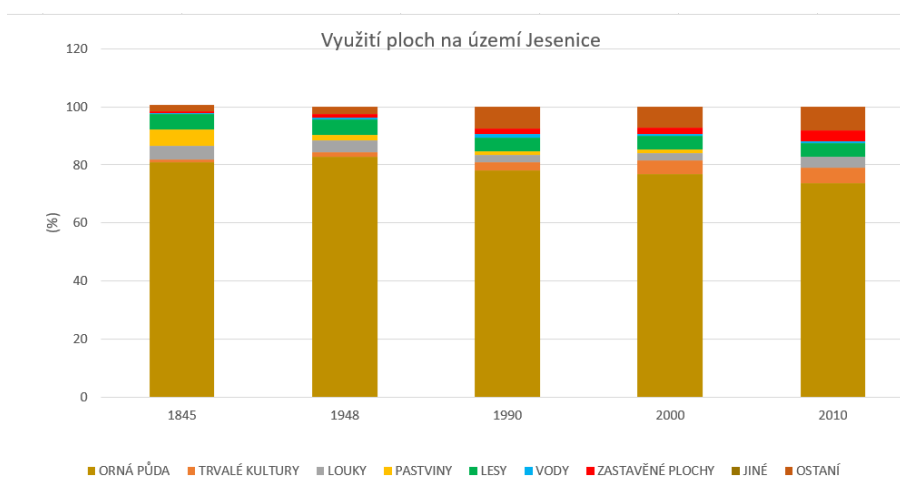


Graf 11: Vývoj počtu obyvatel provincie Severní Holandsko (CBS, 2018)

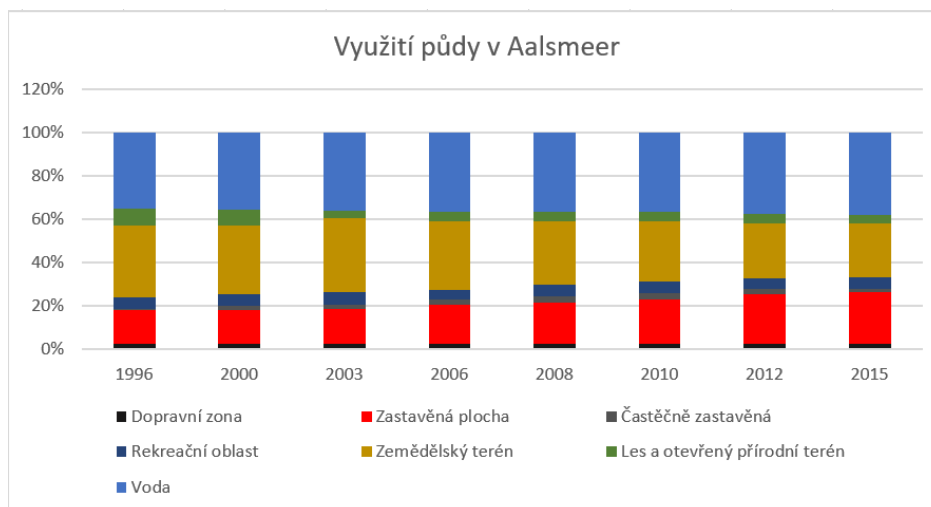


Graf 2: Vývoj počtu obyvatel okresu Praha západ (ČSÚ, 2018)

Z pohledu využití půdy srovnávám v obci Aalsmeer a ve městě Jesenici období mezi lety 1990-2010, kdy lze v Jesenici vysledovat úbytek orné půdy a v Aalsmeeru úbytek zemědělské půdy (viz Graf 5 a Graf 14). U obou sledovaných změn si lze všimnout, že úbytek půdy je na úkor zastavěných ploch. V případě Jesenice je to dále dopravní a rekreační obslužnost a v případě Aalsmeer se jedná o zvětšení rekreačních ploch.

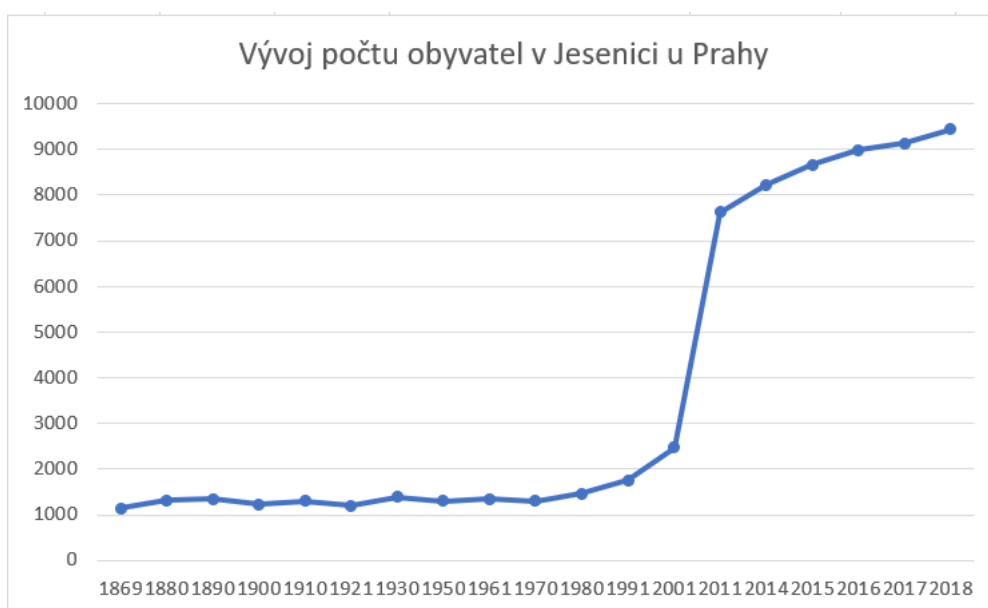


Graf 5: Využití ploch na území Jesenice (LUCC Czechia, 2010)

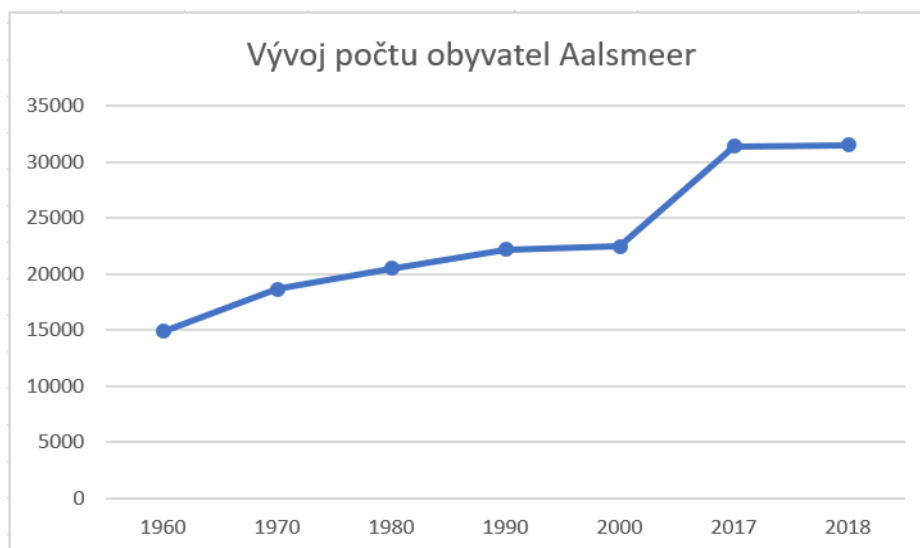


Graf 14: Využití půdy v Aalsmeer (CBS, 2019)

Suburbanizace města Jesenice začíná pozvolna mezi lety 1990 až 2000. Nejintenzivnějším obdobím z pohledu nárůstu obyvatel a rozšiřování obce je období mezi lety 2000 až 2011, kdy došlo k nárůstu o 5 153 obyvatel (Graf 4). K tak razantnímu růstu dochází zejména v důsledku vylidňování Prahy. Lidé hledají vlastní bydlení v dostupnosti Prahy. Dalšími, kdo vyhledává tuto lokalitu, jsou mladé rodiny s dětmi.



Graf 4: Vývoj počtu obyvatel v Jesenici u Prahy v letech 1869-2018 (ČSÚ, 2019)



Graf 13: Vývoj počtu obyvatel Aalsmeer (CBS, 2019)

V Aalsmeer dochází k hlavní suburbanizační vlně mezi lety 1960 až 1980 vlivem velkého odlivu obyvatel z Amsterdamu. Populace v Aalsmeer v průběhu 40 let narostla o 7 000 obyvatel (Graf 13). Suburbanizační vlna byla způsobena hlavně vlivem stěhování mladých rodin do předměstí a menších měst v okolí Amsterdamu. Další vlna přišla mezi lety 2000 až 2018, kdy nastal populační přírůstek o 9 038 obyvatel. Zvláštností ovšem je, že populace takový nárůst zaznamenala v průběhu pouhých 17 let oproti předchozí vlně, kdy se takový přírůstek tvořil 40 let. To znamená, že se počet obyvatel v Aalsmeer v poměrně krátké době razantně navýšil. Hlavní příčinou takového přírůstku byla změna demografie obyvatelstva. Mezi lety 2010 až 2018 došlo k přírůstku ve věkové skupině 0-15 téměř o 2 000 obyvatel. Druhou poměrně silnou skupinou jsou obyvatelé ve věku 45-65 let s přírůstkem ve výši 3 000. Třetí skupinu s vysokým přírůstkem obyvatel tvoří skupina 65+ s téměř 2 500 obyvateli (CBS, 2020b).

Společným jmenovatelem pro obě zmíněné obce (města) je stěhování mladých rodin do zázemí metropolí s cílem zkvalitnění své životní úrovně. Zatímco suburbanizaci Jesenice poznamenaly do jisté míry politické důvody, konkrétně uvolnění pozemků a navrácení pozemků restituentům, na suburbanizaci v Aalsmeer měla do jisté míry vliv hospodářská a ropná krize v Evropě, nárůst přistěhovalců a následné vylidňování Amsterdamu.

Město Jesenice mělo v roce 2018 hustotu osídlení 569,49 obyvatel/km² (*vlastní zpracování*), zatímco v obci Aalsmeer je v roce 2015 hustota osídlení 962,43 obyvatel/

km² (*vlastní zpracování*). Po odečtení souvislých vodních ploch (jedná se téměř o 37 % území Aalsmeer), dostaneme hustotu zalidnění 1544,58 obyvatel/km² (*vlastní zpracování*).

Z provedeného porovnání vyplývá dvakrát až třikrát vyšší hustota osídlení Aalsmeer na km². Hustota osídlení je způsobena strukturou obytné zástavby, která je primárně tvořena řadovými domy, dvojdomy a rodinnými domy. Řadové a rodinné domy jsou tvořeny pravidelnými bloky.

Naproti tomu uspořádání města Jesenice je tvořeno primárně rodinnými domy a v menší míře obytnými domy (ČSÚ, 2020). Jejich uspořádání je nepravidelné a tvořené nesymetricky. Podle Hniličky se jedná o „*sídelní kaši*“. Hnilička například citoval ve své knize teoretika urbanismu ze švýcarské ETH v Curychu Vittoria Magnago Lampugnaniho, který v úvodu své knihy *Städtische Dichte* (Městská hustota) říká: „*Pro stavební hustotu mluví jednoduché důvody. Čím blíže k sobě domy jsou, tím je lepší jejich vzájemné propojení: mohou mezi nimi vytvářet pohodlné, a tím kreativní procesy synergie. Čím více se mezi sebou sbližují různé funkce města jako bydlení, práce, kultura a volný čas, tím spíše a častěji mezi nimi může probíhat výměna. Odpadají tím dlouhé cesty, které si periferie nárokuje, a také nákladné dopravní stavby.*“ (Lampugnani, 2007).

Hnilička (Hnilička, 2012) ještě uvádí zajímavý příklad razantního rozhodování Johna Norquista, starosty města Milwaukee na americkém středozápadě, který si byl vědom, že dálnice jsou velkou překážkou. A tak v roce 2001 nechal strhnout most, který vedl skrze centrum města a nechal zde vybudovat obchodní třídu. Kromě toho Norquist říká: „*Dálniční průtahy redukuje hodnotu nemovitostí ve velkých městech a nemělo by se ani o nich uvažovat. Lidé zjišťují, že městská forma zástavby je ekonomicky smysluplnější a má větší hodnotu.*“ (Norquist, 2004).

Zde vidíme příklad a inspiraci primárně pro město Jesenice, kde se přímo nabízí na Budějovické ulici zrušit silniční dopravu a vybudovat místo ní zelenou alej, případně zbudovat tramvajovou dopravu. Samotná silniční doprava by mohla být vedena chystanou přeložkou silnice II/101. Do samotného města bude přístup pouze bočními vjezdy. Tímto krokem se roztržít doprava do více směrů. V samotném středu

města vznikne dlouhá třída, která umožní setkávání obyvatel a odstraní se bariéra frekventované dopravy.

13.2 Porovnání územního plánování v Jesenici a Aalsmeer

Rozdíly v územním plánování a v přístupu k půdě jsou v České republice a v Nizozemsku odlišné a porovnání je složité. Podíváme-li se do historie a vývoje obou zemí, tak Nizozemsko muselo o svou půdu a rozšíření suchých ploch poměrně složitě bojovat a dodnes ji musí stále bedlivě udržovat vzhledem k blízké poloze u moře. Česká republika, jakožto vnitrozemský stát, neměla příliš starostí s vnějšími vlivy a nebyl zde zásadní přírodní faktor, který by nutil státní správu v oblasti územního plánování do zásadních změn. Jak už bylo zmíněno v kapitole Historie plánovacích dokumentů, Nizozemsko má za sebou bohatý vývoj, který se datuje od počátku 20. století.

Jak už bylo zmíněno výše – v Nizozemsku vlastní většinu půdy stát, a proto jsou kroky, které vedou napříč správou územního plánování mnohem přímější, než tomu je v České republice. Nizozemci mají k půdě mnohem vážnější vztah, než tomu je v České republice, protože půdy není mnoho. Výše bylo zmíněno, že půdu v České republice vlastní více soukromých subjektů, a to mnohdy působí problémy a zdržování při prosazování projektů národního, krajského i obecního významu.

V jednom se však obě země potkávají, a tím je třístupňová hierarchie územního plánování státní (národní), krajské (provinční) a obecní (obce / města). Systém územního plánování v Nizozemsku se snaží být co nejvíce decentralizovaný a snaží se samotné tvoření plánů přenechat na straně obce. Naproti tomu v České republice tento systém není zavedený a je předimenzovaný dokumenty na úrovni krajů nebo obcí ve formě územních plánů nebo územně analytických pokladů, přičemž hlavní politika je tvořena na státní úrovni. Tento způsob brání prostupnosti mezi dalšími úrovněmi územního plánování, jako tomu je v případě nizozemského řízení.

Územní (prostorové) plánování v ČR i Nizozemsku probíhá stejně na všech třech úrovních – národní, krajské (provinční) i obecní (městské). Zásadní rozdíl lze pozorovat v decentralizaci plánování v Nizozemsku, kde je vysoká snaha přenechat kompetence na obecní úroveň, kde se realizují samotné plány. Samotná decentralizace má tři důvody. Jedním z důvodů je, že se místní občané v obcích mají

vyjádřit k situaci, protože místo znají nejlépe. Národní vláda Nizozemska se k decentralizaci staví tak, že si je vědoma, že každý region roste jinak. Proto není vhodné, aby byla politika územního plánování jednotná pro celou zemi. Druhým důvodem decentralizace je snížení počtu politiků a úředníků, kteří se budou podílet na územním plánování a veřejné správě. Třetím důvodem je omezené zapojení více subjektů do procesů územního plánování a umožnit tak hospodářský růst (Needham, 2012). V České republice má sice každá úroveň své plánovací dokumenty, ale hlavní plánovací dokument, kterým se musí obce (města) řídit, je na úrovni státu (*Opravit, 2014*).

Město Jesenice i obec Aalsmeer řeší svou budoucnost. Proto také dělají pravidelná dotazníková šetření nebo v případě města Jesenice dochází k nezávislé analýze. Ze zjištění vyplynulo, že město Jesenice se v budoucnu chystá na několik významných projektů. Jedná se zejména o dopravní přeložku, která má za cíl odlehčit přetížené ulici Budějovická. Druhou významnou stavbou, která se v nedaleké budoucnosti plánuje, je základní škola ve Zdiměřicích, která má zvýšit kapacitu školství v Jesenici. Třetí významným bodem je zvýšení kapacity ČOV, která je v tuto chvíli na své maximální kapacitě.

V obci Aalsmeer z dotazníkového šetření vyplývá příznivá dostupnost města jak na kole i autem. Místní občané ve více jak 50 % využívají místní linky. Naopak jsou občané znepokojeni bezpečností křižovatek a příliš vysokou rychlostí projíždějících automobilů. V oblasti veřejných prostor a zařízení jsou občané nejvíce spokojeni s veřejným osvětlením a stavem vozovek, včetně cyklostezek. Naopak nespokojenost je se stavem chodníků a ulic zejména po deštích. Dalším neuspokojivým faktorem je hluk z letecké dopravy.

Z porovnání vyplývá, že Jesenice i Aalsmeer budou v budoucnu řešit odlišné projekty, s různou ekonomickou náročností. V Jesenici se budou věnovat infrastruktuře a vybavenosti, která byla v minulosti podceněna. V obci Aalsmeer se budou v budoucnu zabývat stavem infrastruktury a její obnovy. Také budou řešit úpravu značení místních komunikací nebo jejich dispozic.

14 Závěr

Suburbanizace v Nizozemsku se začala projevovat mezi lety 1960 až 1980, hlavním činitelem byla hospodářská a ropná krize ve východní Evropě. Migrace v těchto letech zapříčinila částečný odsun amsterdamského obyvatelstva do okolních obcí. To bylo částečně řízeno i pomocí plánovací dokumentace, která měla řídit zalidnění vytípaných lokalit. Samotný Amsterdam zaznamenal nejvyšší přírůstek obyvatelstva mezi lety 1890 až 1960. Během 70 let se tak obyvatelstvo Amsterdamu zvětšilo téměř na trojnásobek. Nizozemsko musí vzhledem ke své poloze u moře (a pod hladinou moře) dělat neustálá opatření, ať už v krajině nebo na úrovni plánovací dokumentace. Plánovací dokumenty mají svůj původ už v počátku 20. století. V Nizozemsku vzniklo celkem pět (národních) plánovacích dokumentů a celý systém se vypracoval na vzorový systém decentralizovaného řízení územního plánování.

Zajímavostí je, že u Nizozemska a České republiky můžeme sledovat podobné činitele, které vyvolávají suburbanizaci. V České republice jsou to bohatší lidé, kteří vyhledávají rodinné domy v suburbiích, dále jsou to lidé, kteří nemají na nájem v centrech měst a lidé, kteří své chaty proměnili v trvalé bydlení. Rovněž v Nizozemsku tvoří suburbia bohatší obyvatelstvo, dále mladé rodiny s příchodem dětí. Dalším cílem je zdravé venkovské prostředí.

Na příkladu dvou měst – Jesenice u Prahy v České republice a Aalsmeer v Nizozemsku – která si jsou podobná svou polohou vůči místním metropolím (Amsterdam a Praha) byla učiněna následující zjištění:

- Suburbanizace v Aalsmeer probíhala postupným vývojem mezi lety 1960 až 2000. Během sledovaného období došlo v Aalsmeer k růstu počtu obyvatel, zatímco v Jesenicích dochází k růstu počtu obyvatel teprve v roce 1990 s největším boomem po roce 2000. Hlavní období růstu počtu obyvatel v Jesenicích však nastává až po roce 2001, kdy dochází k odlivu obyvatelstva z Prahy do zázemí (v tomto období lze vysledovat trojnásobný nárůst počtu obyvatel). Tento trend, jak bylo výše zmíněno, byl způsoben zejména migrujícím obyvatelstvem, které v zázemí začíná zakládat rodiny nebo chce zlepšit kvalitu svého života. Zároveň nelze opomenout, že další významnou skupinou obyvatel stěhující se do zázemí, jsou movitější obyvatelé, kteří se přesouvají do rodinných domů.

- V Aalsmeer je situace trochu jiná. Přírůstek obyvatel mezi lety 2000-2018 byl rychlejší než v první vlně, protože za poloviční období došlo k růstu téměř o 1/3 obyvatelstva. Ovšem, když porovnáme prostorové uspořádání (Obrázek 10 a 11), je zřejmé, že plánování s tímto růstem počítalo. Zatímco v Aalsmeer sledujeme pravidelnou zástavbu v blocích doplněnou rodinnými domy, v Jesenici tomu je přesně naopak. Převládá nepravidelná zástavba rodinných domů doplněná o bytové domy. V Jesenici i v Aalsmeer je však stejný problém, kterým je frekventovaná silnice.
- Územní plánování v České republice a Nizozemsku má dle výše uvedené kapitoly Porovnání územního plánování v Jesenici a Aalsmeer jeden společný znak, kterým je shodná třístupňová hierarchie územního plánování. Hlavní odlišnosti v územním plánování jsou na úrovni kompetencí. V Nizozemsku nechává stát tvoření plánů v kompetenci města. Naproti tomu v České republice se musejí města (obce) řídit zásadami územního rozvoje nebo územně analytickými podklady. Hlavní politika územního plánování je v České republice tvořena na úrovni státu. Města (obce) se v Nizozemsku opírají o fakt, že stát ví, že každý region roste jinak, proto není politika územního plánování jednotná pro celou zemi.
- Z toho vyplývá, že v Aalsmeer (a obecně v nizozemském územním plánování) oproti Jesenici (a českému územnímu plánování) docházelo k dlouhodobému strategickému prostorovému plánování, což o Jesenici nelze říci. Jesenice nebyla ve svém rozvoji dobře organizována z pohledu využití půdy ani prostorového plánování. Může za to i fakt, že většina půdy nebyla ve vlastnictví města nebo státu. I přes tato úskalí však vedení města Jesenice podniká kroky, které by v budoucnu měly vést k lepší kvalitě života ve městě, a to nejen na úrovni prostorového řešení, ale i v oblasti sociálního vyžití.

15 Přehled literatury a použitých zdrojů

Odborné publikace

- Aalsmeer. In: The Columbia Gazetteer of the World. New York, NY: Columbia University Press. ISBN 0-231-11040-5.
- Anderle, A., 1997: Migrační zázemí našich největších měst 1991-1995. Územní plánování a urbanismus 3. 88-92 s. ISSN 0322-774X
- Andersson, Åke E., Pettersson, L., Stromquist, U. [eds.], 2007: European Metropolitan Housing Markets. Springer-Verlag Berlin Heidelberg. Berlin, 363 p. ISBN 978-3-540-69891-3.
- Andexlinger W., Kronberger – Nabielek P., Nabielek K., 2018: Suburban Developments in Austria and the Netherlands. In: Harris, R. a Lehrer, U., (eds.) The Suburban land Question: A Global Survey. University of Toronto Press, Toronto. p.169-187. ISBN 9781442626959.
- Bičík, I., 2010: Vývoj využití ploch v Česku. Česká geografická společnost, 2 Praha, 250 s. ISBN 978-80-904521-3-8.
- Bosma, K., 2009: Suburbia as the new frontier: A story of dutch and american convergence. In: Krabbendam, H, Van Minnen, Cornelis A. et Scott-Smith, G. (eds.): Four Centuries of Dutch-American Relations : 1609-2009. SUNY Press, Albany. P.839-842. ISBN-13 978-1438430133.
- Droogleever Fortuijn, J., 2019: Suburbanisation. In: De Mulder, Eduardo F. J., De Pater, B. et Droogleever Fortuijn, J., De Klerk Len A., Van Dijk, J. (eds.): The Netherlands and the Dutch : A Physical and Human Geography. Springer, Cham., 150 p. ISBN 978-3-319-75073-6.
- FloraHolland. In: Encyclopædia Britannica (15th ed.). Chicago, Illinois: Encyclopædia Britannica, Inc. ISBN 978-1-59339-837-8.
- FloraHolland. In: The Oxford Dictionary of the World. Oxford, UK: Oxford University Press, ed. 1995. ISBN 0-19-866184-3.
- Hnilička, P., 2012: Sídelní kaše. Host-vydavatelství, s.r.o., Brno: 206 s. ISBN 978-80-7294-592-4.
- Janssen-Jansen, L., 2016: Taking national planning seriously: A challenged planning agenda in the Netherlands. Administration, Wageningen, vol. 64, nos 3/4, P. 23–43.
- Jesenický kurýr, 2020: Nová základní škola ve Zdiměřicích. Jesenický kurýr, Jesenice: 2020, vol. 3, s.7.
- Jobse, R. B. et Musterd, S.,1993: Population change in residential environments in the metropolitan areas of Amsterdam, Rotterdam and The Hague. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie. 84(4), P. 304-311.
- Kára, J. a Kučera, T., 1985. „Migrační bilance obcí v zázemí velkých měst na příkladu Prahy, Českých Budějovic a Hradce Králové – Pardubic“. In: Ryšavý, Z. Nové tendence ve vývoji osídlení Československa v posledních patnácti letech a výhled jeho dalšího vývoje: Sborník semináře odborné skupiny pro rozmístění a stěhování obyvatelstva Československé

demografické společnosti při ČSAV. Výzkumný ústav výstavby a architektury, Praha. S. 136–143.

- Karsten, L., Lupi, T., et De Stigter-Speksnijder, M., 2013: The middle classes and the remaking of the suburban family community: evidence from the Netherlands. *Journal of Housing and the Built Environment*. 28(2), P. 257–271 ISSN 1566-4910.
- Kouřilová, J., 2004: Suburbanizace a suburbanizační procesy. In: Kolektiv autorů. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. Aleš Čeněk s.r.o., Plzeň. S. 42-43. ISBN 978-80-7380-086-4.
- Kostecký, T., 2000: Housing and Its Influence on the Development of Social Inequalities in the Post-Communist Czech Republic. *Czech Sociological Review* 8. P. 177-193.
- Kostecký, T. et Čermák, D., 2004: Metropolitan Areas in the Czech Republic – Definitions, Basic Characteristics, Patterns of Suburbanisation and Their Impact on Political Behaviour. Sociologický ústav Akademie věd České republiky, Praha. P.19-21. ISBN 80-7330-064-8.
- Lampugnani, V. M., 2007: *Städtische Dichte*. Zürich. ISBN 3038232912.
- Lupi, T. et Musterd, S., 2006: The Suburban ‘Community Question’. *Urban Studies*. Volume 43(4), P. 801–817.
- Maier, K., 2012: *Udržitelný rozvoj území*. Grada, Praha. ISBN 978-80-247-4198-7.
- Matějů, P. et Vitásková, A., 2006: Interpersonal Trust and Mutually Beneficial Exchanges: Measuring Social Capital for Comparative Analyses. *Czech Sociological Review* 42. P. 493-516
- Norquist, J., 2004: In: Hetherington P.: *Common Ground*. The Guardian.
- Van Amersfoort, H. et Cortie C., 2009: Housing and population: spatial mobility in twentieth-century Amsterdam. In: Nell, L. et Rath, J. (eds.): *Ethnic Amsterdam : immigrants and urban change in the twentieth century*. Amsterdam University Press, Amsterdam. S. 75-101. ISBN 9789089641687.
- Ouředníček, M., 2001: Nová sociálně prostorová struktura v zázemí Prahy. In: Létal, A., Szczyrba, Z., Vysoudil, M. (eds.): *Česká geografie v období rozvoje informačních technologií*. Přírodovědecká fakulta University Palackého, Olomouc. S. 248-257.
- Ouředníček, M., 2002: Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: Sýkora, L. a kol.: *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku. S. 39-54. ISBN 80-901914-9-5.
- Ouředníček, M., 2003: Suburbanizace Prahy. *Sociologický časopis* 39. S. 235–253. ISSN 2336-128X.
- Paping, R., 2014: *General Dutch Population development 1400-1850*. Groningen: University of Groningen, 2014. 33 s.
- Schultink, G., Memon, A., Thomas, M., 2005: *Land Use Planning and Growth Management: Comparative Policy Perspectives on Urban Sprawl and Future Open Space (Research Report 587)*. Michigan, USA: Michigan Agricultural Experiment Station Michigan State University, 2005. 82 p.

- Schuyt, K. et Taverne, E., (eds.), 2004: Dutch Culture in a European Perspective: 1950, Prosperity and Welfare. Palgrave Macmillan, Assen, 516 p. ISBN 978-1403934390.
- Sýkora, L., 1999: Changes in the Internal Spatial Structure of Post-communist Prague. GeoJournal 49 (1). P. 79–89.
- Sýkora, L., 2002: Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. In: Sýkora, L. a kol.: Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, Praha. S. 10-53. ISBN 80-901914-9-5.
- Vysloužilová, M., Čuřík, K., 2008: Jesenice. Horní Jirčany, Osnice – Kocanda, Zdiměřice. Jesenice: Obec Jesenice. S. 12-55. ISBN 80-86453-30-8.

Internetové zdroje:

- Amsterdam, ©2020: Pronájem pozemků(erfpacht) (online) [cit. 2020.03.29], dostupné z < <https://www.amsterdam.nl/en/housing/ground-lease/>>.
- CBS, ©2020a: Počet obyvatel Amestardam (online) [cit. 2020.01.30], dostupné z < <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/03759ned/table?ts=1585085266102>>.
- CBS, ©2020b: Demografie Aalsmeer (online) [cit. 2020.03.29], dostupné z < <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70648ned/table?ts=1585514102589> >.
- ČSÚ, ©2020a: Počet obyvatel Prahy (online) [cit. 2020.01.17], dostupné z < https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=RSO13D&z=M&f=GRAFICKY_OBJEKT&katalog=31737&str=v63&c=v61~2_RP2018MP12DP31#w=>.
- ČSÚ, ©2020b: Počet obyvatel v Jesenici (online) [cit. 2020.01.17], dostupné z < <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u= VUZEMI 43 539325#>>.
- ČSÚ, ©2020c: Počet obyvatel v Černošicích (online) [cit. 2020.01.17], dostupné z < <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u= VUZEMI 43 539139#>>.
- ČSÚ, ©2020d: Vývoj počtu obyvatel Praha - západ (online) [cit. 2020.01.17], dostupné z < <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u= VUZEMI 101 40258#>>.
- ČSÚ, ©2020e: Praha-západ si stále drží pověst míst, kde je více dětí než seniorů (online) [cit. 2020.01.17], dostupné z < <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u= VUZEMI 101 40258#>>.
- ČSÚ, ©2020f: Statistika přistěhovalí/vystěhovalí Jesenice (online) [cit. 2020.01.17], dostupné z < <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u= VUZEMI 43 539325#>>.

- ČSÚ, ©2020g: Domovní fond (online) [cit. 2020.04.01], dostupné z < <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31288&u= VUZEMI 43 539325#> >.
- ČSÚ, ©2020h: Charakteristika okresu Praha-západ (online) [cit. 2020-03-12], dostupné z <https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_praha_zapad>.
- Fokkema, T., Gierveld, J. et Nijkamp, P., 1996: Big Cities, Big Problems : Reason for the Elderly to Move? Urban Studies (online) [cit. 2020-03-20], vol. 33, No. 2, P. 353-377, dostupný také z <<https://research.vu.nl/ws/files/74115173/10413>>.
- Gebiedseconomie.nl, ©2020: Zákon o územním plánování(WRO) (online) [cit. 2020.01.30], dostupné z < <http://www.gebiedseconomie.nl/content/w/wet-ruimtelijke-ordening-wro> >.
- Gemeente Aalsmeer, ©2020a: Aalsmeer (online) [cit. 2020.01.30], dostupné z < <https://www.aalsmeer.nl/>>.
- Gemeente Aalsmeer, ©2020b: Aalsmeer dotazník 2019 (online) [cit. 2020.01.30], dostupné z < https://www.aalsmeer.nl/bestuur-organisatie/publicatie/feiten-en-cijfers_resultaten-gemeentepeiling-2019>.
- Government of the Netherlands, ©2020a: Vláda Nizozemska (online) [cit. 2020.01.30], dostupné z < <https://www.government.nl/>>.
- Government of the Netherlands, ©2020b: Národní strategie pro infrastrukturu a územní plánování (online) [cit. 2020.01.30], dostupné z < <https://www.government.nl/topics/spatial-planning-and-infrastructure/documents/publications/2013/07/24/summary-national-policy-strategy-for-infrastructure-and-spatial-planning>>.
- Infoplease, ©2017: Netherlands (online) [cit. 2020.01.30], dostupné z < <https://www.infoplease.com/world/countries/netherlands>>.
- KHS, ©2013: Okres Praha-Západ (online) [cit. 2020-03-12], dostupné z <http://khsstc.cz/obsah/Praha-zapad_63_1.html>.
- Město Jesenice, ©2020a: Strategický plán obce Jesenice: 2b. Analýza prostorového rozvoje (územní rozvoj, infrastruktura, životní prostředí) (online) [cit. 2020-03-16], dostupné z <https://mujesenice.cz/assets/File.ashx?id_org=5861&id_dokumenty=4013>.
- Město Jesenice, ©2020b: Strategický plán obce Jesenice: 2e. Analýza SWOT (online) [cit. 2020-03-16], dostupné z <https://mujesenice.cz/assets/File.ashx?id_org=5861&id_dokumenty=4030>.
- Město Jesenice, ©2020c: Základní umělecká škola (online) [cit. 2020.01.25], dostupné z < <https://www.mujesenice.cz/zakladni-skola-a-zakladni-umelecka-skola/ds-1015/p1=1149> >.
- MMR, ©2020: Politika územního rozvoje České republiky (online) [cit. 2020-03-20], dostupné z <<https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky>>.
- Needham, B., 2012: Planning for States and Nation/States: A TransAtlantic Exploration: THE NATIONAL SPATIAL STRATEGY FOR THE

- NETHERLANDS (online) [cit. 2020-03-20], dostupné také z <<http://www.ucd.ie/t4cms/Needham-Spatial%20Strategy%20for%20the%20Netherlands.pdf>>.
- Netherlands, ©2015: An Overview of Spatial Policy in Asian and European Countries: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, JAPAN (online) [cit. 2020-04-12], dostupné z <http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/netherlands/index_e.html>.
 - Obec Jesenice, ©2000: Historie města (online) [cit. 2020-03-23], dostupné z <<https://www.mujesenice.cz/historie-mesta/ds-1151/p1=1143>>.
 - Obec Jesenice, ©2011: 2b, Analýza prostorového rozvoje (online) [cit. 2020.01.25], dostupné z <https://www.mujesenice.cz/assets/File.ashx?id_org=5861&id_dokumenty=4013>.
 - Obec Jesenice, ©2012: Mateřská škola Kamarád (online) [cit. 2020-03-23], dostupné z <<https://www.mujesenice.cz/materska-skola-kamarad/ms-1408/>>.
 - Opravil, Z., 2014: Územní plánování a prostorové řízení území v Nizozemsku (online) [cit. 2020-03-10], dostupné z <https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2014/2014-02/05_uzemni.pdf>.
 - Ouředníček, M., 2011a: Suburbanizace: Co to je a jaké má podoby? (online) [cit. 2020-03-11], dostupné z <http://www.suburbanizace.cz/01_teorie_suburbanizace.htm>.
 - Ouředníček, M., 2011b: URBAN SPRAWL (online) [cit. 2020-03-11], dostupné z <http://www.suburbanizace.cz/04_teorie_urban_sprawl.htm>.
 - Rijksverheid, ©2020: Prostorové plánování Nizozemsko (online) [cit. 2020.01.30], dostupné z <<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/beleid-ruimtelijke-ordening>>.
 - Svobodová, H., Hofmann, E. a Věžník, A., 2011: Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky (online) [cit. 2020-03-20], dostupné z <<https://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>>.
 - Špačková, P., Ouředníček, M. a Susová K., 2012: Sociální prostředí, sociální kapitál a sociální klima v suburbii : Případová studie obce Jesenice u Prahy. (online) [cit. 2020-03-20], dostupné z <http://www.urrlab.cz/sites/default/files/_UPLOAD/publikace/spackova_our ednicek_susova_2012_socialni_prostredi_socialni_kapital_a_socialni_klima_v_suburbii.pdf>.
 - Wikipedie, ©2020: Panelový dům (online) [cit. 2020.03.13], dostupné z <https://cs.wikipedia.org/wiki/Panelov%C3%BD_d%C5%AFm>.
 - Základní škola a základní umělecká škola Jesenice, ©2020: Třídy nultých ročníků v Jesenici (online) [cit. 2020.01.25], dostupné z <<https://jesenickaskola.cz/clanky/informace-pro-rodice-zaku-0-rocniku>>.

Legislativa

- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
- § 26, odst. 1 zákona č. 183/2006, Stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů
- § 43, odst. 1) zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů
- § 61, odst. 1) zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů
- § 76 až § 96a zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů
- § 96 zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů
- § 97 až § 100 zákona č. 183/2006, Stavební zákon ve znění pozdějších předpisů
- (§ 101) a zároveň náhrady za změny v území (§ 102) stavebního zákona
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

Seznam obrázků:

Obrázek 1: Poloha okresu Praha-západ (https://www.openstreetmap.org/ , 2017)	15
Obrázek 2: Geografická mapa okresu Praha-západ (ČSÚ, 2016).....	16
Obrázek 3: Katastrální území města Jesenice a přilehlých obcí	20
Obrázek 4: Náhled na územně plánovací dokument k.ú Jesenice u Prahy (https://gis.kr-stredocesky.cz/js/reg_up/ , 2018)	27
Obrázek 5: Přeložka Jesenice – silnice II/101 (idnes.cz, 2019).....	31
Obrázek 6: Mapa provincií Nizozemska (worldatlas.com, 2020).....	37
Obrázek 7: Nizozemské obchodní cesty kolem roku 1650 (Anonymous, 2019).....	38
Obrázek 8: Mapa obcí v provincii Severní Holandsko (Noord Holland, 2019)	50
Obrázek 9: Základní náhled mapy Aalsmeer (www.mapy.cz, 2020)	51
Obrázek 10: Náhled na prostorové uspořádání v Aalsmeer (www.mapy.cz, 2020) ..	52
Obrázek 11: Náhled na prostorové uspořádání v Aalsmeer (www.mapy.cz, 2020) ..	52
Obrázek 12: Mapa okolí Aalsmeer, 1866 (http://www.atlas1868.nl/ , 2019).....	53
Obrázek 13: Raadhuis (Wikipedia, 2017).....	57
Obrázek 14: Raadhuis (Wikipedia, 2017).....	57
Obrázek 15: Aalsmeer – ilustrační obrázek (https://worddisk.com/ , 2019).....	58
Obrázek 16: Okolí Aalsmeer (https://earth.google.com/web/ , 2019)	60
Obrázek 17: Struktura územního plánování v Nizozemsku (Netherlands, 2016).....	63

Seznam tabulek

Tabulka 1: Vyjíždějící z Jesenice do zaměstnání a škol 2011 (ČSÚ, 2019)..... 28

Seznam grafů:

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel v České republice mezi lety 1950-2018 (ČSÚ, 2019) 14

Graf 2: Vývoj počtu obyvatel okresu Praha - západ (ČSÚ, 2019)..... 17

Graf 3: Změny využití ploch v letech 1845-2000 (LUCC, 2019)..... 18

Graf 4: Vývoj počtu obyvatel v Jesenice u Prahy v letech 1869-2018 (ČSÚ, 2019). 25

Graf 5: Využití ploch na území Jesenice (LUCC Czechia, 2010) 26

Graf 6: Vývoj počtu obyvatel Nizozemska v letech 1950-2019 (CBS, 2019)..... 40

Graf 7: Hustota obyvatelstva Nizozemska v letech 1950-2019 (CBS, 2019)..... 40

Graf 8: Obyvatelstvo podle rodinného stavu v letech 1950-2019 (CBS, 2019) 41

Graf 9: Celková míra růstu populace v letech 1950-2018 (CBS, 2019) 41

Graf 10: Populační vývoj v Amsterdamu 1280–2000 (Andersson a kol., 2007)..... 45

Graf 11: Vývoj počtu obyvatel provincie Severní Holandsko (CBS, 2019)..... 47

Graf 12: Využití půdy provincie Severní Holandsko (CBS, 2019) 48

Graf 13: Vývoj počtu obyvatel Aalsmeer (CBS, 2019) 54

Graf 14: Využití půdy v Aalsmeer (CBS, 2019)..... 55