



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Bakalářská práce

Komerční suburbanizace a dopravní infrastruktura v České republice: analýza vybraných území

Vypracovala: Lucie Zezulová
Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2013

Prohlášení

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

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

V Českých Budějovicích dne 30. 4. 2013

.....
podpis

Poděkování

V první řadě bych na tomto místě chtěla poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za ochotu, čas a trpělivost, kterou mi po celou dobu zpracování věnoval, dále za poskytnutí odborné literatury a za jeho cenné rady a připomínky. Také bych chtěla poděkovat své rodině, která mě podporovala při psaní bakalářské práce i v průběhu celého studia. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat svému příteli, za podporu při studiu i psaní práce, a také za doprovod při všech průzkumech v terénu.

Anotace:

Zezulová, L. (2013): Komerční suburbanizace a dopravní infrastruktura v České republice: analýza vybraných území. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 77 s.

Rozvoj komerční, ale také rezidenční suburbanizace zejména v posledních 15 letech byl velmi dynamický. V důsledku procesu došlo ke změnám ve fyzickém i sociálním prostředí měst a obcí, a došlo také k výraznému ovlivnění prostorových a funkčních struktur krajiny. Hlavním cílem bakalářské práce bylo vytipování reprezentativních komerčních lokalit pro studium vazby mezi komerční suburbanizací a dopravní infrastrukturou. Pro vymezení bylo stanoveno kritérium blízkosti dálnice D1 a koncentrace komerčních aktivit v lokalitě zázemí města. Práce je rozdělena na teoretickou a analytickou část. V teoretické části je seznámení s literaturou vztahující se k problematice suburbanizačních procesů a k rozvoji dopravní infrastruktury, především v rámci České republiky. V analytické části jsou vymezeny a charakterizovány vybrané lokality na území České republiky, ve kterých byl proveden terénní výzkum, a dále dotazníkové šetření vztahující se k míře potřeby dopravní infrastruktury pro firmy v územích. Výsledky dotazníkového šetření ukazují, jak zásadní je přítomnost důležitých dopravních komunikací v místech vybraných komerčních suburbií pro firmy. Závěr práce je věnován shrnutí a zhodnocení zjištěných informací.

Klíčová slova: komerční suburbanizace, doprava, dopravní infrastruktura, dostupnost, zázemí města, Jihlava, Brno, Praha

Abstract:

Zezulová, L. (2013): Commercial suburbanization and transport infrastructure in the Czech Republic: the analysis of selected localities. Bachelor thesis, University of South Bohemia České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, 77 p.

The development of commercial and residential suburbanisation has been very dynamic, especially in the last 15 years. As a consequence of the process there were changes in the physical and social environment of cities and villages, and the spatial and functional structures of landscapes were influenced significantly. The main aim of this thesis was to identify representative commercial localities for the research of the relations between commercial suburbanization and transport infrastructure. For exact specification the nearness of the D1 highway and the concentration of commercial activities in the city background were set as a criterion. The thesis is divided into theoretical and analytical part. The theoretical part deals with the literature related to the issue of suburbanization processes and the development of transport infrastructure, particularly within the Czech Republic. In the analytical part the selected localities in the Czech Republic , where the field research was carried out, are defined and characterized. The survey related to the rate of necessity of transport infrastructure for companies in the selected localities is stated. The results of the questionnaire survey show how the presence of important roads in places of selected commercial suburbs is essential for companies. The conclusion of the thesis is devoted to a summary and evaluation of discovered information.

Keywords: commercial suburbanization, transport, transport infrastructure, availability, city background, Jihlava, Brno, Prague

OBSAH

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE	8
2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRO STUDIUM KOMERČNÍ SUBURBANIZACE	10
2.1 SUBURBANIZACE	10
2.1.1 Původ a vymezení slova suburbanizace	10
2.1.2 Rozdělení suburbanizace	11
2.1.3 Vývojové fáze suburbanizace.....	12
2.1.4 Změny způsobené suburbanizací.....	13
2.1.5 Vývoj suburbanizace	14
2.1.5.1 <i>Vývoj suburbanizace v USA</i>	14
2.1.5.2 <i>Vývoj suburbanizace v České republice</i>	16
2.1.6 Dopady suburbanizace.....	18
2.2 Dopravní změny v důsledku suburbanizace.....	19
2.2.1 Vývoj dopravy od 90. let 20. století do současnosti.....	19
2.2.2 Vliv suburbanizačního procesu na dopravní změny.....	23
3. METODIKA A POSTUP ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	26
3.1 Vymezení území a průzkum v terénu.....	26
3.2 Formulace hypotéz	29
3.3 Postup tvorby a rozesílání dotazníků	31
4. CHARAKTERISTIKA SLEDOVANÝCH ÚZEMÍ	33
4.1 Charakteristika sledovaných území z hlediska suburbanizace.....	33
4.1.1 Praha – Obchodní zóna Průhonice - Čestlice	33
4.1.2 Brno – Dolní Heršpice, Přízřenice - Modřice.....	34
4.1.2.1 <i>Modřice</i>	35
4.1.2.2 <i>Lokalita Dolní Heršpice – Přízřenice</i>	35

4.1.3 Jihlava – Průmyslové zóny I, II a III	36
4.1.3.1 Průmyslové zóny I a II	36
4.1.3.2 Průmyslová zóna III (Pávov)	36
4.2 Charakteristika území z hlediska změn v dopravě	37
4.2.1 Změny v dopravě vlivem suburbanizace v Praze	37
4.2.2 Změny v dopravě vlivem suburbanizace v Brně	38
4.2.3 Změny v dopravě vlivem suburbanizace v Jihlavě.....	39
5. DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	41
5.1 Návratnost dotazníků	41
5.2 Vyhodnocení dotazníků	43
6. ZÁVĚR	58
7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	61
7.1 Literatura	61
7.2 Internetové zdroje.....	64
8. SEZNAM GRAFŮ, MAP, POUŽITÝCH ZKRATEK, PŘÍLOH A TABULEK	68
9. PŘÍLOHY	70

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Proces suburbanizace v České republice nelze považovat za nový jev vyskytující se pouze v posledních 15 letech. Rozvoj suburbánních lokalit byl zaznamenán na českém území již v meziválečném období, především u velkých měst podél železničních tratí. Nástup komunismu však znamenal úplný útlum procesu suburbanizace a v České republice byla vytvořena tzv. středisková soustava osídlení (Sýkora 2002). Po pádu komunismu začalo docházet ke změnám ve fyzickém, ale i v sociálním prostředí měst, a to nejprve pozvolným tempem. Změny nastávaly zprvu pouze kolem hlavního města Prahy. Ve druhé polovině 90. let 20. století se intenzita procesu výrazně zvýšila a suburbanizace se začala projevovat po celé zemi, zejména podél hlavních dopravních tepen. V současné době nedosahuje takové míry jako ve Spojených státech amerických či v Německu, ale i přesto je třeba se touto problematikou důsledně zabývat. V první polovině 90. let 20. století v České republice neexistovaly jasné představy o tom, jak by se proces suburbanizace měl řídit, a proto byl prostorový růst měst téměř neregulovaný. První změny přišly v polovině 90. let 20. století, kdy se zjistilo, že rozvoj území lze vhodně korigovat, a to správnými regulacemi, řízením a plánováním.

Hlavní cíl práce spočívá ve vytipování reprezentativních komerčních lokalit v České republice, v jejichž výběru hraje důležitou roli faktor blízkosti dálnice D1. Nejprve je proveden průzkum v terénu a prostřednictvím dotazníkového šetření je zjišťována vazba mezi jejich komerčními aktivitami a nadřazenou dopravní infrastrukturou. Součástí práce je také vyhodnocení dotazníkového šetření a srovnání zjištěných údajů mezi jednotlivými suburbánními lokalitami. Konečným výsledkem je objektivní zhodnocení sledovaných území z hlediska lokalizace komerčních aktivit a jejich souvislostí s nadřazenou dopravní infrastrukturou.

Práce je rozdělena do jednotlivých kapitol. Úvod práce je zaměřen na rešerše literatury a další zdroje vztahující se k problematice celého procesu suburbanizace a rozvoje dopravní infrastruktury, především v České republice. Pozornost je věnována samotnému původu, vymezení procesu a jeho rozčlenění do jednotlivých fází. Na suburbanizaci je pohlíženo jak z hlediska vývoje ve Spojených státech amerických, tak v České republice, přičemž jsou uvedeny odlišnosti jejího průběhu v těchto zemích. Zmíněny jsou také změny a dopady způsobené procesem suburbanizace. Dále je studován vývoj dopravy od 90. let 20. století v České republice a její změny v důsledku suburbanizace. Následující kapitola je věnována metodice a postupu zpracování práce, v níž je vymezeno sledované území, a jsou formulovány výzkumné hypotézy. Popsána je v ní také tvorba samotných dotazníků a jejich rozesílání. Čtvrtá kapitola se zabývá charakteristikou vytipovaných území a to nejprve z hlediska procesu suburbanizace a dále také z hlediska změn v dopravě. Následuje vlastní dotazníkové šetření, ve kterém je uvedena návratnost dotazníků a jejich

vyhodnocení. Jsou rozebrány jednotlivé otázky dotazníku a odpovědi jsou vyhodnoceny do tabulek a grafů a jsou okomentovány. Závěr práce je věnován shrnutí zjištěných informací v porovnání s formulovanými hypotézami.

2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRO STUDIUM KOMERČNÍ SUBURBANIZACE

2.1 SUBURBANIZACE

2.1.1 Původ a vymezení slova suburbanizace

Pojem suburbanizace vznikl, jak uvádí Ouředníček (2002), složením latinského slova *urbs*, znamenající velké město, a předpony *sub*, která se překládá jako vedle, za, pod. Anglické slovo *suburb* znamená předměstí a termín *suburbanization* nemá v České republice svůj český ekvivalent. Užívá se tedy pojmu suburbanizace (Sýkora 2002).

Autoři pojmají proces suburbanizace různě. Jedná se o poměrně starý jev, který probíhal v různých částech světa odlišně, se svými specifiky. Suburbanizací jako komplexním procesem se zabývá velké množství disciplín, zejména sociologie a geografie, což je podle Sýkory i Ouředníčka (2002) jedním z důvodů, proč je tento proces obtížné definovat. Jedna z nejčastěji používaných definic pro vymezení procesu suburbanizace je „*stávání se předměstským, přeměna na předměstské. Jedná se o změnu sociálního a fyzického prostředí z venkovského na (před)městské a (sub)urbánní*“ (Ouředníček 2002). Sýkora (2002) pojímá suburbanizaci spíše jako rozpínání lidských aktivit do okolní přírody mimo kompaktní zástavbu města, přesto stále v rámci metropolitního území. Suburbanizované prostředí ale musí být od městské zástavby odděleno neurbanizovaným prostorem. Rezidenční výstavba je lokalizována především v atraktivních lokalitách, ze kterých je dobrá dostupnost do města, tudíž je situována podél důležitých komunikačních os. Zato Ouředníček (2002) popisuje proces suburbanizace jako součást urbanizačního procesu, kdy „*urbanizační proces (vývoj měst) v sobě může zahrnovat jak urbanizaci v užším slova smyslu (koncentraci obyvatelstva), tak i další procesy vývoje města – např. suburbanizaci*“ (Ouředníček 2002). Pohled na suburbanizaci jako na jeden z druhů urbanizace lze nalézt u mnoha autorů. Dokonce již u Van den Berga a jeho spolupracovníků (1982), kteří považují suburbanizaci za druhý vývojový stupeň urbanizace. Ve své studii rozeznávají čtyři fáze urbanizačního procesu: urbanizaci, suburbanizaci, deurbanizaci a reurbanizaci. Zatímco během urbanizace jsou účastníky procesu lidé venkovského původu, kteří se z ekonomických důvodů stěhují do města, tak během suburbanizace se lidé z měst naopak stěhují z jádrového města do suburbánního zázemí. V průběhu jejího procesu dochází k oddělení bydliště od pracoviště.

Ať již pohlíží autoři na suburbanizace jako na součást urbanizačního procesu či nikoliv, tak se všichni shodují na tom, že suburbanizace přináší mnoho pozitivních i negativních dopadů na fyzické a sociální prostředí města i jeho zázemí.

2.1.2 Rozdělení suburbanizace

Při procesu suburbanizace dochází k odlišení lokalit pro bydlení a zaměstnání. V důsledku čehož vznikají satelitní městečka, nákupní či průmyslové zóny. Proces suburbanizace lze tedy rozdělit podle funkce na dva druhy: rezidenční (obytný) a komerční (pracovní a obslužný) (Suburbanizace.cz 2008).

Při rezidenční suburbanizaci narůstá počet obyvatel v zázemích měst, kde dochází k výstavbě domů (nejčastěji rodinných). Jedná se o rozvolněnou zástavbu, která je charakteristická svojí nízkou hustotou obyvatel oproti městu. Komplexy rodinných domů na okrajích měst se nazývají satelitní městečka (Suburbanizace.cz 2008). Podle Hniličky (2005) dochází podobným definováním k paradoxu a narušení vymezení suburbia. V některých suburbiích tohoto typu je menší hustota obyvatel než v mnohých malých obcích, čímž se tedy znevažuje charakteristika satelitního městečka. Velkou úlohu u lidí při výběru lokality pro výstavbu jejich rodinného domu hraje atraktivita místa, kvalita životního prostředí, nízká kriminalita a dobrá dopravní dostupnost do centra města. Pozemky k výstavbě domů jsou velké a relativně levné, na rozdíl od pozemků v centrech měst, které jsou malé a drahé. V mnoha zemích byla rezidenční suburbanizace státem velmi podporovaná, což je příklad Spojených států amerických (Ptáček 2002). Lidé v současné době již nechtějí bydlet v centrech měst, ale jak uvádí Baše a Cílek (2005), sní svůj sen o vlastnictví domu za městem se zahradou. Do satelitních městeček se stěhují střední a vyšší vrstvy obyvatelstva, především mladí lidé s malými dětmi, či lidé, kteří zde rodinu založit plánují. Domnívají se, že život v suburbii bude pro jejich děti lepší než v centru města (Suburbanizace.cz 2008).

Rezidenční suburbanizace s sebou nepřináší pouze výhody. Díky nepromyšlenému a neřízenému vystavění areálů v krajině může dojít k nežádoucí formě suburbanizace, k tzv. urban sprawl (viz příloha 1). Pokud podobný případ vznikne, má obrovské dopady a to nejen na krajinu, ale také na společnost. Území jsou nepropojená, neexistují v nich komunikace, chodníky či zeleň. V těchto lokalitách často nefunguje svoz odpadů, není v nich dostatečná sociální a dopravní infrastruktura či dokonce chybí infrastruktura úplně. Lidé jsou většinou zcela vázáni na vlastní automobilovou dopravu. Tím dochází ke snížení kvality života v územích a zvyšují se ekonomické náklady obce. Proto je nutné, aby si státní správa i samosprávy obcí uvědomovaly tato rizika a chovaly se zodpovědně. Je velmi důležité, aby vznikaly kvalitní plánovací dokumenty, které budou zacházet se zástavbou kolem měst a obcí citlivě (Suburbanizace.cz 2008).

Komerční suburbanizace je reprezentována výstavbou nákupních a průmyslových zón, které jsou koncentrovány především u hlavních dopravních tahů v zázemích měst. V lokalitách mají logisticky výhodnou polohu a spolu s nimi se do zázemí dostávají i pracovní příležitosti. Jedná se hlavně o kanceláře, výrobní haly, sklady, maloobchody

a hypermarkety. Budovy komerčních aktivit jsou hodnoceny často negativně díky jejich velikosti a nevhodně navrhnutému vzhledu, jenž narušuje přírodní krajinu, ve které jsou stavěny. Lokality s komerční zástavbou v České republice ale nevyrůstají v tak velké míře za městy, tzv. na zelené louce (z anglického greenfields), kde se jedná o autonomní sídla bez návaznosti na sídla okolní. Pro komerční suburbia v České republice je spíše charakteristické prostorové obrůstání stávajících příměstských sídel novými budovami (Johnston et al. 2000, Suburbanizace.cz 2008). Důvodů, proč firmy přesouvají své působiště z center měst do jejich zázemí, je hned několik. Jedním z hlavních důvodů je velikost pozemků a jejich ceny. V centrech měst jsou pozemky velice drahé, zato v zázemích měst se nachází levnější a také větší prostory. Dalším důvodem je dopravní dostupnost. Centra měst se stávají postupem času hůře dostupnými. V suburbánních oblastech dochází k výstavbám dálnic, rychlostních a okružních komunikací, což v nich na první pohled dopravu ulehčuje. Na druhý pohled je ale patrné, že koncentrace služeb a pohybu obyvatelstva je v těchto územích tak velká, že naopak dochází k velkému zatížení dopravních komunikací a tvoří se v nich dopravní zácpy. Přesto jsou tyto lokality přístupnější pro obyvatele nejen z vnitřního města, ale také ze vzdálenějších oblastí. I společnosti se ohlíží na tzv. měkké lokalizační faktory, a jejich význam postupem času neustále roste, proto je dalším důvodem komerční suburbanizace kvalitnější životní prostředí, které jim předměstí může nabídnout. Díky vzniku a vzrůstající oblíbenosti komerčních zón postupem času ztrácí centra měst reprezentativní adresy. Ty se přesouvají spolu s firmami do jejich zázemí (Ptáček 2002).

2.1.3 Vývojové fáze suburbanizace

O prvotní fázi a výskytu prvních předchůdců suburbií lze hovořit již od doby, kdy se začala objevovat první města. Důkazem tohoto tvrzení jsou zrekonstruované mapy starověkého Babylonu, kde již byly náznaky suburbií patrné. Ve středověku po celé Evropě vznikaly zástavby kolem hradů, které se nazývaly podhradí. Sloužily pro činnosti řemeslníků a život obyvatel nižších vrstev a jsou považovány za první skutečná předměstí (Ouředníček 2002, Suburbanizace.cz 2008).

Počátky klasických (moderních) suburbanizačních procesů jsou ale spojovány až s 18. stoletím, kdy v Londýně docházelo k přesunu buržoazie do zázemí měst. Předměstí se v té době stala velice atraktivními místy pro bydlení (Suburbanizace.cz 2008). U mnoha autorů je suburbanizace považována za jeden ze stupňů urbanizačního procesu (viz kapitola 2.1.1). Je nutné si uvědomit, že v souvislosti se suburbanizací nelze mluvit pouze o jejich kladných stránkách, ale pro objektivní vysvětlení procesu je na místě se zmiňovat i o stránkách záporných, které si společnost začíná uvědomovat až postupem času. Znaky klasické (moderní) suburbanizace již včetně záporných stránek shrnuje Ouředníček (2002) do následujících bodů:

- Kladné stránky
 - oddělení bydliště od pracoviště
 - odchod středních a vyšších vrstev do suburbii
 - přesun služeb a průmyslu do komerčních zón
 - závislost suburbii na jádrovém městě
 - vylidňování center měst
 - nárůst individuální automobilové dopravy

- Záporné stránky
 - přetěžování dopravního systému města (především okružních silnic a přilehlých dálnic)
 - menší dostupnost do center měst
 - zvyšování nároků na parkovací místa

Třetí, současná (někdy taktéž nazývaná postmoderní) fáze je typická v posledních desetiletích zejména pro Spojené státy americké, východní Asii a Rusko. V těchto územích dochází především ke stavbám na zelené louce (na rozdíl od České republiky) a nově vystavěná města jsou nezávislá na jádrovém městě metropolitní oblasti. Lidé již nedojíždí za prací a službami do center měst, ale do komerčních suburbii na jiných okrajích měst, než kde se nachází jejich satelitní městečko. Změnily se tedy vazby, které již nejsou centripetální, ale nýbrž tangenciální. Pro podobné nové sídelní formy se používá označení tzv. exurbia, technocity či edge cities (Johnston et al. 2000, Ouředníček 2002).

2.1.4 Změny způsobené suburbanizací

Již výše při rozdělení suburbanizace byly zmíněny změny funkčního charakteru. Díky nim se suburbanizace rozděluje na rezidenční (určenou pro bydlení) a komerční (určenou pro práci, zábavu a nákupy). K dalším změnám, které suburbanizace v suburbanizovaných prostředích vyvolala, patří změny fyzické a sociální struktury.

Velice důležitou roli ve změnách fyzického prostředí hraje začlenění nových budov do krajiny a původního osídlení. Měl by se brát ohled především na bonitu půdy a krajinný ráz, měla by být dodržována ochrana přírody, a nově vystavěné areály by měly navazovat na stávající urbanistickou zástavbu a obecní infrastrukturu. Na tyto aspekty by měla dohlížet obecní a městská samospráva. Pokud dojde ke špatnému umístění budov, nastávají problémy nejen pro obce jako celky, ale také pro jejich obyvatele. Dochází k narušení biodiverzity a k nenávratným změnám v půdních, vodních a klimatických mikrosystémech, čímž dochází ke ztrátě atraktivit území (Ouředníček, Temelová 2008). Na druhou stranu může vlivem suburbanizace docházet k posílení sídel v zázemích měst (např. díky novým pracovním příležitostem), ke zlepšení služeb v obcích, k dobudování či opravě

infrastruktury (zavedení plynu, vody, kanalizace, připojení k internetu a výstavbě silnic). Ovšem i dobudování infrastruktury může být vnímáno negativně v důsledku rozšiřování sídel do krajiny, čímž dochází ke zvýšení náročnosti na budování a údržbu infrastruktury. Nevítaným jevem je dále narůst intenzity automobilové dopravy v sídlech. Jelikož došlo k oddělení bydliště od pracoviště, tak jsou lidé nuceni využívat mnohem více osobních automobilů. Na podobné zatížení nejsou ale připraveny místní komunikace, které často bývají ve špatném stavu, jsou přetížené a v územích se tvoří časté dopravní zácpy (Ouředníček, Temelová 2008, Suburbanizace.cz 2008).

Při pohledu na změny v sociálních strukturách je nutné upozornit na cílovou skupinu, která do suburbánních lokalit přichází. Jedná se především o věkově mladší obyvatele a to zejména o mladé rodiny s malými dětmi či mladé páry, které v novém domově plánují rodinu založit. Noví rezidenti se vyznačují vyšším a středním vzděláním a vyššími příjmy než mají místní obyvatelé v územích. Lidé se domnívají, že výchova dětí v suburbu přináší mnoho výhod, z nichž nejpodstatnější je lepší životní prostředí než v centrech měst, nižší kriminalita, klidnější prostředí a nižší intenzita dopravy (Ouředníček 2002). Nově přichozí pochází z center měst a jsou zvyklí na tzv. městský způsob života, ve kterém chtějí i nadále v suburbích pokračovat. Tím ale dochází k rozporu mezi jejich životem a životem původních obyvatel. Dochází ke ztrátě soudržnosti občanů, posilování individualizace, za což může rozptýlená zástavba, používání osobních automobilů a podle Sýkory (2002) je otázkou, zda tito lidé najdou společnou řeč nebo bude neustále docházet ke konfliktům, bojům o moc a zvětšování rozdílů mezi nimi. Ouředníček (2002) udává, že může v extrémních případech dojít ke dvěma situacím. Může nastat fyzické oddělení starých a nových obyvatel, kdy čtvrtě nových rezidentů mohou být obehnány zdí či budou hlídány agenturami, což je případem mnohých lokalit ve Spojených státech amerických, jímž se říká gated communities. V opačném případě může dojít k přizpůsobení obou skupin obyvatel, což by mělo pozitivní důsledek. Jedním z nich může být aktivní účast nových obyvatel v zastupitelstvu obce, čímž by došlo k posílení jeho vlivu. Podrobněji problematiku starousedlíků a novousedlíků v suburbánních lokalitách mimo jiné také zkoumá Chapin (1965), který dokonce popisuje sedm typů chování těchto lidí.

2.1.5 Vývoj suburbanizace

2.1.5.1 Vývoj suburbanizace v USA

Počátky suburbanizace ve Spojených státech amerických lze zařadit do období rozvoje individuální automobilové dopravy, tedy mezi roky 1920 – 1970, které jsou nazývány podle Perlína (2002) tzv. „*věkem osobních a nákladních aut a letecké dopravy*“, v jehož rozmezí dochází ke třem hlavním procesům v rozmístění obyvatelstva. Nejprve se jedná o velký nárůst koncentrace obyvatel, kam lze zařadit například vznik megalopole mezi městy Boston a Washington. Dále je zaznamenána dekoncentrace růstu metropolitních

oblastí, s čímž souvisí výrazný růst počtu obyvatel za administrativními hranicemi centrálních měst. Při naplnění všech tří podmínek tedy dochází k procesu zvanému suburbanizace (Brunn, Williams 1983).

Vznik rezidenčních suburbií ve Spojených státech amerických se odehrává výhradně stavbou na zelené louce. Stavební společnosti se snažily o maximalizaci zisku a zaměřily se především na výstavbu rodinných domů tzv. na klíč. V územích téměř došlo k potlačení veřejných prostorů (absence chodníků, zeleně apod.) Důležitý pro stavební společnosti byl zisk z velkého množství postavených domů v krátkém časovém horizontu, které měly stejný vzhled a zasahovaly čím dál více do krajiny. Docházelo ke ztrátě obyvatel v centrech měst a již v roce 1980 bydlela většina bílého městského obyvatelstva mimo centrální města, čímž se obyvatelé rozdělili do dvou různých světů. V suburbiích bylo koncentrováno bohaté bílé obyvatelstvo a v městských centrech zůstali lidé chudí, nebělošští, díky nimž docházelo k devastaci center a vzrůstání kriminality (Ptáček 2002, Suburbanizace.cz 2008). Hlavními důvody stěhování lidí do suburbií byla vzrůstající poptávka po novém bydlení již v meziválečné době. Po 2. světové válce začaly růst příjmy i středním vrstvám obyvatel, díky nimž si mohli lidé dovolit vlastní dům. V polovině 50. let 20. století vrcholil ve Spojených státech amerických „baby boom“. Rodiny s dětmi chtěly vlastnit dům mimo centrum města, kde je lepší životní prostředí, nízká kriminalita, zeleň a velké prostory (Ptáček 2002). Pozemky v suburbiích byly pro obyvatelstvo dostupnější, levnější a větší než v centrech měst. Dané lokality se stávaly stále atraktivnějšími a vznikaly v nich reprezentativní adresy (Pucher 2002). Dále přispěla rezidenční suburbanizaci pomoc od vlády, která finančně podporovala výstavbu dopravní infrastruktury. Postupem času již nevyhovovala a nedostačovala aktuálním požadavkům společnosti železnice, proto vláda začala podporovat osobní automobilovou dopravu. Autoři Brunn a Williams (1983) dokonce tvrdí, že suburbanizace ve Spojených státech amerických byla až důsledkem výstavby nové infrastruktury a stovek až tisíců rodinných domů, které byly podporovány státem. Lidem byly poskytovány výhodné hypoteční úvěry a daňové úlevy, které celý proces urychlily (Ptáček 2002).

V rámci suburbanizace nerezidenčních funkcí rozlišují autoři Hartshorn a Muller (1989) několik fází. Nejdříve podle nich v rozmezí let 1920 – 1960 ve Spojených státech amerických existovala fáze tzv. bedroom community. Lidé se během ní začali přemisťovat do rezidenčních suburbií, přičemž ale do zaměstnání stále dojížděli do center měst. Postupem času, s nárůstem intenzity suburbanizace, začala narůstat i vzdálenost mezi bydlištěm a zaměstnáním, proto již ve 40. letech 19. století dochází k suburbanizaci služeb. Služby pro obyvatelstvo představují především přesun supermarketů mimo centra měst a později jsou v nich vystavěna celá obchodní centra, přičemž je začal následovat lehký průmysl a později i terciérní sektor. Suburbia již tedy nejsou vázaná na centra měst, ale z nich samotných se stávají nová soběstačná centra. V angličtině se označují jako „edge cities“ či „suburban downtowns“ (viz Příloha 2). V 80. letech 20. století vzniká

polycentrická struktura, kdy původní centra měst a nově vzniklá suburbánní centra již mají stejný význam, s čímž souvisí i výstavba nových silnic a dálnic pro lepší dopravní dostupnost mezi rezidenčními suburbii, kde lidé bydlí, a komerčními zónami, kde pracují. Mezi nejvytíženější komunikace patří především okružní silnice a přilehlé dálnice. Naopak silnice vedoucí do center měst jsou vytížené méně (Ptáček 2002).

2.1.5.2 Vývoj suburbanizace v České republice

V České republice proces suburbanizace probíhá oproti západní Evropě a Spojeným státům americkým se zpožděním (Perlín 2002). Ve Spojených státech amerických byl proces nejintenzivnější v 50. a 60. letech 20. století, v západní Evropě v 60. a 70. letech 20. století (Kouřilová 2004).

Před rokem 1989 v Československu proces téměř neprobíhal, což bylo způsobeno komunistickým režimem, který byl u moci. Během něj byla projektována především panelová sídliště s několikapatrovými panelovými domy ve čtvrtích s vysokou hustotou zalidnění, která nebyla přímo v centrech měst. Náklady na výstavbu rodinného domu byly za hranicí možností většiny rodin. Pokud by si bohatší lidé mohli stavbu domu dovolit, pak ale pro ně zaostalá zázemí měst nebyla lákavou lokalitou (chyběla v nich především infrastruktura). Veškerá plánování byla v rukou Centrálního výboru Komunistické strany a politika státu byla vyjádřena v tzv. střediskové soustavě osídlení. Velká většina obcí v zázemích měst patřila mezi nestřediskové, nedostávala žádné státní investice, „*tím docházelo k chátrání technické infrastruktury, domovního fondu a k odlivu mladého obyvatelstva*“ (Suburbanizace.cz 2008). Naopak Galčanová a Vacková (2008) vznik procesu suburbanizace na našem území zařazují do období předválečného. Jako příklad uvádí město Zlín, kde Tomáš Baťa nechal vystavět svým zaměstnancům standardizované rodinné domy. Poblíž nich se nacházela nemocnice, obchody, kulturní domy, kina a vše, co občané mohli ve svém každodenním životě potřebovat, což představovalo vysoký životní standard té doby.

Po změně politického režimu a přechodu na tržní ekonomiku v České republice došlo také ke změně životního stylu obyvatel. Zastavily se státní výstavby nájemného bydlení, došlo k restitucím starších nájemních domů do rukou původních vlastníků a k restitucím zemědělských půd. Výstavby již nebyly v rukou státu, ale staly se záležitostí soukromou. Skončila také totalitní podpora zemědělství (Kostecký, Vobecká 2007).

Za počátky moderní suburbanizace lze tedy považovat až rozmezí let 1990 – 1994, během nichž ale chybí regulativy výstavby, které by pravidla územního rozvoje upravovaly. Územní plány obcí buď vůbec neexistovaly, nebo pouze kopírovaly investiční výstavbu. Firmy vznikající v letech 1990 – 1992 se pokoušely územní plány vypracovávat, ale chyběly jim znalosti a zkušenosti. Území nebyla na suburbanizační proces připravena, především z důvodu absence infrastruktury odpovídající požadavkům procesu (Perlín

2002). Během let 1993 a 1994 se objevili větší developeři a investoři, kteří již kladli důraz na územní plány, které odpovídaly potřebám lokalit. Měli v úmyslu provádět velké plány a projekty. Nejprve ale začali s výstavbou chybějící infrastruktury – především s výstavbou čistíren odpadních vod, vodovodních a plynových přivaděčů a komunikací (Perlín 2002, Suburbanizace.cz 2008).

V letech 1995 – 1997 se proces stával intenzivnějším a docházelo – především v Praze a v Brně – k výraznějšímu poklesu počtu obyvatel v centrech měst, a naopak k většímu nárůstu lidí v jejich zázemích (viz Příloha 3). Začaly se již také projevovat negativní dopady nesprávného plánování. Docházelo ke zpomalování či úplnému opuštění od připravovaných či rozpracovaných velkých projektů. Rostla odborná způsobilost státní správy a díky neúspěšným příkladům se začalo přistupovat k plánování suburbanizace s větší rozvahou. Zastupitelé měst již nedůvěřovali pouze jednomu velkému investorovi, ale nabídka stavebních ploch se začala rozdělovat na menší ucelené stavební celky. V této době už také nedochází pouze k realizaci projektů týkajících se rezidenční suburbanizace, ale jsou stavěny i plochy komerční (Perlín 2002, Suburbanizace.cz 2008). Pro roky 1998 – 2001 bylo charakteristické úplné ustoupení od velkých investičních projektů a tuto etapu Perlín (2002) nazývá „vystřízlivění“. Prosazovali se menší investoři i stavebníci, kteří stavěli svoje individuální domy. Byla také dokončena většina nových územních plánů obcí. Od státu přicházely podpory na novou bytovou výstavbu a počet individuálních stavebníků začínal růst, přičemž se neprosazovala výhradně stavba na zelené louce, jak bylo možné pozorovat ve Spojených státech amerických. „Boo mem“ a disperzí se vyznačovaly roky 2002 – 2008, během nichž docházelo k doplnění chybějící technické infrastruktury. Rozvíjely se obchodní a komerční plochy, které se koncentrovaly v blízkosti hlavních dopravních tahů (viz Příloha 4). Docházelo k zastavění území k blízkým vesnicím, jejichž obyvatelé se začali stávat členy suburbií. V letech 2009 – 2010 zasáhla také Českou republiku ekonomická krize, což se projevilo především v bytové zástavbě, která se nezvyšovala. V současné době ale lze předpokládat, že suburbánní vývoj bude dále pokračovat cestou, kterou směřoval před hospodářskou krizí (Marada 2006, Perlín 2002, Suburbanizace.cz 2008).

Po prostudování vývoje suburbanizace ve Spojených státech amerických a České republice lze v rámci těchto dvou území spatřovat rozdíly. Ve Spojených státech amerických vyrůstají všechna nová suburbia výhradně na zelené louce, zatímco v České republice se obyvatelé vesnic častěji stávají částí suburbia, jelikož ne vždy si lidé staví nový dům, ale přestěhují se spíše do domů starých, které si opraví. Suburbanizace v České republice je méně intenzivní než ve světě a probíhá selektivním výběrem. Dodnes existují nevyřešené spory o majetek, především se jedná o církevní spory, proto se na takových pozemcích nemůže stavět. Trend (zejména rezidenční suburbanizace) v České republice tedy spočívá v rozšiřování příměstských sídel, a to především obcí. Komerční plochy jsou i v České republice budovány převážně na zelených loukách (Ouředníček 2003).

2.1.6 Dopady suburbanizace

Sýkora (2003) poukazuje na fakt, že dopady suburbanizace jsou relativní. „*Na jedné straně mohou být důsledky suburbanizace hodnoceny pozitivně z ekonomického hlediska, a zároveň mohou přinášet negativní dopady sociální nebo environmentální a naopak.*“

V rámci pozitivních dopadů procesu suburbanizace může docházet k posílení sídel v zázemích měst, jehož příkladem mohou být nové pracovní příležitosti či zlepšování infrastruktury (kanalizace, plyn, veřejné osvětlení, oprava komunikací, chodníků apod.) v lokalitách. S příchodem nových rezidentů do sídel se zlepšují některé služby. Dochází k využití školek, škol a zlepšení dopravního spojení v obcích. Dále lze mezi pozitivní dopady zařadit spokojenost obyvatel v místě nového bydliště a splnění snu o vlastním bydlení v zázemí města (Ouředníček, Temelová 2008). Noví občané také mohou zlepšit ekonomické stránky obcí drobným podnikáním (Šilhánková 2007).

V rámci negativních dopadů procesu suburbanizace se jedná především o projevy v oblasti ekonomické, kulturní, společenské a dopravní (Suburbanizace.cz 2008). Významným nástrojem v procesu suburbanizace je systém plánování. Pokud funguje špatně či nefunguje vůbec (jak tomu bylo na počátku 20. století na řadě míst ve Spojených státech amerických a na počátku 90. let 20. století v České republice), pak dojde ke vzniku zvláštního případu suburbanizace, který je označován jako „urban sprawl“. Jedná se o nežádoucí, prostorově roztříštěnou zástavbu s nízkou hustotou osídlení a vysokou závislostí obyvatel na osobních automobilech (Seltzer 2002). Podle Šilhánkové (2007) může dojít k narušení či zdevastování přírodního prostředí. Je tudíž nutné, aby došlo k jasnému rozčlenění území na zastavěné plochy a veřejná prostranství. Procesem se také výrazně snižuje množství rekreačních a zemědělských ploch (Ouředníček, Temelová 2008). Dále je potřebné zajistit optimální spojení mezi jednotlivými celky města, což znamená fungování spojení mezi satelitními městečky, komerčními zónami a centry měst. S neustále vzrůstající dopravou v suburbánních územích stále vzrůstá také množství emisí, vibrací a hluku (Ouředníček, Temelová 2008, Šilhánková 2007). Při zvýšení koncentrace automobilů dochází nejen ke zhoršení kvality životního prostředí, ale také k závislosti na dojíždění osobním automobilem všech lidí, což způsobuje dopravní zácpy a přetížení okružních komunikací a přiváděčů k dálnicím a rychlostním komunikacím. Na jedné straně města jsou velmi často koncentrovány rezidenční suburbanizační plochy a na druhé straně jsou situovány komerční výstavby, kam lidé dojíždí do zaměstnání (Sýkora 2002). Typickým českým příkladem tohoto jevu je město Brno. Na sever od centra města jsou umístěny především rezidenční plochy určené pro bydlení a v jižní části, kde se nachází dálnice D1 i D2, jsou plochy sloužící jako komerční zázemí města, kam lidé dojíždí za službami, zábavou i zaměstnáním (Mulíček 2002).

Mezi společenské dopady patří zejména skutečnost, že suburbanizace se týká pouze jedné skupiny obyvatel, proto jsou velice časté neshody mezi původními obyvateli obce a nově příchozími rezidenty, což snižuje sociální soudržnost sídla. V extrémním případě může dojít až k fyzickému oddělení starých a nových obytných částí vesnice (Ouředníček, Temelová 2008). Galčanová a Vacková (2008) tvrdí, že Česká republika je vysoce urbanizovaná a industrializovaná země, což způsobuje pouze mírnou polaritu mezi venkovem a městem. Přesto se jedná o rozdíly z hlediska každodenního života významné. Dochází k finančnímu zatížení obce z důvodů zvyšujícího se počtu nově přistěhovalých, vzrůstajících nároků na spotřebu energií a na výstavbu a údržbu infrastruktury a občanské vybavenosti. Původní obec chátrá, naopak nově vznikající části jsou až nadstandardně vybavené. V nových lokalitách nechybí chodníky, pouliční osvětlení a vznikají z nich bohaté čtvrtě na úkor starších částí, pro které nezbyývají finance. Noví rezidenti se sice do obce přistěhují, ale často si v nich nezaregistrují trvalé bydliště, čímž obce přichází o značné finanční prostředky. Lidé navíc dále chtějí žít městským způsobem života, i když žijí v obcích, kde jsou lidé zvyklí na venkovský život. Všechny uvedené aspekty poté vedou ke konfliktům mezi starými a novými rezidenty (Chapin 1965, Sýkora 2002).

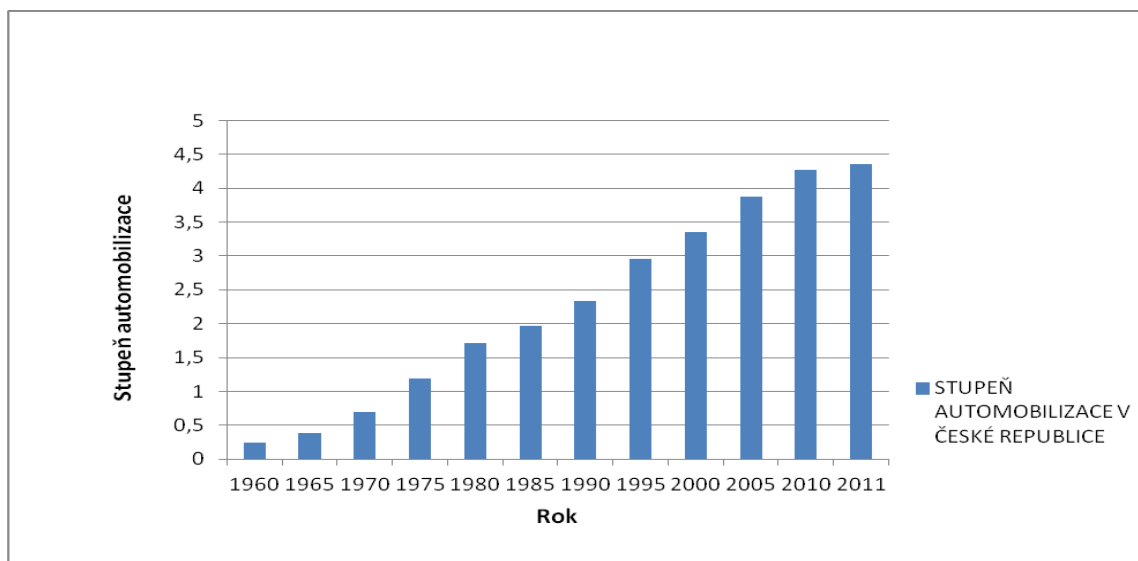
2.2 Dopravní změny v důsledku suburbanizace

2.2.1 Vývoj dopravy od 90. let 20. století do současnosti

Doprava je projevem mobility lidí a je vázána na koncentraci obyvatelstva a jeho aktivity. V souvislosti s ní závisí především na velikostech sídel, jelikož ve větších a významnějších centrech (především z hlediska národního a nadnárodního významu) lze zaznamenat mnohem větší intenzitu dopravy, než v sídlech menších a méně významných. Vliv ale nemá pouze obyvatelstvo bydlící v daném území, ale velice důležitou roli hraje také dojíždka lidí do zaměstnání a za službami. Podle Marady (2003) v této souvislosti existuje vzájemná velikostní souvislost dopravní a komplexně – sídelní hierarchie. Příkladem podobné souvislosti byl již v minulosti vliv železniční dopravy na rozvoj sídel v průběhu průmyslové revoluce. Města napojená na železnici začala významově růst a mnohdy zastínila i sídla velikostně větší, jež se dostala díky absenci železnice do horší dopravní polohy a přestala se rozvíjet. Identická situace nastává i pro současný rozvoj především dálničních a rychlostních silnic, díky němuž dochází, jak uvádí Marada (2003), k propojování „*hierarchicky nejvýznamnějších center národní i nadnárodní hierarchie*“. Železniční síť je v České republice v současné době řidší v porovnání se sítí silniční a je méně významná a využívaná. Největší popularitu zaznamenala v industriálním období. Naopak silniční doprava je flexibilnější a kopíruje potřeby dnešní doby, proto neustále její význam vzrůstá (Marada 2003 i Ouředníček 2002).

Brinke (1999) rozlišuje osm základních typů dopravních systémů, přičemž Českou republiku – spolu s dalšími hospodářsky nejvyspělejšími postkomunistickými státy -

zahrnuje do čtvrtého typu, v němž klesá význam železniční a hromadné dopravy ve prospěch automobilové. Rozvíjí se především individuální automobilizace a to díky kvalitní a husté silniční síti, která ale ani zdaleka nedosahuje kvality dopravních sítí např. v západoevropských zemích. Vývoj českého dopravního systému lze rozdělit na tři základní etapy – preindustriální, industriální a postindustriální. Preindustriální fáze (trvajících do konce 18. století) je charakteristická jednoduchými formami dopravy (např. zvířecí potah, pěší doprava) a díky výhodné poloze během ní na českém území vznikaly obchodní stezky. V industriální fázi, která je datována v období od počátku 19. století až do konce 20. století, došlo k úplnému obratu ve vývoji dopravy. Významně se rozšířila a získala na vlivu železniční doprava a to především díky rozvoji průmyslu a migraci obyvatel blíže k městům. Po 2. světové válce se postupně začala rozvíjet i doprava silniční, ale komunistický režim, který v té době byl v Československu u moci, její rozvoj nijak významně nepodporoval. Jeho záměrem bylo spíše využívání železnic a veřejné hromadné dopravy. Po roce 1989 dochází nejen k ekonomické transformaci, ale také ke změnám v dopravě, čímž Česká republika přechází postupně do postindustriální fáze (Kraft 2011). Nejen v České republice, ale i v celé střední Evropě tedy začal od roku 1990 klesat význam železniční a veřejné hromadné dopravy. Naopak velké zvýšení se objevilo v počtu majitelů a uživatelů osobních automobilů (Pucher 2002).



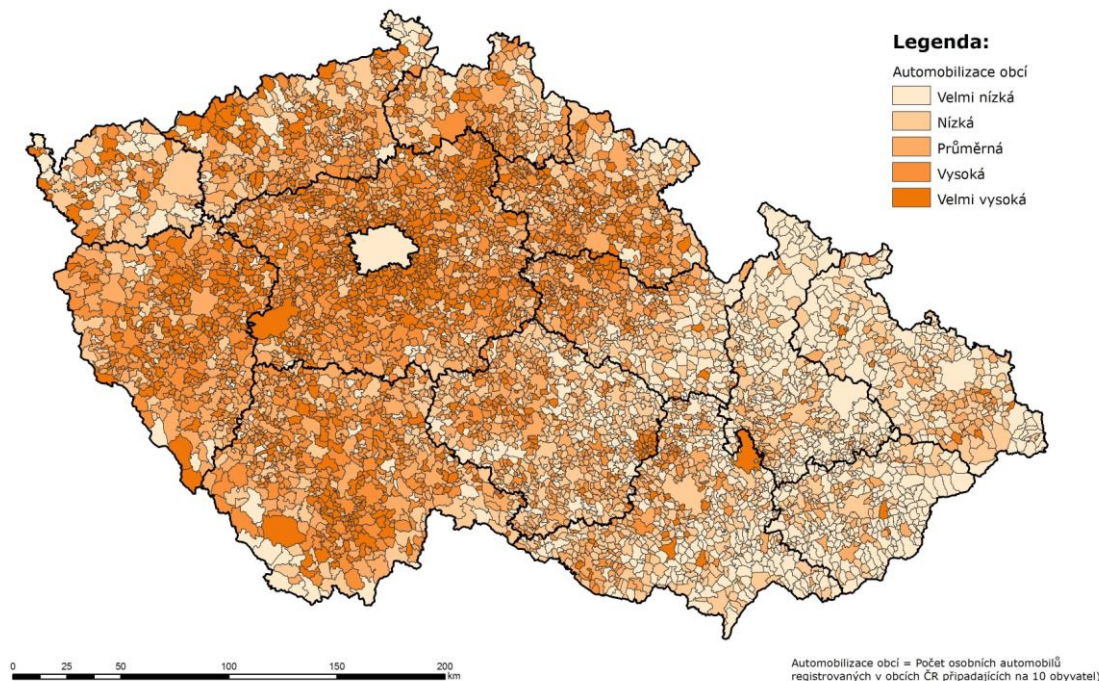
Graf 1: Vývoj stupně automobilizace v České republice v letech 1960 - 2011

Zdroj: data z ČSÚ a Ročenky dopravy, vlastní výpočty a vlastní tvorba

V roce 1960 činil stupeň automobilizace (počet osobních automobilů na 10 obyvatel) hodnoty 0,24, což znamenalo, že v průměru na českém území připadal na deset obyvatel méně než jeden osobní automobil. Ve srovnání s rokem 2011 je patrné, že lidé v současné době vlastní osobní automobily ve větší míře, jelikož stupeň automobilizace nabýval hodnoty 4,36. V rozmezí let 1960 – 2011 je tedy viditelný neustálý nárůst stupně automobilizace na českém území, na kterém se výrazně neprojevovala ani celosvětová

hospodářská krize probíhající v letech 2008 – 2011. Pouze mezi lety 2010 a 2011 vzrostl stupeň automobilizace nejméně a to pouze o hodnotu 0,9 (viz Graf 1).

AUTOMOBILIZACE OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY (STAV K 1. 1. 2011)

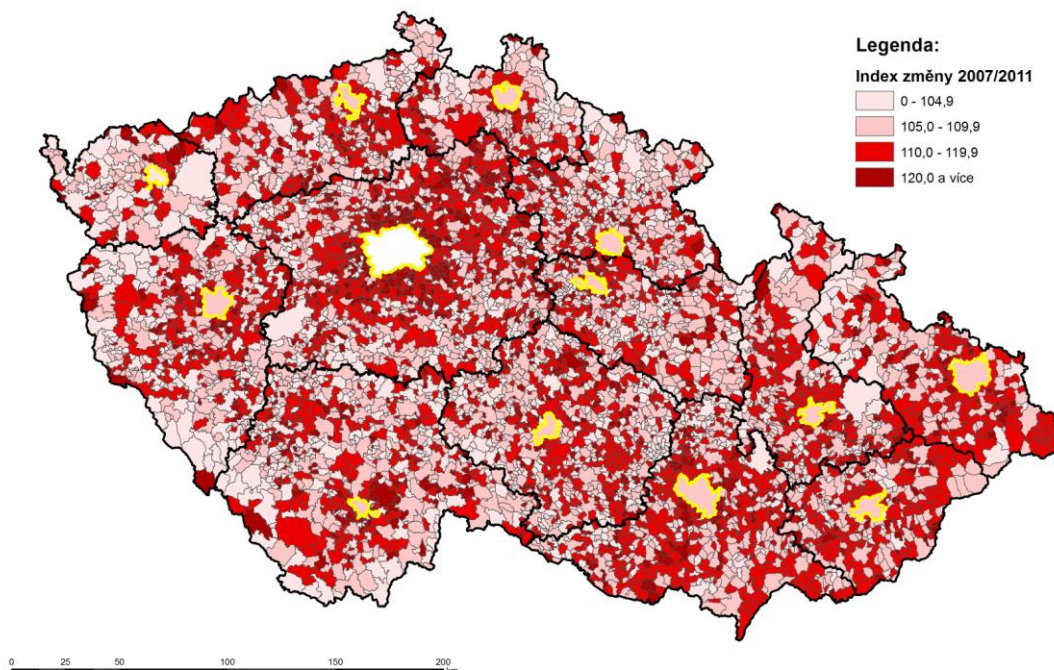


Mapa 1: Automobilizace obcí České republiky k 1. 1. 2011

Zdroj: Kraft 2011

Při detailnějším zhodnocení stupně automobilizace na území České republiky, lze nejvyšší hodnoty pro rok 2011 zaznamenat v severozápadních až jihozápadních Čechách. Patrný je také rozdíl v hodnotách na území Čech a Moravy. V Čechách dosahuje stupeň automobilizace vyšších hodnot než na Moravě, což lze připisovat mimo jiné vyšším příjmům obyvatel, menší nezaměstnanosti a díky tomu větší možnosti vlastnictví osobního automobilu. Obecně nižší míru vykazuje severní Morava a Slezsko, kde je hustá a hojně využívaná železniční síť, větší míra nezaměstnanosti, a s tím související nižší příjmy obyvatel. Vysoké hodnoty lze také najít v blízkosti velkých měst, jako např. v okolí Prahy, Mladé Boleslavi či Českých Budějovic. V současné době lze ale spatřovat již postupné vyrovnávání rozdílů mezi Čechami a Moravou v důsledku zlepšování situace na trhu a výraznějšímu pronikání suburbanizačních procesů do moravských lokalit (viz Mapa 2).

ZMĚNA AUTOMOBILIZACE OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY (2007 - 2011)

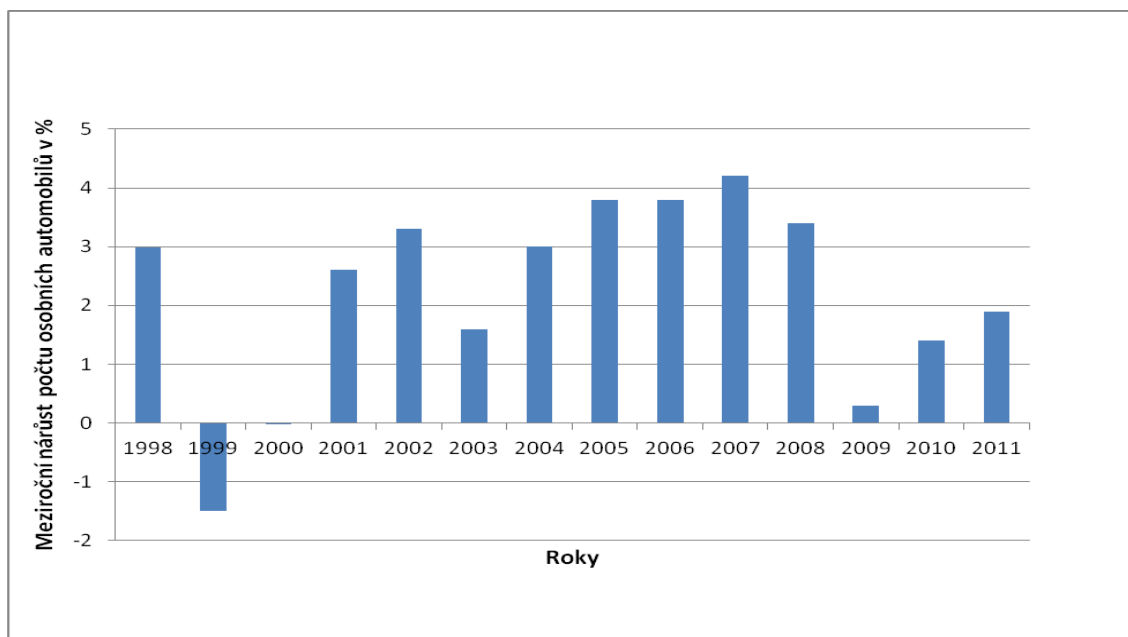


Mapa 2: Změna automobilizace obcí České republiky v letech 2007 – 2011

Zdroj: Kraft 2011

Mezi roky 2007 až 2011 je patrný největší nárůst stupně automobilizace v suburbánních lokalitách, především tedy v okresech Praha – východ a Praha – západ (viz Mapa 2). Přičemž je nutné podotknout, že v těchto letech stupeň automobilizace rostl výrazněji v moravských lokalitách než v českých. Morava je charakteristická dříve nižším stupněm automobilizace, tudíž v současné době v těchto lokalitách dochází k velkému rozvoji automobilizace (se zpožděním oproti Čechám). Území s dobrou obsluhností veřejné dopravy (jako např. Břeclavsko) a také lokality s vysokými hodnotami stupně automobilizace nevykazují tak velké hodnoty. Nižší hodnoty lze také nalézt v periferních venkovských oblastech typu Klatovska (Kraft 2011).

K rozvoji individuální automobilové dopravy významnou měrou přispěl proces suburbanizace. Zástavba v zázemí měst (ať již rezidenční či komerční) je mnohdy velice rozvolněná a využívání osobních automobilů si přímo vyžaduje (Pucher 2002). Podle Puldové a Ouředníčka (2006) ale nelze přesně říci, zda proces suburbanizace v České republice je výsledkem růstu individuální automobilizace nebo naopak růst individuální automobilizace obyvatel je výsledkem procesu suburbanizace. V ročence dopravy 2011 je však poukázáno na dopad celosvětové hospodářské krize, která se odrazila také v automobilové dopravě. Počet osobních automobilů v České republice stále narůstá, ale pouze v pozvolném tempu, což dokazuje graf 2.



Graf 2: Meziroční nárůst počtu osobních automobilů v České republice v letech 1998 - 2011

Zdroj: data z Ročenky dopravy z let 1997 – 2011, vlastní výpočty a vlastní tvorba

V letech 1999 a 2000 byl meziroční nárůst počtu osobních automobilů v České republice záporný, což si lze vysvětlit několika důvody. V roce 1998 se projevila první hospodářská krize samostatné republiky, která s odstupem jednoho až dvou let mohla mít účinek na menší poptávku po osobních automobilech. Od roku 2000 se také stalo povinné ručení pojištěním povinně smluvním. Tudiž zákon opět začal ukládat za povinnost majitelům motorových vozidel uvedenou smlouvu uzavřít. Povinnost existovala již od roku 1935, ale v roce 1950 se změnila pouze na zákonné pojištění - tedy bezesmluvní (^[1]Povinneruceni.com). Třetím důvodem pro záporný meziroční nárůst počtu osobních automobilů by mohlo být velké množství dosluhujících automobilů, které byly vyřazeny z provozu, přičemž nebyly nahrazeny automobily novými (např. z důvodu výše zmíněné probíhající krize). V dalších letech je meziroční nárůst již v kladných hodnotách, až do roku 2009, kdy je viditelný veliký propad, který lze připsat v pořadí druhé hospodářské krizi, která zasáhla Českou republiku. i když ve světě probíhala již od roku 2008, v hodnotách pro Česko se projevila až o rok později. V roce 2010 je již ale patrný nárůst a zlepšení situace.

2.2.2 Vliv suburbanizačního procesu na dopravní změny

Po roce 1989 se začal v České republice rozvíjet proces suburbanizace a začalo také docházet k posílení vlivu individuální automobilové dopravy. Naopak vliv železniční a veřejné hromadné dopravy upadal. Využívání cyklistiky či používání pěší dopravy

se stalo nereálným, jelikož postupem času docházelo ke vzdalování lokalit mezi bydlištěm a pracovištěm. Lidé cestují v dnešní době nejen z předměstí (z bydliště) do centra města za prací. Mnohem častějším jevem jsou lidé cestující z předměstí (z bydliště) do jiného předměstí (do zaměstnání), což způsobuje úpadek hromadné dopravy, pro kterou je velice nákladné zajistit dopravu mezi předměstími (Pucher 2002).

Dalším faktorem, jenž přispěl k rozvoji automobilismu, je změna pracovních dob. Za socialismu pracovali všichni lidé osm hodin denně a chodili do zaměstnání na třisměnný provoz. Veřejná doprava jezdila v intervalech uzpůsobených pracujícím lidem, kteří se potřebovali dopravit do a ze zaměstnání. V současné době je ale pracovní doba v téměř každém podniku jiná, což je dalším důvodem, proč upadá význam hromadné dopravy, jejíž jízdní řády zůstaly stejné jako za socialismu a neslouží již potřebám lidí. Vlivem rychlého rozvoje suburbanizace se ve velkých městech zvyšují počty lidí, kteří se každý den přepravují mezi předměstími či předměstím a jádrem města. Díky tomu, že téměř všichni z nich preferují dojíždění osobními automobily, dochází k pravidelnému zatížení dopravních komunikací (hlavně okružních silnic a přilehlých dálnic). Je tedy důležité, aby nedocházelo ke zlehčování této situace a byla svědomitě prováděna územní plánování, při kterých budou citlivě vybírána území pro rezidenční i komerční plochy, jelikož v jejich důsledku dojde k zatížení přilehlých komunikací. Je tedy nutné v suburbánních oblastech počítat s rekonstrukcemi stávajících dopravních sítí či dokonce s novými výstavbami komunikací. Mělo by se také předcházet nekontrolovatelnému rozpínání výstavby do krajiny nebo by mělo docházet v některých lokalitách alespoň k jejich zpomalování. Každá domácnost na předměstí vlastní v současné době alespoň dva osobní automobily, aby oba dospělí členové rodiny měli možnost je využívat nezávisle na sobě. Používání osobního automobilu je pohodlnější, rychlejší, lidé nemusí chodit na autobusové zastávky a nejsou vázáni na žádný jízdní řád. Autem se dopraví přesně tam, kam potřebují, což jim mnohdy autobus zařídít nemůže. Pro cestování osobním autem se také někdy používá výraz „*door-to-door*“ přeprava, což znamená, že lidé opustí dům, nastoupí do osobního automobilu a vystoupí z něj až přede dveřmi budovy, kam se potřebují přepravit. Při přepravě mezi dvěma místy tedy nemusí jít na autobusovou či trolejbusovou zastávku, nemusí nikde přestupovat a dopraví se až na potřebné místo (Kraft 2011, Suburbanizace.cz 2008).

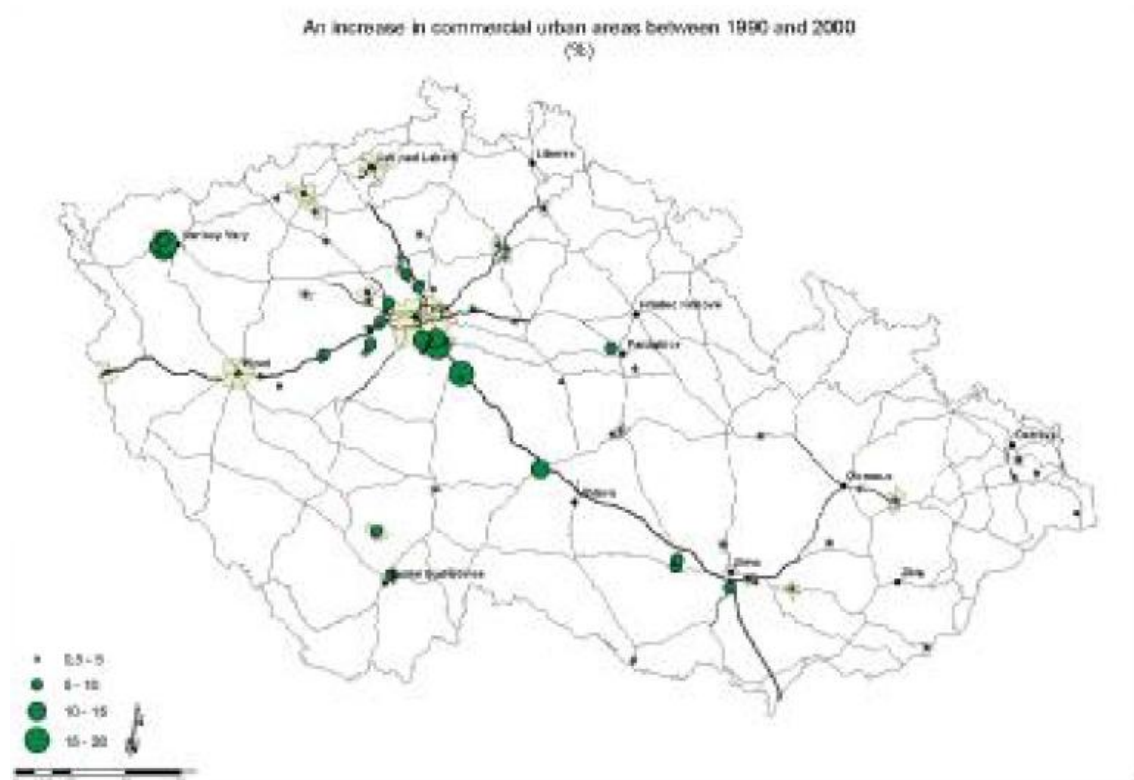
S narůstající intenzitou dopravy v důsledku suburbanizace v zázemích měst souvisí i negativní důsledky. Jedná se zejména o časté dopravní zácpy, které se vyskytují ve větších městech a jejich zázemích každý den, s nimiž souvisí i časové ztráty, jelikož lidé v nich stráví každodenně desítky minut až několik hodin. Zvyšují se samozřejmě i počty dopravních nehod, jsou zaznamenávány větší počty zraněných osob a rostoucí nebezpečnost na komunikacích a to nejen pro řidiče automobilů, ale také pro chodce. Pro chodce vzrůstá riziko při přecházení či chůzi podél přetížených dopravních komunikací. Snad nejzávažnějším negativním důsledkem je hluk a znečištění ovzduší

podél významných dopravních tepen. Lidé i firmy se stěhují z center měst do jejich zázemí, aby žili a působili v klidných lokalitách s čistým životním prostředím, což se jim ale mnohdy nespíní. Díky rostoucí oblibě osobních automobilů si sami znemožňují žít v klidném a zdravém prostředí. Používání osobního automobilu se ale ne vždy může vyplatit, především pokud lidé cestují do center měst. Ta nejsou na takové množství automobilů připravena a tvoří se v nich nejen dopravní zácpy, ale lidé mají mnohdy problémy i s parkováním. Kapacity parkovišť jsou poměrně malé a nedokážou pojmout všechny osobní automobily. Některá evropská města investují tedy vysoké částky do hromadné dopravy, aby nedošlo k jejímu úpadku, a také se snaží podporovat cyklistiku a dopravu pěší (Pucher 2002, Suburbanizace.cz 2008). Ve většině případů cestují lidé v osobních automobilech sami, jelikož je obtížné vézt ještě další osobu. Je vysoce nepravděpodobné, že právě některý z jejich sousedů pracuje ve stejné části města či má stejnou pracovní dobu jako oni. Např. v USA či Velké Británii fungují na dálnicích a příměstských silničních okruzích speciální jízdní pruhy, které jsou určeny pro osobní automobily, v nichž cestuje více lidí, než jenom řidič. Pokud automobily, v nichž cestuje pouze řidič, vjedou do tohoto speciálně vyhrazeného pruhu, jsou pokutovány (^[2]Carsharing.net).

3. METODIKA A POSTUP ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

3.1 Vymezení území a průzkum v terénu

V rámci České republiky byla nejprve teoreticky vymezena tři území, na nichž se vyskytuje zástavba komerčních budov. Hlavním faktorem při jejich výběru byla přítomnost dálnice D1, podél které vznikaly suburbánní lokality v 90. letech 20. století nejdynamičtěji a to již v průběhu její první poloviny. Také z níže uvedené mapy je zřejmé, že mezi městy Praha a Brno vznikalo komerčních zázemí nejvíce, proto byly vytipovány v těchto lokalitách dvě suburbánní zóny, které spadají do období rozvoje počátku 90. let 20. století. Přičemž pražská lokalita zažívala růst největší, brněnská pozvolněji, k nimž bylo přiřazeno území profilující se jako průmyslové až později. Jedná se o zázemí města Jihlavy, o němž se v souvislosti s komerční suburbanizací stále moc nemluví.



Mapa 3: Přírůstek komerčních lokalit v České republice mezi roky 1990 a 2000

Zdroj: Chuman, Romportl 2008

První vybrané území se tedy nachází v blízkosti hlavního města Prahy a jedná se o komerční zónu Průhonice - Čestlice. Komerční suburbanizace začala na tomto (jako na jednom z prvních) území v republice vznikat již v 90. letech 20. století a v lokalitě byla vybudována největší nákupní zóna té doby v rámci České republiky. Jezdili do

ní nakupovat lidé z celé země. Postupem času v České republice vznikala obchodní centra větší a Průhonice – Čestlice začaly návštěvníky ztrácet. Území se i přesto dále rozvíjelo a do lokality přicházelo velké množství zahraničních investorů. Rozvoj oblasti probíhá i v současné době a to především díky přilehlé dálnici D1. Kromě velkých obchodních domů a nákupního centra Spektrum, v území převládají především společnosti zahraničních investorů a skladovací a parkovací areály. V roce 2008 byl v zóně otevřen také Aquapalace Praha, což je sportovně – relaxační komplex skládající se z Vodního světa, Spa – Wellness a Fitness centra (^[3]Aquapalace.cz). Zisk z místních komerčních aktivit má také obec Čestlice, jelikož většina areálů stojí na jejich katastrálním území (viz Mapa 4).



Mapa 4: Obchodní zóna Průhonice – Čestlice

Zdroj: ^[4]Maps.google.cz, ^[5]Suburbanizace.cz, vlastní tvorba

Druhým vybraným územím je jižní okraj města Brna – městské části Dolní Heršpice, Přízřenice - a obec Modřice, které se nachází v bezprostřední blízkosti dálnic D1, D2 a rychlostní komunikace R52. Oblast je charakteristická svojí komerční zástavbou, v níž dominují především nákupní areály. Mezi největší a nejnavštěvovanější z nich patří Avion Shopping Park a centrum Olympia. Území se neustále rozrůstá a jezdí do něj

nakupovat lidé z širokého okolí. Přítomnost velkého množství obchodních domů a křížení dálnic D1 a D2 způsobuje velmi časté dopravní zácpy (viz Mapa 5).



Mapa 5: Brněnské komerční zóny – Dolní Heršpice, Modřice, Přízřenice
Zdroj: ^[6,17]Maps.google.cz, vlastní tvorba

O třetím sledovaném území se prozatím autoři v literaturách v souvislosti s komerční suburbanizací příliš nezmiňují, jelikož není ve srovnání s předešlými dvěma případy tak rozsáhlé. Jedná se o Průmyslové zóny I, II a III v Jihlavě. Přesto se v územních plánech města s rozvojem komerčních aktivit v těchto lokalitách počítá. Oblast má výhodnou polohu poblíž dálnice D1, od které vedou k průmyslovým zónám nově vybudované sjezdy vedoucí ze silnice I/38, která spojuje města Znojmo – Česká Lípa, a patří k nejdelším komunikacím v zemi (viz Mapa 6). V první průmyslové zóně převládají pouze drobné podniky, které zde fungují mnoho let. Ve zbylých dvou ale vznikají nové budovy, které staví především zahraniční investoři. Orientace firem je ve třetí zóně zejména na automobilové strojírenství.



Mapa 6: Průmyslové zóny I, II a III v Jihlavě

Zdroj: ^{[8], [9]}Maps.google.cz, vlastní tvorba

Následně byl nutný průzkum ve vybraných územích. Ve dnech 14. – 16. prosince 2011 byly dané lokality navštíveny a bylo si všimáno především vybavenosti území, jejího zatížení dopravou, rozlehlosti areálů a jejich zasahování do okolní krajiny. Přičemž byly při obchůzce území sepsány všechny firmy, které v územích působí. Konkrétně se výzkum terénu konal 14. prosince v Jihlavě, 15. prosince v Brně a 16. prosince v Praze. Data průzkumů komerčních zón nebyla zvolena vhodně, jelikož v Brně a v Praze byly dopravní zácpy způsobené vánočními nákupy občanů a zóny byly přeplněny lidmi. Po návratu z terénu a po konzultaci s vedoucím práce bylo rozhodnuto, že daná území byla vybrána vhodně a budou se dále sledovat. Vymezily se tedy hypotézy a byl tvořen dotazník.

3.2 Formulace hypotéz

Z prostudované literatury zabývající se problematikou suburbanizačních procesů nejen v rámci České republiky a literatury vztahující se k rozvoji dopravní infrastruktury lze říci,

že závislost mezi procesem suburbanizace a dopravou je nezanedbatelná. Zejména v posledním desetiletí nastaly viditelné změny v zázemích měst, k nimž jsou také vázány změny v dopravní infrastruktuře (dobudování silnic, přivaděčů či nových sjezdů). Na základě získaných informací o probíhajících změnách v uspořádání měst, sídelních aglomeracích a dopravním systému lze formulovat tyto hypotézy:

- Ve všech třech sledovaných územích se budou vyskytovat firmy s různým datem založení. Lze tedy po seznámení se s odbornou literaturou (zejména Sýkora 2002) předpokládat, že firmy vznikající ve 20. století přesunuly svá sídla do komerčních suburbií. Firmy vznikající v posledních 13 letech již zakládají svá sídla přímo v lokalitách s koncentrací komerčních aktivit v zázemích měst pro ně vytyčených. Firmy si tedy jsou vědomy současnou situací jako ztrátou atraktivity starých reprezentativních adres v centrech měst a naopak narůstajícím trendem nových reprezentativních adres v zázemích měst. Je proto důležité sídlit právě v oněch nových atraktivních lokalitách.
- Spolu s rozvojem komerční suburbanizace je spojena také výstavba silnic, dálnic, obchvatů měst a přivaděčů k dálnicím, čímž neustále vzrůstá tlak na další zábor ploch v zázemích, o němž hovoří mimo jiné Urbánková a Ouředníček (2006). Díky čemuž dochází k přivedení infrastruktury do lokalit a k odlehčení dopravy v centrech měst. Marada (2006) však dodává důležitou poznámku, ve které poukazuje na fakt, že při odlehčení dopravy v centrech měst, ale logicky dochází k přetížení komunikací v jejich zázemích, které ale i přesto neodradí od dalšího rozšiřování komerčních ploch. Lze tedy předpokládat, že pro firmy je při výběru lokality, ve které budou své podnikatelské aktivity provozovat, velmi zásadním faktorem dopravní dostupnost, kterou budou uvádět v dotazníkovém šetření nejčastěji.
- Jelikož firmy přesouvají svá sídla ve velké míře z center měst do jejich zázemí, tak zajisté před samotným přesídlením zhodnotily všechny důvody pro plánovaný přesun. Přičemž se ve výše zmíněné hypotéze předpokládá, že firmy do zázemí vede především faktor dopravní dostupnosti (což uvádí také Perlín 2002, Pucher 2002). Nepředpokládá se tedy, že by pro ně měla pramenit z blízkosti významné dopravní komunikace nějaká negativa. Bylo by paradoxem, kdyby ano, když se stěhují do jejího blízkého okolí, aby ji měly na dosah a byly díky ní dostupnější pro své zaměstnance a zákazníky.

3.3 Postup tvorby a rozesílání dotazníků

Dotazník pro firmy ve vybraných lokalitách byl tvořen v průběhu prosince 2011 a ledna 2012. Tvorba dotazníku byla s pomocí poznatků získaných z právě probíhajícího předmětu Metodologie pedagogicko – psychologického výzkumu, vyučovaném na katedře Pedagogiky a psychologie, Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Dále bylo čerpáno z doporučené knihy Úvod do pedagogického výzkumu od Petera Gavory, který se touto problematikou mimo jiné také zabývá, a v neposlední řadě s pomocí vedoucího bakalářské práce.

Dotazník je složen ze dvou částí. První (vstupní) část se skládá z hlavičky, která obsahuje téma bakalářské práce, jméno a příjmení autorky dotazníku a vedoucího bakalářské práce. Dále je v něm sepsána žádost o vyplnění daného dotazníku, cíl práce, poděkování a případný telefonní kontakt. Druhá část je již složena z vlastních otázek, které jsou seřazeny od faktografických (název firmy, datum založení firmy) až po vlastní zjišťování vazeb mezi polohou firmy a dopravní infrastrukturou v místě. Otázek bylo sestaveno pět, přičemž otázka číslo 3 a 4 obsahuje ještě dále podotázky. Typy otázek z hlediska stupně otevřenosti byly použity uzavřené, polouzavřené, otevřené i škálované. Při tvorbě jednotlivých otázek se bylo nutné řídit základními pravidly pro tvorbu otázek do dotazníku, která formuloval ve své publikaci Gavora (2000). Otázky mají být především jasně formulovány, aby jim všichni respondenti rozuměli stejným způsobem a byly pro ně smysluplné, přičemž by ale neměly být příliš dlouhé. V dotazníkových otázkách by se nemělo využívat výrazů jako „několik“ či „obyčejně“ a neměly by vzbuzovat předpojatost. Respondenti by také snadno mohli přehlédnout záporné výrazy v otázkách, je proto lepší se jejich používání vyvarovat. Celý dotazník byl vytvořen v programu Microsoft Office Word 2007, přičemž bylo v programu nutné zobrazit kartu *VÝVOJÁŘ*, která je uzpůsobená pro tvorbu dotazníků (viz Příloha 5).

Již v celém průběhu tvorby dotazníku byly vyhledávány na internetu e-mailové adresy všech firem, jež byly na seznamu sepsaném v průběhu průzkumů v terénech. Celkem bylo zaznamenáno 340 firem, z čehož 106 v Praze, 185 v Brně a 49 v Jihlavě. Pro rozeslání hotových a přijímání vyplněných dotazníků byla založena nová e-mailová schránka zezulova.lucie@email.cz. Tvorba nové e-mailové schránky byla provedena na internetové stránce portálu *Seznam.cz*, kde byla zvolena položka *založit nový e-mail*. Ve formuláři byly vyplněny povinné údaje a účet byl založen. Ve středu 25. ledna 2012 byly dotazníky rozeslány na příslušné e-mailové adresy. Po rozeslání přišlo 12 e-mailů, ve kterých bylo sděleno, že nemohou dané informace poskytovat oni, ale pouze jejich vedení. Proto byly dotazníky zaslány na e-mailové adresy vedení těchto firem. Avšak 3. listopadu 2012 po aktualizaci seznamů firem působících v lokalitách byl dotazník dodatečně zaslán ještě firmám, které se ve vybraných územích objevily nově. Jednalo se celkem o rozeslání 24 dotazníků firmám nově příchozím do lokalit. Konkrétně tedy 11 do Brna, 9 do Prahy

a 4 do Jihlavy. Naopak vyřazeny byly vyplněné dotazníky od firem, které v lokalitách již nepůsobí. Jednalo se o 1 dotazník z Jihlavy, 3 dotazníky z Brna a z pražského komerčního suburbia to nebyl žádný vyplněný dotazník, který by bylo třeba z dotazníkového šetření vyloučit. Následně byly dotazníky vyhodnoceny a výsledky byly zpracovány do příslušných tabulek a grafů a byly okomentovány (viz kapitola 5.2 Vyhodnocení dotazníků).

4. CHARAKTERISTIKA SLEDOVANÝCH ÚZEMÍ

4.1. Charakteristika sledovaných území z hlediska suburbanizace

4.1.1 Praha – Obchodní zóna Průhonice - Čestlice

Komerční zóna Průhonice - Čestlice se nachází ve Středočeském kraji, v okrese Praha – východ a patří k největším zónám v Pražském městském regionu (viz Příloha 6). Je charakteristická svojí logisticky výhodnou polohou. Rozprostírá se podél klíčové dopravní komunikace a to dálnice D1 a vyskytuje se na severozápadním až západním okraji obce Čestlice. Na opačné straně dálnice se nachází průmyslová zóna Průhonice. Proto celá komerční oblast dostala jednotný název Průhonice - Čestlice a z dálnice D1 se k ní lze dostat nově vybudovaným exitem 6 (Průhonice). V Průhonicích nevznikla pouze komerční zóna, ale v lokalitě dochází také k rozšíření rezidenční suburbanizace, kde se nachází vysoce reprezentativní adresy s atraktivními lokalitami pro bydlení (Temelová 2006). Mezi lety 1845 až 2003 na katastrálním území Čestlic došlo k výrazné přeměně orné půdy na ostatní plochy a z trvalých travních porostů na ornou půdu. Dříve se v území nacházela zemědělsky využívaná oblast. Situaci v lokalitě vysvětluje Bičík a Kupková (2006) následovně: „*přírodní znaky krajiny jsou v současné době výrazným způsobem potlačeny obslužnými aktivitami, které uspokojují potřeby Prahy a jejího okolí*“.

Před vznikem suburbanizačního procesu byly Čestlice a jejich okolí malou obcí se zanedbanou obecní infrastrukturou. Na území chyběla kanalizace, vodovod a byla v něm pouze částečná elektrifikace. Dnes je již na území zaveden plynovod, kanalizace i vodovod. Suburbanizační procesy v hlavním městě a jeho zázemí (tedy Průhonicích – Čestlicích) byly uměle bržděny komunistickým režimem, proto ihned od počátku 90. let 20. století se místní zastupitelé začali orientovat na přípravu území pro přilákání investorů do obce (Gondová 2004). Hlavním zdrojem přilákání investorů (zejména zahraničních) byla strategická poloha místa u dálnice D1 a zároveň bezprostřední blízkost Prahy. Již v roce 1994 měla obec schválený územní plán (spolu s Průhonicemi), ve kterém se počítalo s velkým rozvojem lokality. V plánech již byly přerozděleny plochy a navrhnuty osy, ve kterých budou vystavěny komerční aktivity. Přicházející investoři se museli plánů držet, čímž se zabránilo rozlézání výstavby a jejímu rozptýlení do okolí. Dále obec od investorů požadovala příspěvek, který sloužil obci na obnovu místní infrastruktury a k výstavbě nové, potřebné ke komerčním službám (Bičík, Kupková 2006). Ihned v 90. letech 20. století skoupila většinu pozemků společnost Eurospektrum Group, ke které se postupem času začaly přidávat další firmy. Všechny se společně podílely na financování chodníků a infrastruktury potřebné pro komerční zónu. Největší územní rozvoj Čestlice

zažívají od roku 1997, který s sebou přinesl nové pracovní příležitosti, lepší dostupnost obchodů a služeb pro místní obyvatele. V posledních patnácti až dvaceti letech tedy zasáhla území intenzivní suburbanizace a to především komerční. Poloha obce má v návaznosti na D1 dobré předpoklady pro lokalizace velkých nákupních středisek, sídel mnoha firem i skladovacích, výrobních a parkovacích areálů (Bičík, Kupková 2006).

Jako negativní lidé vnímají dopravní zatížení území, zhoršení kvality životního prostředí a nelíbí se jim vzhled budov nákupních a skladovacích center, které nejen, že zasahují do krajiny, ale také se do ní nehodí. Obec se proto snaží svoje území neustále zlepšovat. Finanční prostředky má díky komerční suburbanizaci, z nichž se snaží alespoň částečně území, které je jí narušováno, zvelebovat. V obecním zpravodaji, vycházejícím několikrát do roka, se píše o snaze vybudovat zelené cesty sloužící k procházkám a cyklovýletům. Dále zastupitelstvo jedná o vytvoření ploch zeleně, které mají oddělovat obci od komerční zóny (Čestlický občasník 2009, Temelová 2006).

4.1.2 Brno – Dolní Heršpice, Přízřenice - Modřice

Brno je druhým největším městem v České republice a lze v něm také pozorovat od 90. let 20. století projevy jak rezidenční, tak i komerční suburbanizace. Město je ze všech stran obklopeno okresem Brno – venkov, v jehož hranicích se o suburbanizaci právě hovoří (Muliček 2002). Nejvýznamnějším způsobem v okolí města narůstají zejména prodejní plochy. V roce 1989 bylo v Brně evidováno 128 836 km² prodejních ploch, zato v roce 2006 rozloha vzrostla na 587 778 km² (Myšková 2010). V lokalitě dochází k nevyváženému rozvoji, kdy v severní části města vzniká především zástavba nových domů (rezidenční suburbanizace) a v jižní části dochází k rozvoji ploch komerčních (komerční suburbanizace). I okolí Brna se vyznačuje výhodnou dopravní polohou s přítomností dálnic D1, D2 a rychlostní komunikace R52 (Muliček 2002, Vavrouchová, Křenovská, Pákozdiová 2013).

Dříve bylo Brno průmyslovým městem, které se v současné době zaměřuje z hlediska sektorů na terciér a kvartér. Zastupitelé města se neustále snaží o přilákání nových investorů do území, čímž podporují komerční suburbanizaci. Jsou si vědomi i přítomnosti kvalifikované pracovní síly v území, což je způsobeno především vysokým výskytem středních a vysokých škol ve městě. (^[10]Brno.cz) Podél klíčových dopravních komunikací v území se vytvořila soustava skladovacích ploch, stavebních a strojírenských podniků, a služeb. V lokalitě se nachází části města Dolní Heršpice a Přízřenice a přilehlá vesnice Modřice, kterým dále bude věnována pozornost více. Velikým problémem v Brně jsou opuštěné staré budovy, které byly dříve centrem průmyslu a jsou označovány jako tzv. brownfields. Zahraniční investoři preferují v lokalitě raději stavby na zelené louce, než by

svoje aktivity přesouvali do starých budov, které by museli buď zbourat nebo zcela zrekonstruovat (Mulíček 2002).

4.1.2.1 Modřice

Obec Modřice se nachází v bezprostřední blízkosti města Brna. Často bývá chybně označována jako součást brněnské metropole, kterou ale nikdy nebyla. V roce 1994 získala status města a v současné době zde žije 4 407 obyvatel (k 31. 12. 2010, Český statistický úřad). Komerční zóna Modřice byla vybudována ve druhé polovině 90. let 20. století a rozděluje se na tyto oblasti:

- Obchodní oblast U dálnice, kde se nachází komplex obchodních hal na zelené louce. Dominantou oblasti je obchodní centrum Olympia, ve které jsou obchody, restaurace, kavárny a multikino spadající do sítě multikin Cinema City (viz Příloha 7). Centrum Olympia se nachází u dálnice D2 a patří k největším obchodně – kulturním komplexům v Brně. V literaturách je často nesprávně uváděn fakt, že celý areál Olympie se nachází na katastrálním území Modřic. Nejprve byla vystavěna Olympia, která se na katastrálním území Modřic skutečně vyskytuje, ale poté byl přistavěn Olympia Park, který již ale leží na území Brna (konkrétně v brněnské části Přízřenice) (^[11]Modřický internetový magazín 2010, ^[12]Olympia – centrum.cz).
- Průmyslová oblast U nádraží, kde jsou soustředěny především průmyslové podniky.
- Průmyslová oblast Tyršova, kde byly nově vybudovány obchodní a průmyslové areály.
- Průmyslová oblast Evropská a U vlečky. V území se nachází také nově vybudované areály s průmyslovými halami (^[13]Modrice.rwems.cz).

4.1.2.2 Lokalita Dolní Heršpice – Přízřenice

Dolní Heršpice i Přízřenice jsou původně samostatné obce, které se staly v roce 1990 součástí brněnské městské části Brno – jih. V 90. letech 20. století se podél ulice Vídeňská začala rozvíjet komerční suburbanizace. Tím došlo k velkému nárůstu dopravy, zhoršení kvality životního prostředí, ale také ke vzniku nových pracovních příležitostí. Obcím se nelíbilo, že veškeré finance, které území z komerčních aktivit získá, připadnou městu Brnu a nikoliv jim samotným. V roce 2010 se proto v těchto místních částech konalo místní referendum, jelikož občané nechtěli být nadále součástí města Brna. Chtěli se osamostatnit, čímž by získali finance pod svoji správu a mohli by tedy investovat do místních potřeb.

První myšlenky na odtržení v lidech vzbudila neochota a nezájem zastupitelů brněnské metropole o komunikaci s místními obyvateli. V roce 2009 město Brno (ve spolupráci s firmou Reko) rozhodlo o výstavbě výškového sídliště pro dva tisíce lidí, což se místním občanům nelíbilo. Založili tedy sdružení Samostatný Jih. Oddělením by obce získaly podíly na akcích brněnských vodovodů, kanalizací, tepláren a dalších. V neposlední řadě by lokalitám patřil komplex Avion Shopping Parku, který se nachází na jejich katastrálním území (viz Příloha 8). Byl vybudován jako první zábavní a obchodní komplex v Brně, v němž se nachází hypermarket Tesco, obchodní pasáž (skládající se z řady tuzemských i zahraničních maloobchodních řetězců), restaurace, kavárny, obchodní dům Ikea, Datart a Electro World. Na katastrálním území Přízřenic se dále nachází nově dostavěný Olympia Park, který se otevřel pro veřejnost v roce 2010. Odtržením od města Brna by obce mohly se získanými financemi hospodařit dle jejich potřeb, což je případ například již výše zmíněných Čestlic. K osamostatnění ale nedošlo a obce zůstaly součástí města Brna (^[14]Brno.avionshoppingpark.cz, ^[15]Denikreferendum.cz).

4.1.3 Jihlava – Průmyslové zóny I, II a III

Město Jihlava se nachází na rozhraní Čech a Moravy v kraji Vysočina, v bezprostřední blízkosti dálnice D1. Je krajským městem, ve kterém žije 51 154 obyvatel (k 31. 12. 2010, Český statistický úřad). Ve městě lze v současné době nalézt tři průmyslové zóny, které spadají do průmyslových obvodů Jihlava, Hruškové Dvory a Pávov (^[16]Jihlava.cz)

4.1.3.1 Průmyslové zóny I a II

Průmyslové zóny I a II se nachází v městských oblastech Jihlava a Hruškové Dvory (viz Příloha 9). Jsou v nich soustředěny především menší firmy a drobní soukromí podnikatelé, přičemž v Průmyslové zóně I se funkce bydlení a výroby v podstatě prolíná, jelikož je oblast pozůstatkem průmyslové výroby z 19. století (Kremláčková 2010). Hruškové Dvory jsou určeny především pro výrobní a skladovací aktivity. Nachází se v nich rozsáhlý areál Moravských kováren, vedle kterých probíhá výstavba vědecko – výzkumného centra, s jehož stavbou se začalo v červnu 2012. Budou se v něm provádět výzkumy v oblasti energetiky. Celý areál by měl začít fungovat v lednu 2014 a měl by přinést pracovní místa pro místní obyvatele i přilákat další firmy do oblasti, jejichž činnosti se budou vázat na vědecko – výzkumné centrum (^[17]Jihlava.idnes.cz).

4.1.3.2 Průmyslová zóna III (Pávov)

Pávov je částí Jihlavy, která se nachází na severním okraji města, z něhož vede napojení na dálnici D1. Navazuje na starší průmyslové zóny I a II. Území je určeno pro průmyslovou výrobu, přičemž má přivedenou technickou infrastrukturu. V lokalitě je

vystavěna Průmyslová zóna s označením III, kde je nejvýznamnější společností Bosch Diesel s. r. o. (viz Příloha 10). Firma byla založena v roce 1993 „jako společný podnik německé firmy Robert Bosch GmbH ze Stuttgartu a jihlavského strojírenského závodu Motorpal a. s. V roce 1996 se firma Robert Bosch GmbH stala jediným vlastníkem společnosti Bosch Diesel s r. o.“ (^[18] Kariera.bosch.cz). Zaměřuje se především na výrobu komponentů pro automobilový průmysl a v současné době zaměstnává více jak čtyři a půl tisíce lidí. Společnost v území vybuodovala chodníky, osvětlení, velká parkoviště, zastávky Městské hromadné dopravy, ale také vlastní silnici, která vede od hlavní průmyslové komunikace k jejich areálu. Vjezd je povolen pouze zaměstnancům a zásobování (Beránek 2006).

4.2 Charakteristika území z hlediska změn v dopravě

4.2.1 Změny v dopravě vlivem suburbanizace v Praze

Praha zaznamenala v 90. letech 20. století největší nárůst dopravy v rámci celé České republiky, mimo jiné z důvodu, že se jedná o hlavní a největší město České republiky. V té době se v lokalitě začalo rozvíjet soukromé podnikání, nacházely se v ní instituce státní správy a pracující lidé pobírali nadprůměrné platy. Proto se Praha stala prvním městem, kde se začala nejdříve rozvíjet suburbanizace a spolu s ní docházelo k nárůstu intenzity dopravy. Oba jevy zaznamenávají vzrůstající trend i v současné době a to především ve vnějším pásmu města. Ve sledovaném území Průhonice - Čestlice chybí navíc železniční spojení a spojení metra, které by mohly dopravě alespoň částečně odlehčit. V jiných pražských lokalitách totiž přepravují tisíce lidí denně. Území se nachází podél dálnice D1 a je obsluhováno především osobními automobily, ale také zatíženo kamionovou dopravou, která zajišťuje do podniků dovoz a vývoz surovin a zboží. Dříve byl využíván ke sjezdu do území exit 8 Čestlice, který musel pojmout veškeré automobily, které se chtěly dopravit z dálnice D1 do území. Vlivem neustále rostoucí suburbanizace v území došlo k výstavbě exitu nového. Hlavní sjezd do komerční zóny tedy nově tvoří exit 6 Průhonice, který byl otevřen v roce 2011 a usnadnil tak propojení zóny s Prahou. V neustále se rozvíjející komerční suburbanizaci v území ale nelze spatřovat pouze záporné stránky. Sice došlo k obrovskému zatížení území dopravou, ale suburbanizace také přinesla do oblasti mnoho pracovních míst a dále lepší propojení místa s centrem Prahy (Urbánková, Ouředníček 2006, Urbánková 2005).

V Praze funguje integrovaný systém tzv. Pražské integrované dopravy, v jehož rámci existují dva systémy linek. Jednak se jedná o systém linek na území hlavního města (Pražská hromadná doprava) a druhý systém představuje vnější hromadnou dopravu, která funguje i v Čestlicích, a umožňuje jejich spojení s okolními sídly i s Prahou. Linky byly posíleny ve chvíli, kdy se v území začaly stavět první komerční areály, a lidé z centra

města začali dojíždět do lokality za prací. Lze tedy říci, že díky suburbanizaci se v oblasti zlepšil systém veřejné dopravy. Plošné pokrytí území veřejnou dopravou je vcelku dostačující a mohla by být hojně využívána. Už jen lidmi, kteří se stěhují do atraktivních suburbií v sousedních Průhonicích a potřebují dojet do Čestlic za zábavou či prací. Autobusy ale musí stát v kolonách stejně jako osobní automobily a pro obyvatele je pohodlnější cestovat automobilem vlastním, proto veřejnou dopravu v posledních letech příliš nevyužívají. Je velice obtížné je přesvědčit k využívání veřejné dopravy, jelikož v současné době hraje důležitou roli pohodlnost a nezávislost, což lidem osobní automobil může nabídnout. Intenzita dopravy díky suburbanizaci ale nenarostla pouze na dálnici D1, ale také na přilehlých komunikacích místního charakteru. S přibývajícím obyvateli na jedné straně dálnice – tedy v Průhonicích – a s přibývajícím komerčními aktivitami na straně druhé – v Čestlicích – přibývá samozřejmě i množství automobilů. Zatížené jsou tedy i silnice třetích tříd, které v území vedou. Velkou intenzitu dopravy pociťují především ulice Obchodní a Průhonická, které přivádí veškerou dopravu od dálnice ke komerčním plochám (Uhnava 2008).

4.2.2 Změny v dopravě vlivem suburbanizace v Brně

I město Brno prošlo po roce 1989 přechodem od industriální k postindustriální podobě, v čemž mu dopomohl také počínající proces suburbanizace. Mnoho průmyslových podniků muselo svoji činnost utlumit či zcela zastavit, a pracovní síla se začala přesouvat z tradičního průmyslu spíše do sektoru služeb. Noví investoři, kteří v 90. letech 20. století přicházeli, nechtěli svoje aktivity provozovat v centru města, a proto se jejich působení přesunulo do komerčních zón. V nich si většinou vystavěli svoje vlastní haly a kanceláře tzv. na zelené louce. O stejnou situaci se jedná i ve sledovaných územích v brněnském areálu, v jižní části města, kde kromě průmyslových firem a služeb lze nalézt obchodní domy, kterými je oblast až předimenzovaná, což způsobuje v území i přetížení přilehlé komunikační sítě (Mulíček 2002, Trmač 2010). Nejvíce zatížená je dálnice D2, která přivádí dopravu k obchodním centrům v Modřicích, dále také dálnice D1, po které přijíždí všechny kamiony a lidé z celé republiky, jež se chtějí dostat do Modřic, Přízřenic či Dolních Heršpic. Území nezatěžují ale pouze lidé přijíždějící do lokalit, ale také ti, jež územím pouze projíždí. Z důvodů křížení se dálnice D1 a D2 je v lokalitě velká přítomnost tranzitní dopravy, která komunikace výrazně zatěžuje. Kromě těchto dvou dálnic je velice zatížená také ulice Vídeňská, která se nachází směrem na západ od dálnice D2. Komunikace vede z centra města a pokračuje jako R52, jež odvádí dopravu do Mikulova a dále do Rakouska. K dalším komunikacím, k jejichž zatížení dochází především po výstavbě komerčních ploch v oblasti, patří silnice II/152 vedoucí od Ivančic.

I v Brně a okolí postupně klesala v průběhu 20. století atraktivita železniční a hromadné dopravy a rostl naopak vliv osobní automobilové dopravy. I přesto, že např. obchodní

centra jsou obsluhována bezplatnými autobusovými linkami a snaží se zlepšovat své služby a konkurovat osobní dopravě. Do Modřic bylo dokonce přivedeno tramvajové spojení. Lidé i přesto raději volí možnost dopravy vlastním automobilem. Modřice jsou příkladem tzv. protisměrné dojížděky. Z Modřic vysoce kvalifikovaní pracovníci dojíždí denně do zaměstnání do centra Brna, zato do zdejších výrobních a skladovacích podniků dojíždí méně kvalifikovaní pracovníci z Brna, kteří si nemohou v území bydlení dovolit. Kromě komerční suburbanizace lze ve sledovaných lokalitách nalézt také suburbia rezidenční, která jsou ale dostupná spíše pro vyšší vrstvy obyvatel. Podobná situace nastala i v brněnských částech, v Přízřenicích a Dolních Heršpicích, kdy obě lokality mají dobré dopravní spojení veřejnou dopravou nejen s centrem měst, ale také s okolními obcemi a nákupními středisky. Přesto lidé raději k dopravě volí osobní automobil. Pěší a cyklistika je také nereálná, jelikož zástavba se neustále rozvolňuje do krajiny a narůstají vzdálenosti mezi územími. Investoři staví raději na zelené louce a staré (většinou průmyslové) areály zůstávají opuštěné (brownfields) a stávají se velikým problémem Brna (Trmač 2010, Urbánková, Ouředníček 2006). Zatížené jsou tedy i místní komunikace a to zejména ulice Brněnská, Harvánkova, Modřická, Moravanská, Tyršova a Zelná, které prochází všemi třemi vybranými lokalitami a zajišťují dobrou dostupnost z jedné části do druhé. Pomocí nich se lze také dostat k významnějším dopravním tepnám – k dálnici D1, D2 a rychlostní komunikaci R52.

4.2.3 Změny v dopravě vlivem suburbanizace v Jihlavě

I v Průmyslových zónách I, II a III postupem času díky vzrůstajícím komerčním aktivitám začala narůstat osobní i nákladní doprava. Poblíž sledovaného území došlo k vybudování silnice I/38 (spojující Českou Lípu – Jihlavu – Znojmo a pokračující dále do Rakouska), z níž jsou vystavěny sjezdy vedoucí rovnou k průmyslovým zónám, čímž došlo k alespoň částečnému odlehčení dopravy v Jihlavě. Silnice I/38 přivádí také dopravu z komerčních zón k dálnici D1 či také k silnici II/602 (Kremláčková 2010, Matulová 2008).

Hromadná doprava ve městě a průmyslových zónách je zajišťována trolejbusovými a autobusovými linkami. Díky průmyslovým zónám byly zřízeny i speciální linky s pomocnými spoji, které zajišťují dopravu pracovníků do velkých podniků. Průmyslová zóna I je místem, kde se stýkají bydlící lidé (rezidenční plochy) s komerčními aktivitami (komerční suburbia). Zóna zde působí nejdéle a je charakteristická především výskytem menších podniků a živnostníků. Lidé v území většinou bydlí i pracují nebo do místa dojíždí hromadnou dopravou. Územím ale projíždí spousta osobních a nákladních automobilů, které směřují do Průmyslové zóny II, čímž území zcela zahlcují a poškozují již tak zničené komunikace, které nevyhovují zatížení území. V Průmyslové zóně II byly vybudovány díky komerčním aktivitám nové komunikace a území je na suburbanizaci lépe připraveno. Do budoucna se i nadále počítá s rozšiřováním území a s tím souvisejícím

větším dopravním zatížením. U podniků jsou vybudována parkoviště a na území je přivedena hromadná doprava. V Průmyslové zóně III je největší společností Bosch Diesel, která se snaží vliv komerční suburbanizace na dopravu výrazným způsobem řešit. V jejím areálu se přímo u hlavního vchodu nachází vybudované autobusové zástavky. Jízdní řády autobusů jsou upravovány dopravci každoročně a poté jsou odeslány ke schválení přímo firmě Bosch Diesel. Pokud se v podniku změní pracovní doba, která není sladěna s jízdními řády, pak sám Bosch Diesel plně financuje autobusovou dopravu, která je sjednána na dobu, po kterou probíhá ve společnosti neobvyklý provoz. Autobusy ale objíždí pouze předem určená místa a trasy a sváží pouze zaměstnance dané konkrétní linky, jichž se změna pracovní doby týká. Zaměstnanci společnosti mají také hrazenou kyvadlovou vnitropodnikovou dopravu mezi všemi výrobními závody v Jihlavě, která je provozována soukromou společností. Po tříletých sporech firmy s Českými drahami nakonec v části Pávov vznikla i vlaková zastávka, která nese název Jihlava – Bosch Diesel a stala se tak první železniční zastávkou v České republice, která nemá geografický název. Její výstavbu zcela financoval Bosch Diesel a jízdní řád vzniká podobně jako u autobusové dopravy, tedy vzájemnou dohodou mezi Českými drahami a společností Bosch Diesel. Přesto ale doprava stále neodpovídá potřebám zaměstnanců a proto se většina pracovníků přepravuje pomocí vlastních osobních automobilů. Vjezd ke společnosti Bosch Diesel si vybuodovala firma také sama a přizpůsobila jej intenzitě dopravy, jakým území zatěžuje. Vybuodovala totiž širokou komunikaci, po které mohou bez větších problémů přijíždět kamiony, které do firmy přiváží suroviny a vyváží výrobky. Komerční suburbanizace zde přispěla k rozvoji oblasti, ale také k jejímu zatížení dopravou. Místní obyvatelé – především z Pávova – ale díky ní mohou využívat až nadprůměrně fungující systém veřejné dopravy (Beránek 2006).

5. DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

5.1 Návratnost dotazníků

Dotazníky se vracely v průběhu dvou týdnů od jejich rozeslání, později se již nevrátil žádný. Celková návratnost činila 81 vyplněných dotazníků, což znamená 23,82 % ze všech odeslaných. Odepsalo dále 6 firem, které se omluvily za nevyplnění dotazníku z důvodu neposkytování tak interních dat, která po nich podle jejich názoru byla požadována. Uvedly, že jediné informace, které mohou o firmě sdělit, jsou již uvedeny na jejich webových stránkách. Jednalo se o 4 firmy z pražských lokalit a dvě z brněnských. Dále šest firem využilo telefonního spojení s autorkou dotazníku.

Tabulka 1: Přehled vrácených dotazníků podle vybraných území

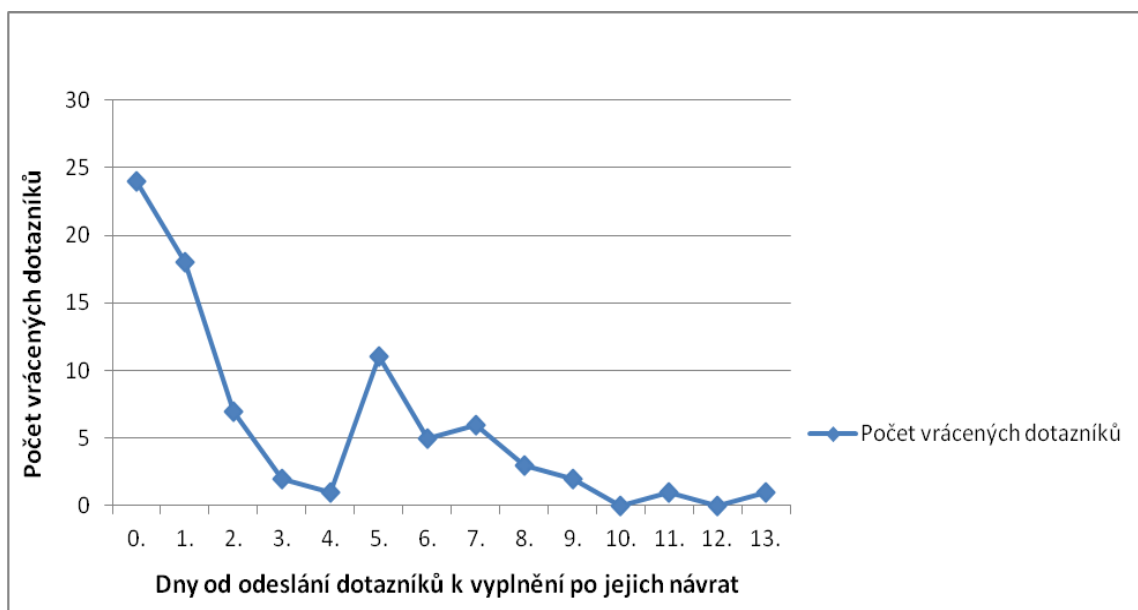
Komerční suburbium	Počet dotazníků odeslaných do lokality	Počet vyplněných a vrácených dotazníků	Návratnost dotazníků v %
Brno – Dolní Heršpice, Přízřenice - Modřice	185	34	18,38
Jihlava – Průmyslové zóny I, II, III	49	21	42,86
Praha – Průhonice - Čestlice	106	26	24,53
Celkem	340	81	23,82

Zdroj: vlastní data a výpočty

Procentuelně největší návratnost dotazníků byla z jihlavských průmyslových zón a to 42,86 %. V těchto lokalitách se vyskytují především menší firmy (ve srovnání se zbylými dvěma vybranými územími), u kterých vyplňovali dotazníky majitelé. Z 21 vyplněných dotazníků jich 14 z nich vyplnil právě majitel a v 5 dotaznicích nabídl v případě potřeby také služby firmy (výroba nábytku na zakázku, stavební služby apod.). Ve vyplňování dotazníků převládali výrazným způsobem muži nad ženami v poměru 19 : 2. V brněnských lokalitách byla návratnost dotazníků 18,38 %, přičemž neodpověděla žádná z velkých mezinárodních společností typu Ikea, Mountfield či Tesco. E-mail s přiloženým dotazníkem byl po odeslání společností ihned bez přečtení smazán. Dále byl zaznamenán opačný případ než u jihlavských průmyslových zón, a to v pohlaví, která dotazníky vyplňovala. Z 34 vrácených dotazníků bylo vyplněno 20 od žen a 14 od mužů, přičemž nepřevládali již majitelé firem, ale shodně vedoucí prodeje a asistenti jednatelů firem v počtu 9. Dotazníky byly ve 26 případech pouze vráceny v příloze bez jakéhokoliv textu,

u 6 dotazníků bylo uvedeno jméno a příjmení odesílatele a adresa firmy, a ve 2 případech byl k příloze napsán text vztahující se k průběhu vyplňování dotazníku. Z pražské komerční zóny Průhonice – Čestlice bylo zaznamenáno 26 vyplněných dotazníků, což činilo návratnost 24,53 %. Ani zde nevyplnily dotazník velké zahraniční společnosti, stejně jako v brněnských suburbiích, a byly bez otevření ihned smazány. Dotazníky byly vyplněny téměř vyrovnaně, co se pohlaví týče – 14 muži a 12 ženami. Nejčastěji byl pod vyplněným dotazníkem podepsán asistent jednatele firmy v 11 případech a oblastní manažer v případech 7.

Z časového hlediska nejvíce vyplněných dotazníků přišlo zpět ještě téhož dne a to 24, tedy 29,6 % z celkových vrácených dotazníků. Poté je zaznamenán pokles a to především o následujícím víkendu – tedy 3. a 4. den – kdy byla návratnost velmi malá, což je odůvodněno nepřítomností zejména vedoucích pracovníků v zaměstnáních. Naopak po víkendu, tedy v pondělí (5. den) se návratnost výrazně zvýšila. Následně je možné sledovat postupné snižování, přičemž poslední vyplněný dotazník byl obdržen 13. den od rozeslání (viz Graf 3).



Graf 3: Návratnost vyplněných dotazníků v jednotlivých dnech od jejich odeslání

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

Šest firem využilo telefonní číslo uvedené v dotazníku. Čtyři z nich požadovaly podrobnější informace o prováděném průzkumu, ale pouze dva z respondentů po telefonním rozhovoru vyplněný dotazník na e-mailovou adresu zaslali. Pátý telefonující požadoval také podrobnější informace o průzkumu a důvody, proč bylo zvoleno právě dané téma a kde byl sehnán kontakt na jeho společnost. Informace, důvody i cíle práce mu byly sděleny, stejně jako způsob získání kontaktu, který byl nalezen na internetu, ale dotazník od této firmy vyplněn nebyl. Vyplňování dotazníků není v náplni jejich práce

a podle jejich slov se jedná o citlivé informace, které nemohou pro účely bakalářské práce sdělit. Šestý respondent, který využil telefonní číslo, chtěl ověřit bezpečnost e-mailu, který mu byl do e-mailové schránky zaslán. Po rozhovoru o dotazníku, bakalářské práci a opakovaném ujištění, že se nejedná o nebezpečný dokument (spam či vir) dotazník vyplnil a zaslal zpět. Všichni respondenti, kteří využili telefonního spojení s autorkou dotazníku, byli muži.

Tabulka 2: Přehled telefonních hovorů v návaznosti na vyplněné dotazníky

Komerční suburbium	Počet telefonních hovorů	Počet vyplněných dotazníků	Počet vyplněných dotazníků v %
Brno - Dolní Heršpice, Přízřenice – Modřice	2	1	50
Jihlava - Průmyslové zóny I, II, III	3	2	66,7
Praha – Průhonice - Čestlice	1	0	0
Celkem	6	3	50

Zdroj: vlastní data a výpočty

5.2 Vyhodnocení dotazníků

Dotazník byl složen z pěti otázek, přičemž otázky číslo 3 a 4 obsahovaly ještě každá dvě podotázky. První položkou pro vyplnění byl název firmy, ve které se vyplňující respondenti rozdělili na dvě skupiny. Většina – tedy 89 % z vrácených vyplněných dotazníků – napsala pouze název firmy, jak bylo požadováno - a 11 % k firmě uvedlo celou adresu.

Druhá otázka zjišťovala, v jakém roce byla firma založena. Byla tedy otázkou otevřenou, kam firmy uvedly rok svého založení. Z vrácených 81 dotazníků se vyskytovaly různé odpovědi, a to od založení firmy v roce 1991, až po rok 2011. Jedná se tedy o dvacetileté rozpětí vzniků firem, proto byly rozděleny do čtyř skupin podle jednotlivých etap rozvoje komerční suburbanizace v České republice v návaznosti na hospodářskou stabilitu země a stupeň rozvoje suburbanizace. První skupinou jsou firmy vznikající v rozmezí let 1991 – 1995, během nichž docházelo k pronikání prvních suburbanizačních projevů do České republiky po transformaci ekonomiky. Komunistický režim, který vládl v zemi, nepodporoval rozvoj procesu suburbanizace ani vznik soukromého podnikání. Na trhu fungovaly pouze státní firmy, proto se v první polovině 90. let začaly ve velké míře objevovat firmy nové, pro něž byla zřízena zvláštní skupina. Druhou skupinou jsou firmy vznikající v letech 1996 – 2000, kdy se komerční suburbia začala rozvíjet dynamičtěji a koordinovaněji. Vědělo se již, že je potřebné kvalitní plánování a s tím i vybudování

infrastruktury v lokalitách. Proces suburbanizace se rozvíjel spolu s nárůstem automobilizace. Ke konci vymezeného období byly obě skupiny jevu omezeny první hospodářskou krizí samostatné České republiky. Třetí skupinu tvoří rozmezí let 2001 – 2005, v nichž se dále dynamicky rozvíjí komerční suburbia a dochází ke kumulacím komerčních aktivit do zázemí měst. Stále výrazněji se diferencuje místo bydliště a místo pracoviště, přičemž dochází k velkým přesunům lidí a k zatěžování dopravní infrastruktury. Poslední skupinou jsou firmy vznikající v letech 2006 – 2011. Rozmezí těchto let je v první polovině stále ovlivňováno tzv. boomem a velkým rozvojem komerčních lokalit, který byl ale výrazným způsobem utlumen hospodářskou krizí vzniklou ve světě v roce 2008. V České republice se projevila patrným způsobem s ročním odstupem – tedy v roce 2009 - a trvala do konce stanoveného období.

Tabulka 3: Rozdělení firem do skupin a návratnost dotazníků v rámci daného rozdělení

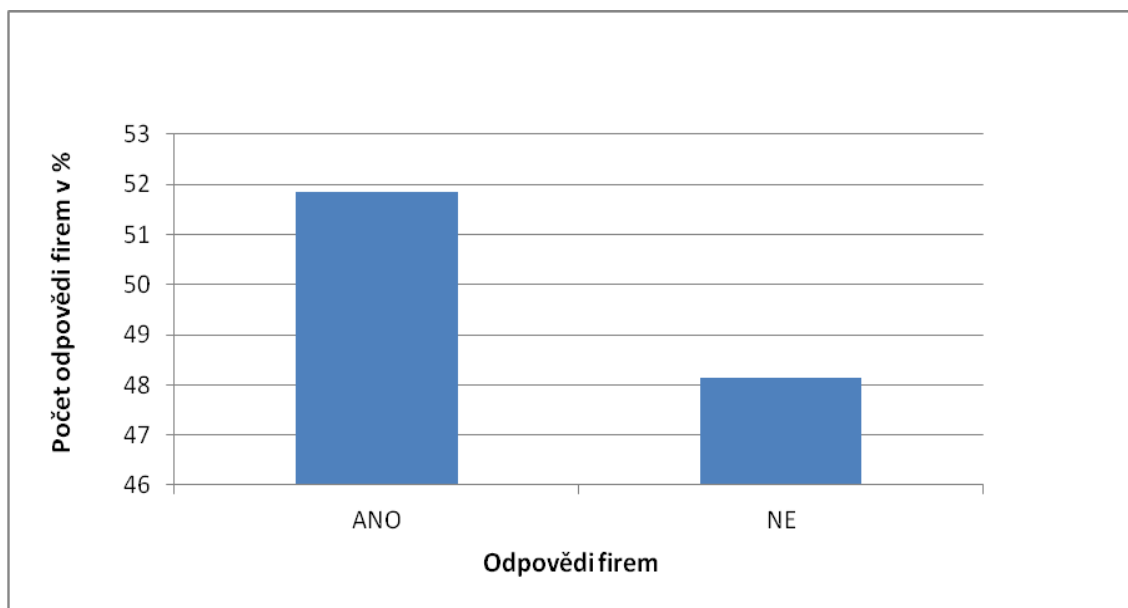
Rok vzniku firmy	Počet vrácených dotazníků	Počet vrácených dotazníků v %
1991 - 1995	42	51,85
1996 - 2000	10	12,35
2001 - 2005	13	16,05
2006 - 2011	16	19,75
Celkem	81	100

Zdroj: vlastní výpočty a data

Největší návratnost dotazníků byla od firem, které vznikly v letech 1991 – 1995, kdy docházelo k velkému počtu zakládání nových firem z důvodu uvolnění režimu a možnosti soukromého podnikání v České republice. Vyplněné dotazníky také svědčí o existenci těchto firem na trhu i v současné době. Bylo od nich obdrženo celkem 42 vyplněných dotazníků, což činí 51,85 % ze všech navracených. Absolutně největší počet vrácených dotazníků byl od firem založených v roce 1991 a to 18. Naopak žádný vyplněný dotazník nebyl přijat od firem založených v letech 2009 a 2010. Absence vyplněných dotazníků z let 2009 a 2010 je připisována faktu, že v tomto období nebylo založeno mnoho nových firem, ale spíše byly zaznamenávány zániky firem v důsledku vrcholící celosvětové hospodářské krize, která zasáhla i český trh.

Třetí otázka dotazníku zjišťovala, zda firmy změnilы během své existence sídlo. Jednalo se o otázku s uzavřenou odpovědí – tedy šlo zaškrtnout pouze jedno políčko - *ANO* či *NE*. V případě kladné odpovědi, byly pro firmy připraveny ještě další dvě podotázky. První zjišťovala předchozí sídlo firmy a jednalo se o otázku s volnou odpovědí. Druhá podotázka byla typem položené zjišťující důvody vedoucí ke změně sídla firmy, kdy respondenti vybírali z napsaných možností. V případě, kdy ve výběru nenašli vhodnou alternativu, byla pro ně připravena položka *Jiné důvody*. U této podotázky byla možnost zaškrtnutí více položek najednou, jelikož se předpokládalo, že firmy ke změnám sídla vede více důvodů

než pouze jeden. Odpovědi na otázku, týkající se změny jejich sídla, byly téměř vyrovnané. Z 81 respondentů odpovědělo 42 firm ANO a 39 NE.



Graf 4: Grafické vyjádření odpovědi firem na otázku číslo 3 v %

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

Při hlubším prozkoumání je ale možné si všimnout rozdílů v rámci jednotlivých zkoumaných lokalit. V jihlavských průmyslových zónách měnily své sídlo firmy mnohem častěji než v komerční zóně Průhonice - Čestlice. Tento zjištěný údaj je vysvětlován především důvody v rozdílech v jednotlivých územích. Menší jihlavské firmy vznikaly převážně v 90. letech 20. století, kdy se v území ještě neprofilovaly průmyslové zóny. Proto byly zakládány přímo v místě bydliště, v jeho blízkosti nebo v blízkosti center měst. S postupným rozvojem území, tvorbou diference mezi bydlištěm a zaměstnáním a vzrůstající potřebou blízkosti významné dopravní komunikace se tedy firmy začaly přesouvat do průmyslových zón, v tomto případě do Průmyslových zón I, II a nejnověji také III. V brněnských zónách změnilo své sídlo 19 firem a 15 jich působí stále v místě, kde byla firma od začátku své existence. Počet je tedy téměř vyrovnaný. Svě sídlo přesunuly především firmy s nejstarším datem založení (vznik v letech 1991 – 1995), což je vysvětlováno ze stejného důvodu, jako u firem jihlavských - byly zakládány přímo v místech či poblíž bydliště nebo v blízkosti center měst. Firmy vznikající v posledních letech působí především v lokalitách pro ně určených – tedy přímo v průmyslových či obchodních zónách, kde je vybudovaná infrastruktura a dobrá dopravní dostupnost. Zcela opačné výsledky byly zaznamenány u komerční zóny Průhonice - Čestlice. Z 26 firem, které dotazník odeslaly vyplněný zpět, odpovědělo 8, že sídlo změnilo, a 18, že nikoliv. Důvodem může být plánování rozvoje a výstavby v okolí obce Čestlic již od první poloviny 90. let 20. století. Firmy se tedy ihned při svém zrodu mohly začlenit do nově vznikající komerční zóny a nemusely působit v centru města či naopak ve velkých

vzdálenostech od měst, kde byla absence důležitých dopravních komunikací. Popsané výsledky dokazují níže uvedené tabulky (Tabulka 4 a 5).

Tabulka 4: Počty dotazníků vyplněných od firem na základě odpovědí na otázku číslo 3

Komerční suburbium	Počet firem, které změny sídlo	Počet firem, které sídlo nezměnily
Brno - Dolní Heršpice, Přízřenice - Modřice	19	15
Jihlava - Průmyslové zóny I, II, III	15	6
Praha – Průhonice - Čestlice	8	18
Celkem	42	39

Zdroj: vlastní data

Tabulka 5: Přehled firem z jednotlivých lokalit podle změny sídla a roku vzniku

Průmyslové zóny I, II a III - Jihlava		
Rok vzniku firmy	Počet firem, které sídlo změny	Počet firem, které sídlo nezměnily
1991 - 1995	13	5
1996 - 2000	1	1
2001 - 2005	0	0
2006 - 2011	1	0
Celkem	15	6
Průmyslové zóny Dolní Heršpice, Přízřenice a Modřice		
1991 - 1995	11	5
1996 - 2000	0	2
2001 - 2005	5	2
2006 - 2011	3	6
Celkem	19	15
Komerční zóna Průhonice - Čestlice		
1991 - 1995	3	5
1996 - 2000	4	2
2001 - 2005	1	5
2006 - 2011	0	6
Celkem	8	18

Zdroj: vlastní data

Dvěma podotázkám, které následovaly, se věnovaly dále pouze firmy, které odpověděly na otázku týkající se změny sídla firmy během jejich existence kladně. První podotázka zjišťovala, kde firmy před změnou sídla působily. Odpovědělo na ni tedy 42 respondentů, z jejichž odpovědí šly vyvodit určité závěry. Na základě odpovědí respondentů byly jejich dřívější i současné adresy vyhledány na mapách a byly vyhodnoceny čtyři základní směry, kterými proces změn sídel firem probíhal a to:

- 1) přesun sídla firmy přímo z centra města či jeho těsné blízkosti do zázemí města (do sledovaného komerčního suburbia)
- 2) přesun sídla firmy z vesnic blízkých městům, ve kterých se nachází vymezené lokality, do bližší vzdálenosti k městům (tedy do jejich zázemí = do sledovaných komerčních suburbií)
- 3) přesun sídla firmy z jednoho komerčního suburbia do druhého
- 4) přesun sídla firmy v rámci jednoho vymezeného komerčního suburbia

Tabulka 6: Přehled směrů firem při přesídlení v jednotlivých sledovaných územích

Komerční suburbium	Počet firem přesídlených z centra města do suburbia	Počet firem přesídlených z vesnic do suburbia	Počet firem přesídlených z jednoho suburbia do druhého	Počet firem přesídlených v rámci jednoho suburbia
Brno - Dolní Heršpice, Přízřenice - Modřice	13	3	1	2
Jihlava - Průmyslové zóny I, II, III	6	8	0	1
Praha - Průhonice - Čestlice	5	0	3	0
Celkem	24	11	4	3

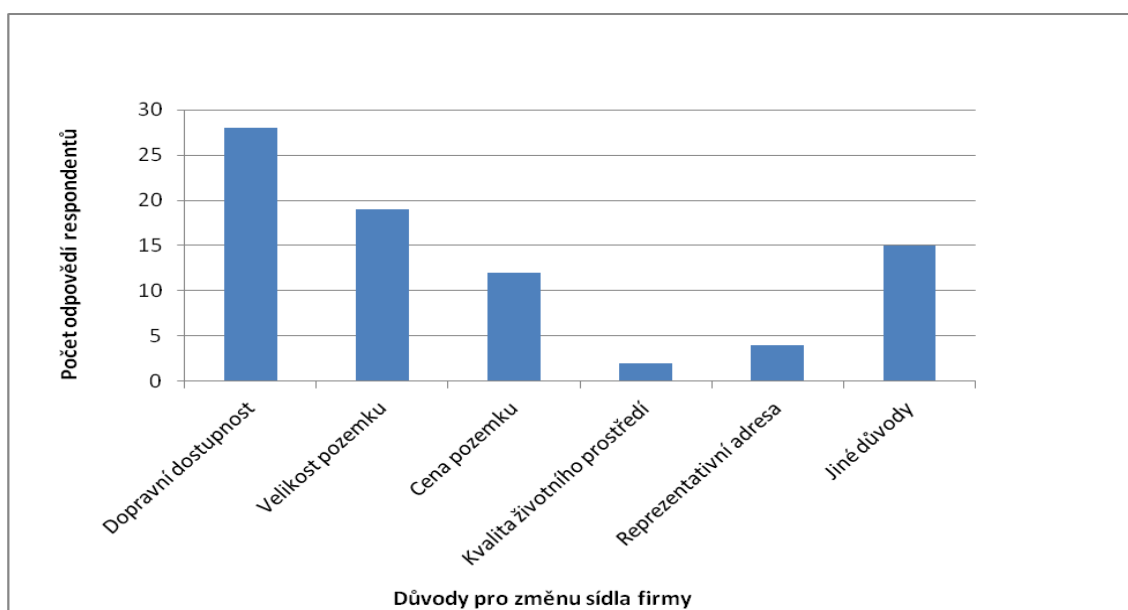
Zdroj: vlastní data

V dotazníkovém šetření bylo zjištěno, že nejvíce firem změnilo sídlo během své existence ze směru od centra města do komerčního suburbia, přesto lze v rámci jednotlivých vybraných lokalit spatřovat rozdíly. Firmy nejvíce přesouvaly svá sídla z center měst do jejich zázemí v Brně. Město Brno, jako druhé největší město v České republice, je v centru velmi zatíženo. Pro firmy je tedy výhodnější, když mohou působit v suburbii. Ve vymezené lokalitě navíc dochází ke křížení dálnic D1 a D2, což ulehčuje dopravní dostupnost. V Jihlavě byly oba směry téměř vyrovnané, přičemž při přesunu sídel z vesnic do jihlavských průmyslových zón byl největší počet firem zaznamenán z obce Velký Beranov a to 4. Výsledek byl překvapivý, jelikož přes obec Velký Beranov prochází silniční komunikace II/353, která tvoří přípojku na blízkou dálnici D1 (exit 119 Velký

Beranov) a ve směru z obce na Jihlavu se napojuje na silnici II/602 vedoucí dále do Jihlavy (^[19]Doprava-zr.ic.cz). Není tedy umístěna v lokalitě mimo významné dopravní komunikace a má blízkost k dálnici D1, přesto se firmy z ní přesouvají do průmyslových zón v Jihlavě. Ve třetím zkoumaném území byly zjištěny pouze dva směry, v rámci nichž měnily firmy svá sídla. Do pražské obchodní zóny Průhonice – Čestlice přesunulo pět firem své sídlo z centra města a tři firmy z jiného suburbia. V rámci pražského regionu se nachází velké množství komerčních suburbií, proto firmy mají větší výběr lokalit a mohou svá sídla přesouvat do území, která jim budou nejlépe vyhovovat.

Úkolem druhé podotázky bylo zjistit důvody, které firmy vedly ke změně jejich sídla. Jak již bylo zmíněno výše, tak podotázka byla typu polozavřeného. Na výběr bylo z uvedených šesti možností:

- dopravní dostupnost
- velikost pozemku
- cena pozemku
- kvalita životního prostředí
- reprezentativní adresa
- jiné důvody



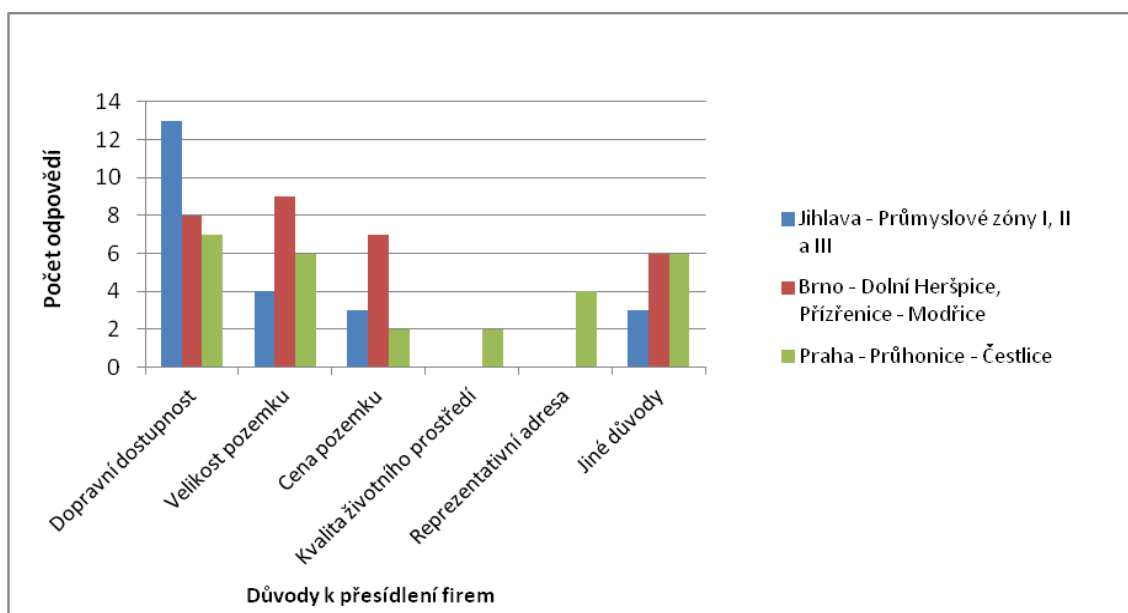
Graf 5: Důvody firem pro změnu sídla

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

Mezi nejčastější důvody pro změnu sídla firmy respondenti uváděli dopravní dostupnost, velikost a cenu pozemku. U položky dopravní dostupnost tak dochází k paradoxu. Firmy se stěhují převážně z hůře dostupných center měst do jejich zázemí, která jsou v blízkosti významných dopravních komunikací. Avšak při velké koncentraci komerčních aktivit

do jednoho místa pak dochází k jejich zatížení a opět se potýkají s dopravními zácpami a hustým provozem. V suburbánních lokalitách si firmy mohou dovolit koupit většího pozemku za lepší cenové podmínky, kterých dle jejich odpovědí využívají a spatřují tyto faktory důležitými. Naopak pouze dvě firmy (obě z obchodní zóny Průhonice – Čestlice) uvedly, že je ke změně sídla vedl také faktor životního prostředí. Přestože je faktor životního prostředí v současné době diskutovaným tématem a především velké společnosti vydávají prohlášení, jak jsou šetrné k životnímu prostředí s ohledem na svoje aktivity, přesto se v dotazníku objevil tento faktor pouze dvakrát. Reprezentativní adresu uvedly v dotazníku pouze čtyři firmy a opět všechny pocházely z obchodní zóny Průhonice – Čestlice. Brněnské a jihlavské firmy tedy nehodnotí svoji adresu jako reprezentativní, spíše je ke změnám sídla vedly jiné důvody. Nevnímají současnou situaci jako vznik nových reprezentativních adres v jejich lokalitách v zázemích měst. Položka *Jiné důvody* byla využita 15 krát a byly v ní uvedeny následující informace:

- 6x expanze společnosti
- 4x výpověď z nájmu
- 3x koupě vlastního pozemku
- 2x zeštíhlení firmy, finanční důvody

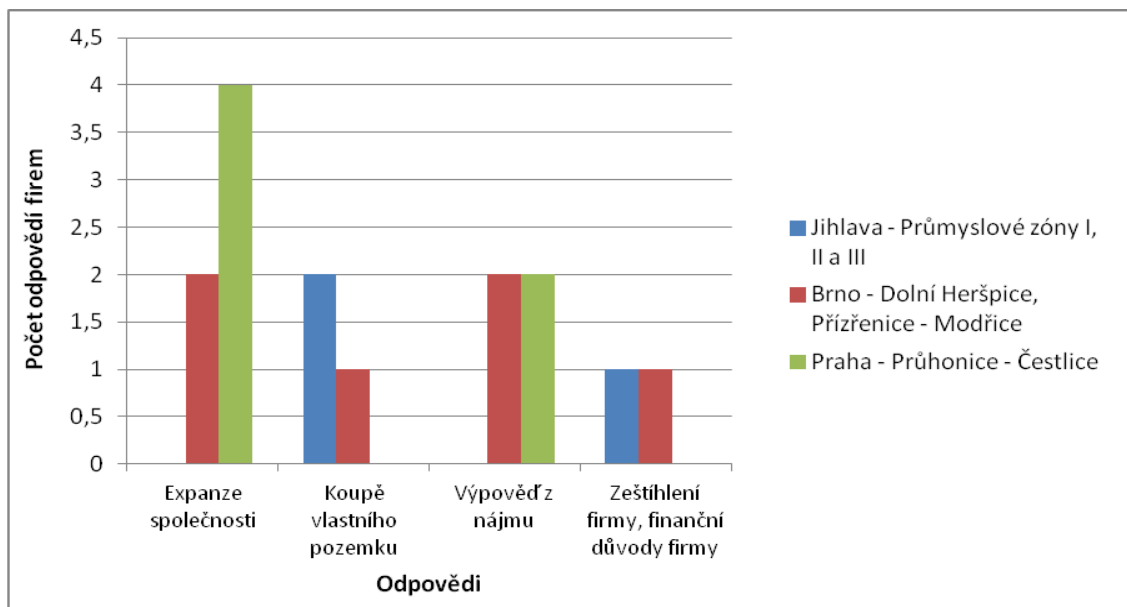


Graf 6: Důvody firem k přesídlení podle vybraných lokalit

Zdroje: vlastní data a vlastní tvorba

Položku *Jiné důvody* uvedlo v dotazníku šest firem z obchodní zóny Průhonice – Čestlice, přičemž čtyři odpovědi se týkaly expanze společnosti a dvě výpovědi z nájmu. Je patrné, že při expanzi firmy chtějí přesunout svá sídla z center měst do komerčních suburbií, která jsou pro ně určená. Stejně jako při výpovědi z nájmu firmy již raději volí možnost přesunutí svých aktivit do zázemí města. Brněnské firmy vedla ke změně svého sídla

ve dvou případech výpověď z nájmu a expanze společnosti, což byly stejné důvody jako u pražských firem. Po jedné firmě dále uvedlo důvod koupi vlastního pozemku a zeštíhlení firmy související s finančními problémy. Dvě jihlavské firmy změnily své sídlo kvůli koupi vlastního pozemku a jedna kvůli zeštíhlení firmy a finančním důvodům. Z výpovědí respondentů je patrné, že přesun firem do komerčních suburbií se nemusí řídit pouze faktorem expanze společnosti, ale i opačným jevem, tedy jejím zeštíhlením.

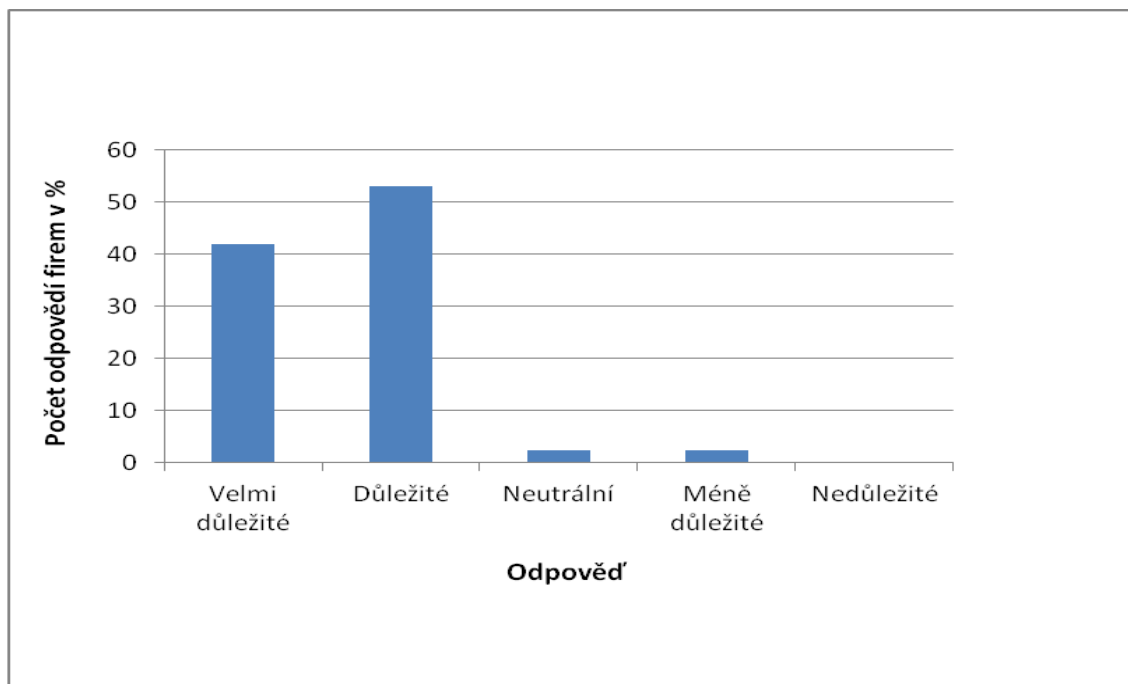


Graf 7: Jiné důvody firem k přesídlení podle vybraných lokalit

Zdroj: vlastní výpočty a vlastní tvorba

Čtvrtá otázka byla sestrojena jako škálovaná, kdy respondenti vyjadřovali důležitost blízkosti významné dopravní komunikace určením polohy na škále. Škála obsahovala pět stupňů:

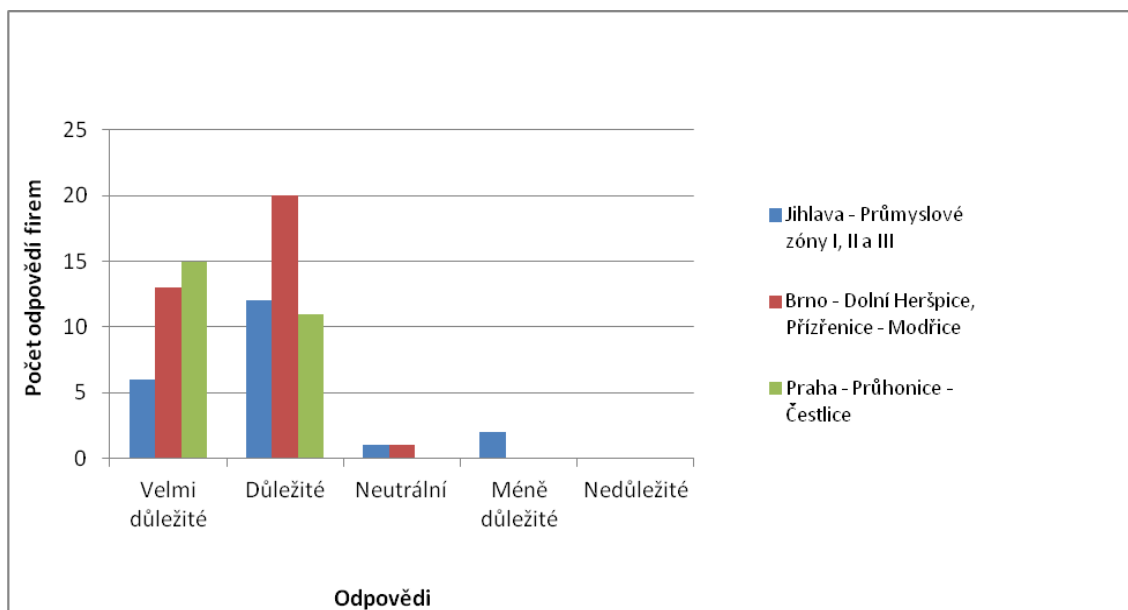
- velmi důležité
- důležité
- neutrální
- méně důležité
- nedůležité



Graf 8: Důležitost blízkosti významné dopravní komunikace pro firmy

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

Pro firmy je blízkost významné dopravní komunikace *velmi důležitá až důležitá* ve všech třech sledovaných lokalitách. Z 81 respondentů uvedlo 34 firem (tedy 41,98 %) hledisko *velmi důležité*, a 43 (53,08 %) *důležité*. Ve všech vybraných územích hraje tedy důležitou roli dálnice D1 a dále v brněnských lokalitách dálnice D2 a rychlostní komunikace R52. Jihlavským průmyslovým zónám jsou dostupné silnice I/38 a II/602. Doprava po těchto komunikacích je mnohdy jediným způsobem, jak se do lokalit dostat, proto firmy uváděly jejich blízkost jako *velmi důležitou až důležitou*. Pro dvě firmy, a to jedna z průmyslových zón z Jihlavy a druhá z brněnských Přízřenic, zvolily stupeň *neutrální*. *Méně důležitá* se zdá významná dopravní komunikace v blízkosti firmy pro dva respondenty, přičemž oba jsou z jihlavských průmyslových zón. V obou případech – u stupně *neutrální* i *méně důležité* – jihlavské firmy pocházejí z Průmyslové zóny I. V uvedených lokalitách se stále nachází lidé, kteří v nich bydlí i pracují. Nemusí se tedy dopravovat do a ze zaměstnání po významných komunikacích, přičemž se v těchto případech jednalo o malé firmy, které nejsou závislé ani na dovozu a vývozu materiálů a zboží. Ani jednou nebyla zaškrtnuta položka *nedůležité*, z čehož lze usuzovat, že pro velkou většinu dotázaných firem z komerčních suburbií je přítomnost významné dopravní komunikace v jejich blízkosti nepostradatelná.



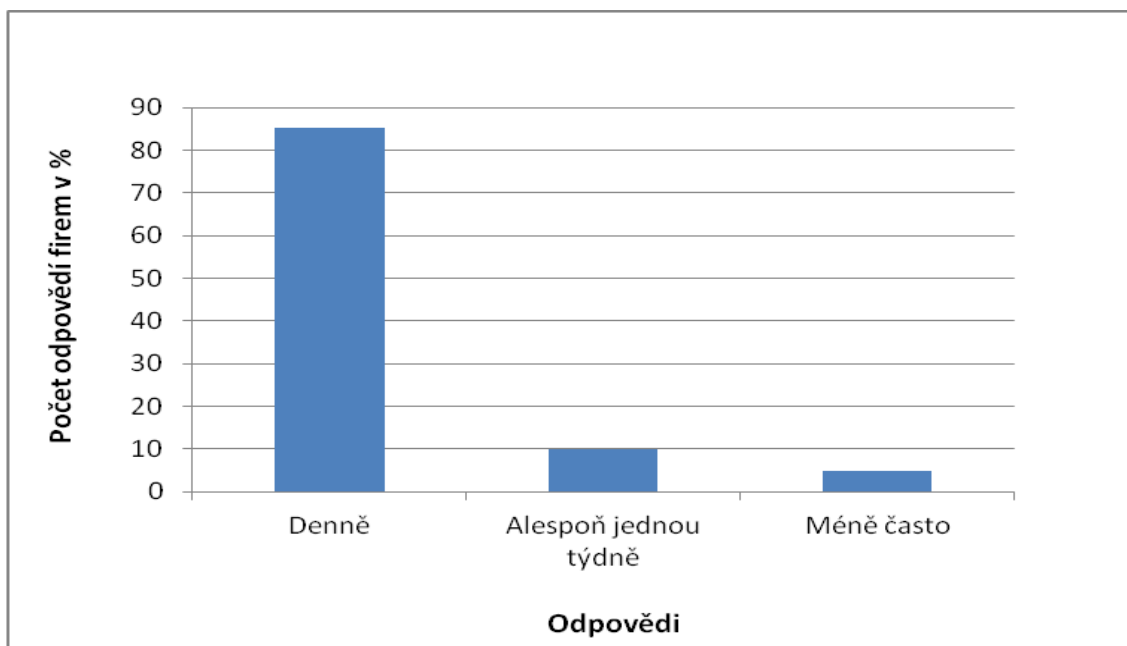
Graf 9: Důležitost blízkosti významné dopravní komunikace pro firmy ve vybraných lokalitách

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

Čtvrtá položka dále obsahovala dvě podotázky zjišťující frekvenci využívání významné dopravní komunikace a účely, k jakým ji firmy využívají. V první položce, tedy při zjišťování, jak často firmy významnou dopravní komunikaci využívají, se jednalo o uzavřenou otázku se třemi možnostmi výběru, přičemž šla zaškrtnout pouze jedna odpověď:

- denně
- alespoň jednou týdně
- méně často

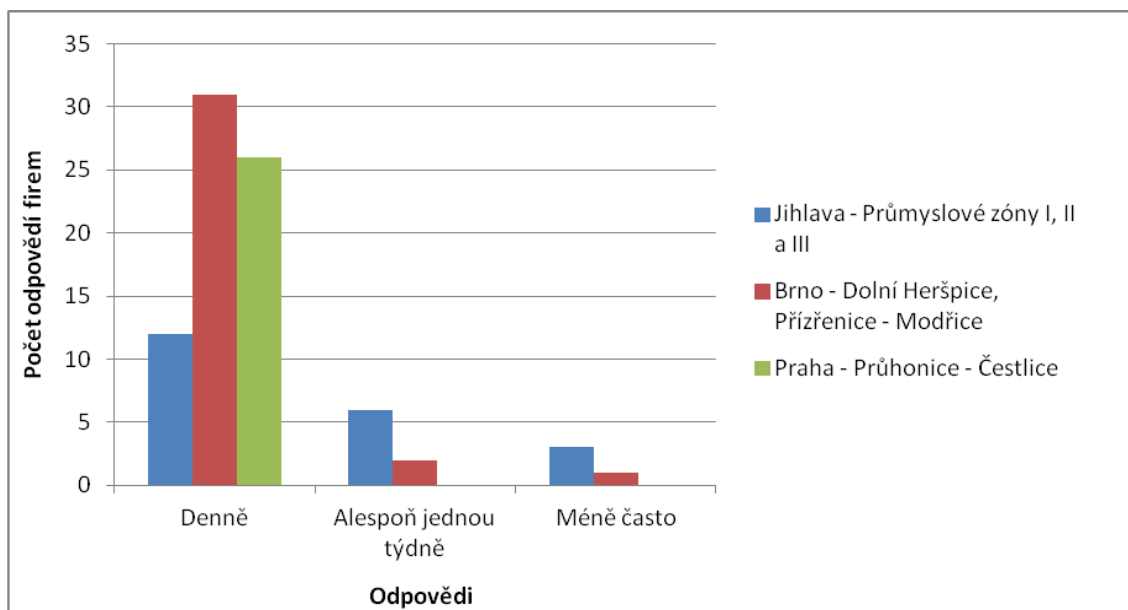
Nejčastější odpovědí byla položka *denně*, kterou uvedlo v dotazníku 69 firem z 81. *Alespoň jednou týdně* ji využije firem osm a *méně často* pouze čtyři. Lze proto říci, že významné dopravní komunikace jsou firmami v komerčních suburbiích využívány a hrají pro ně důležitou roli.



Graf 10: Frekvence využívání významné dopravní komunikace firmami

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

Nejklíčovější je blízkost významné dopravní komunikace pro firmy v komerčních suburbiích Průhonice - Čestlice a Dolní Heršpice, Modřice, Přízřenice. Z obchodní zóny Průhonice – Čestlice nevedla žádná firma jinou položku než *denní* využívání významné komunikace, což znamená klíčovou roli v jejich působení na trhu. Pro firmy z průmyslových zón v Dolních Heršpicích, Modřicích a Přízřenicích je situace obdobná. Pouze jedna firma uvedla, že využívá významnou dopravní komunikaci *méně často* než jednou týdně a dvě firmy přiznaly její využívání položkou *alespoň jednou týdně*. Opět nejvíce firem zvolilo položku denního využívání. V Jihlavě již nehrají významné komunikace natolik velkou roli jako ve dvou předchozích lokalitách, jelikož šest firem ji využívá *alespoň jednou týdně* a tři *méně často*. Firmy mohou využívat k dopravě do místa i komunikace nižších tříd a nižší významnosti. Také spousta zaměstnanců a majitelů firem v lokalitě bydlí, tudíž nemusí cestovat do zaměstnání. Naopak v Brně a Praze je doprava do lokalit v podstatě závislá na využívání dálnic či rychlostních silnic a firmy nemají jinou možnost dopravy do lokalit.



Graf 11: Frekvence využívání významné dopravní komunikace firmami ve vybraných lokalitách

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

Dále bylo na místě zjistit, k jakým účelům respondenti dané komunikace využívají, což bylo úkolem druhé podotázky. Byla zvolena forma otevřené otázky – firmy tedy mohly napsat jeden či více účelů, podle jejich uvážení a potřeb. Výsledky lze shrnout jediným nadřazeným slovem, který zahrnuje veškeré odpovědi, a to slovem doprava. Všechny výpovědi firem byly vztaženy pouze k dopravě a byly kategorizovány do těchto sedmi skupin:

- doprava
- doprava výrobních materiálů do a z lokality
- doprava zboží do a z lokality
- doprava osob do a ze zaměstnání
- dojezd k zákazníkům
- dojezd do provozoven
- služební cesty

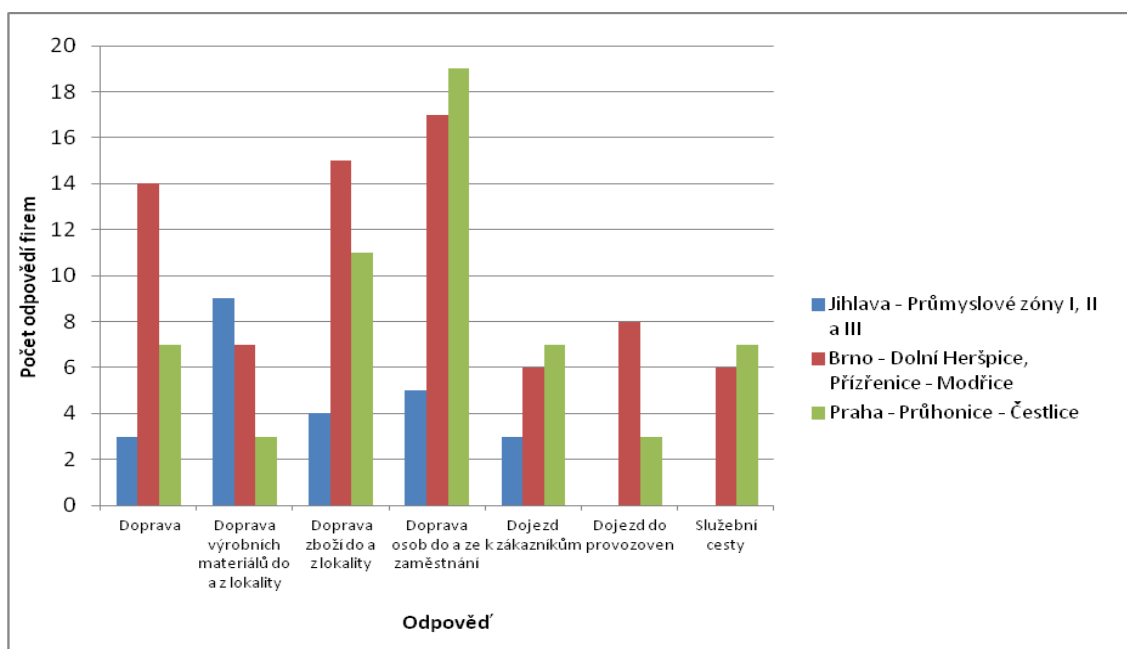
Více účelů využívání významné dopravní komunikace uvedlo 54 firem z 81. Naopak 27 firem uvedlo pouze jediný účel, z čehož 24 krát jím bylo stručně slovo doprava, což bylo důvodem pro vytvoření zvláštní kategorie – doprava. Zbylé firmy byly již konkrétnější a uváděly podrobnější účely využívání.

Tabulka 7: Přehled počtů účelů uvedených firmami

Počet uvedených účelů využívání významné dopravní komunikace	Počet firem	Počet firem v %
1	27	33,33
2	38	46,91
3	13	16,05
4	3	3,71

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

V jihlavských průmyslových zónách využívají významné dopravní komunikace především k dopravě výrobních materiálů do lokality a také k jejich dopravě z místa. Naopak vůbec ji nevyužívají ke služebním cestám a dojezdům do provozoven. Firmy z brněnských suburbí psaly důvodů více a nejvíce využívají komunikaci k dopravě do a ze zaměstnání. Pokud nebydlí v přilehlých vesnicích u suburbia, nemají jinou možnost než dopravu po dálnici či rychlostní komunikaci, jelikož ze vzdálenějších lokalit či naopak z centra města přivádějí do území dopravu právě ony. Druhým nejčastějším účelem využívání zvolili respondenti dopravu zboží z a do území, což souvisí s velkou přítomností nákupních center a v nich působících malých obchůdků, které nemají jinou možnost, než dopravu zboží kamiony po dálnicích a rychlostních komunikacích. V dotazníku se dále objevily také účely služebních cest a dojezdu do provozoven, což nebylo u jihlavských firem zaznamenáno. Podobný trend lze pozorovat i v obchodní zóně Průhonice – Čestlice. Největší využití komunikací je pro přepravu osob z a do zaměstnání a dále také pro dopravu zboží z a do lokality. Důvody těchto odpovědí jsou připisovány stejné, jako byly zmíněny u brněnských území. Z pražského území také přišlo nejvíce stručných odpovědí - doprava - a to 14.



Graf 12: Účely využívání významných dopravních komunikací

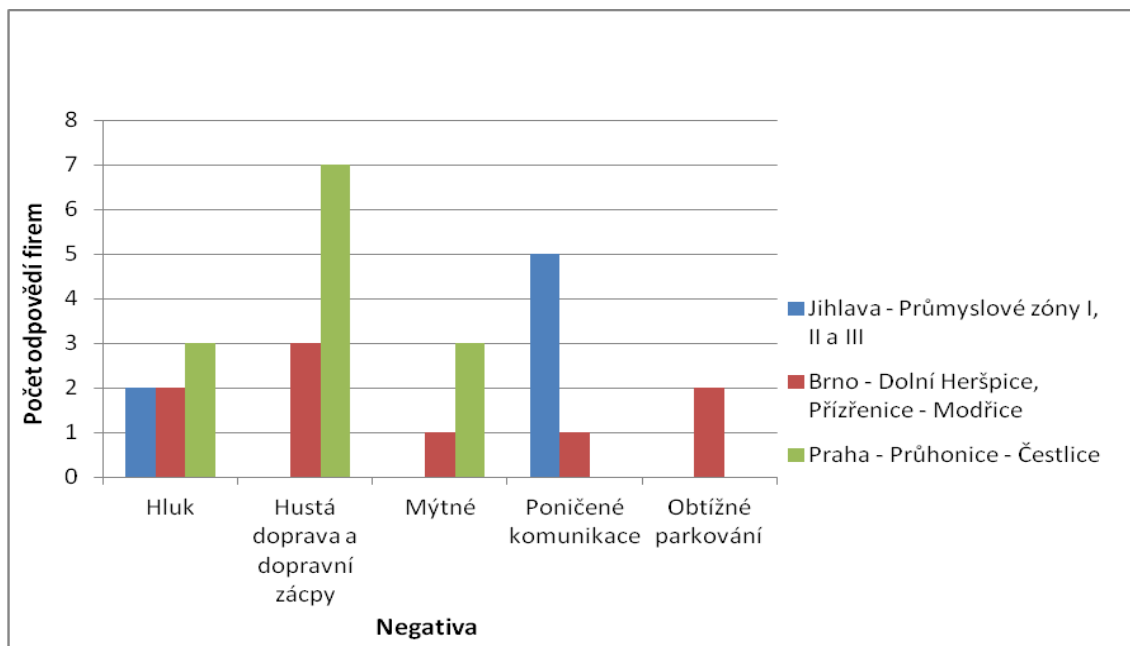
Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

Poslední položkou dotazníku byla opět otevřená otázka, ve které bylo dotazováno na negativa vyplývající pro firmy z blízkosti významné dopravní komunikace. Z 81 firem odpovědělo 52, že nezaznamenává žádná negativa. Zbýlých 29 respondentů uvedlo jednu nebo více položek, které shledávají negativními v důsledku přítomnosti významné dopravní komunikace. Odpovědi byly rozřazeny do uvedených pěti skupin:

- hluk
- hustá doprava a dopravní zácpy
- mýtné
- poničené komunikace
- obtížné parkování

Z jihlavských průmyslových zón spatřuje negativa z blízkosti významné dopravní komunikace sedm firem. Dvě zmínily hluk a pět firem uvedlo poničené komunikace. Jednalo se o firmy z Průmyslových zón I a II. I při terénním průzkumu bylo patrné, že současný stav dálnice D1 je velmi špatný a to především v jihlavském úseku. V průběhu roku 2013 je plánovaná rekonstrukce dálnice D1 a začít s opravami se má primárně v části Větrný Jeníkov – Jihlava (^[20]Jihlavske-listy.cz). V brněnských územích se kromě těchto dvou důvodů objevilo také placení mýtného, hustá doprava a dopravní zácpy, a obtížné parkování. Hustá doprava a dopravní zácpy souvisí s křížením dálnic D1 a D2 na katastrálních územích a tudíž také s velkou koncentrací tranzitní dopravy, která lokalitou pouze projíždí. Dále uvedený důvod souvisí s přítomností velkých nákupních center, která bývají neustále přeplněna, a křížící se dojížděnkou lidí mezi rezidenčními

a komerčními suburbii a centrem města. Firmy sídlící v obchodní zóně Průhonice – Čestlice zaznamenávají hustou dopravu a dopravní zácpy, které spatřují v důsledku blízkosti významné dopravní komunikace. Důvody jsou stejné jako v brněnských lokalitách, přičemž k nim přibývají ještě lidé cestující do hlavního města Prahy, kteří po dálnici D1 projíždí, a tudíž zatěžují okolí Průhonice – Čestlic. S těmito faktory také souvisí hluk, který uvedly 3 firmy, a poplatky mýtného taktéž s 3 firmami.



Graf 13: Negativa vyplývající pro firmy z přítomnosti významné dopravní komunikace ve vybraných lokalitách

Zdroj: vlastní data a vlastní tvorba

6. ZÁVĚR

Závislost mezi procesem suburbanizace a dopravou je v současné době velmi diskutovaným tématem, přičemž se dochází k závěru, že jejich vztah je oboustranný. Nelze proto říci, že suburbanizace ovlivňuje dopravu či naopak. Oba uvedené jevy s sebou přináší řadu pozitivních i negativních proměn, které se navzájem ovlivňují. Hlavním cílem práce bylo detailněji prostudovat formou případových studií sledované území z hlediska komerčních aktivit a jejich souvislostí s průběhem nadřazené dopravní infrastruktury. Vybrána byla tři území – v zázemí města Brna, Jihlavy a Prahy – přičemž hlavním faktorem pro vytipování uvedených reprezentativních lokalit byla blízkost dálnice D1 a větší koncentrace komerčních aktivit v územích. V lokalitách byl proveden průzkum a souvislost mezi komerčními aktivitami a dopravní infrastrukturou byla zjišťována dotazníkovým šetřením.

Firmy, které změnily během své existence sídlo, byly v největší míře zakládány v rozmezí let 1991 – 1995, kdy došlo v České republice k uvolnění režimu a došlo k rozkvětu soukromé podnikatelské sféry. Byly zakládány nové firmy, které dodnes na trhu působí a pouze přesunuly během své existence sídlo do komerčních suburbií. Nejvýraznější počet těchto firem byl zjištěn při dotazníkovém šetření z jihlavských průmyslových zón. Naopak nejméně z pražské komerční zóny Průhonice – Čestlice, což je připisováno faktu, že v této lokalitě fungovalo komerční suburbium již od první poloviny 90. let 20. století. Firmy tudíž mohly rovnou zakládat svá sídla v zázemí města. Dalším důvodem by mohla být místní silná konkurence na trhu, která mohla starší firmy přivést k úpadku. Naopak firmy vznikající v posledních 13 letech (tedy v 21. století) již nevykazují trend změn sídel. V tomto období je proces koncentrování komerčních aktivit v suburbiích natolik rozšířen, že firmy nemají potřebu zakládat svoje sídla v jiných lokalitách. Hypotéza se ale potvrdila pouze z části, jelikož přesun firem nebyl z uvědomění si vzniku nových reprezentativních adres v zázemích. Důvod reprezentativnosti adresy vyslovily pouze čtyři firmy z pražských Průhonic – Čestlic. Praha je silné ekonomické centrum, kde je velmi silná konkurence. Firmy proto velmi zajímá, kde sídlí a které lokality jsou pro ně výhodné a reprezentativní. V Brně pravděpodobně tedy zůstávají reprezentativní adresy stále v centru města. Co se týče Jihlavy, jedná se o malé město, kde není zatím natolik vyprofilován rozdíl mezi reprezentativními lokalitami pro komerční aktivity.

Dopravní dostupnost se v dotazníkovém šetření potvrdila jako nejdůležitější důvod pro změnu sídla firmy. Obecně ji respondenti uváděli nejčastěji, přičemž blízkost významných dopravních komunikací hodnotí jako velmi důležitou až důležitou, a využívají je téměř denně. V získaných výsledcích lze ale spatřovat rozdíly mezi jednotlivými sledovanými územími. V Průhonicích – Čestlicích je blízkost významné

dopravní komunikace velmi důležitá a firmy ji využívají denně, přičemž je využívána především k dopravě do a ze zaměstnání a k dopravě zboží do a z lokality. V brněnských územích je hodnocena blízkost jako důležitá a firmy ji využívají denně převážně ke stejným účelům jako v Praze. Jihlavské firmy vykazují poněkud odlišné výsledky, než byly zjištěny u předchozích dvou území, což plyne z charakteru lokality. Průmyslové zóny I a II vznikaly jako syntéza funkce bydlení a zaměstnání. Zejména až nově vznikající Průmyslová zóna III vykazuje prvky opravdového komerčního suburbia. I když se v územních plánech Jihlavy počítá s rozšiřováním území, čeká jej ještě dlouhá cesta. Tudíž se ani výsledky dotazníkového šetření z Jihlavy nemohly podobat výsledkům například z obchodní zóny Průhonice – Čestlice, kde jsou komerční aktivity soustředěny od první poloviny 90. let 20. století a již v té době se v místních územních plánech počítalo se vznikem suburbia. Pro většinu jihlavských firem je blízkost významné dopravní komunikace důležitá, ale v odpovědích respondentů byla zaznamenána ve dvou případech také položka méně důležitá. Frekvence jejího využívání je zejména denně, ale v lokalitě se vyskytují také firmy, které využívají významnou dopravní komunikaci alespoň jednou týdně či méně často. Nejčastější účel využívání je doprava výrobních materiálů do a z lokality, doprava zboží do a z lokality a také doprava do a ze zaměstnání.

Celkem 64,20 % firem neshledává žádná negativa pramenící z blízkosti významné dopravní komunikace. Zbývající část respondentů vidí záporem především hluk, hustou dopravu a dopravní zácpy, platbu mýtného, poničené komunikace a obtížné parkování, přičemž je opět nutné nezobecňovat, ale rozlišit jednotlivá sledovaná území. V pražském suburbii shledávají negativem firmy zejména hustou dopravu a dopravní zácpy, dále hluk a platbu mýtného pro kamionovou dopravu. V Brně byl zaznamenán obdobný problém s hustou dopravou a dopravními zácpami, stejně jako s hlukem. Odlišným problémem se v území jeví obtížné parkování. Naopak jihlavské firmy považují za velké a jediné problémy porušené komunikace a hluk, což je zapříčiněno již několikrát zmiňovanou nepřipraveností území – zejména Průmyslové zóny I - na větší koncentraci komerčních aktivit.

Celkově lze tedy říci, že vztah mezi procesem suburbanizace a nadřazenou dopravní infrastrukturou je v současné době viditelný čím dál více a je pravděpodobné, že se bude nadále prohlubovat. Budou se dále rozrůstat komerční suburbia v blízkosti významných dopravních komunikací, bude docházet k výstavbám nových přivaděčů od suburbií k dálnicím, exitů na dálnicích a obchvatů měst. Tím bude vzrůstat zatížení území a je otázkou, kdy dojde proces do bodu přesycení a vyvstane potřeba navrácení aktivit do měst. Suburbia se stále vzdalují od center měst, přičemž ta zůstávají opuštěná. K určitému útlumu rozpínání suburbií do okolních krajín došlo díky hospodářské krizi, která nastala v roce 2008, a díky níž se přestala nejen v České republice budovat nová obchodní centra a firmy měly tendenci více zanikat než vznikat. Přesto proces rozrůstání pokračuje nadále (i když ne v tak rozsáhlé míře jako před krizí). V územních plánech sledovaných lokalit

se nadále počítá s rozvojem území. Nejdynamičtější růst by měl v následujících letech zasáhnout jihlavská suburbia, která se nachází na začátku svého rozvoje. Naopak nejmenší „boom“ se očekává v pražských Průhonicích – Čestlicích, v nichž je území již značně zastavěno.

7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

7.1 Literatura

BERÁNEK, P. (2006): Vliv přímých zahraničních investic na ekonomickou úroveň regionu (na příkladu firmy Bosch Diesel, s r. o.). Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko – správní fakulta, obor Regionální rozvoj a správa, Brno, 57 s.

BIČÍK I., KUPKOVÁ L. (2006): Vývoj využití ploch v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. (ed) (2006): Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 42 – 63.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Univerzita Karlova v Praze, Karolinum, Praha, 112 s.

BRUNN, S. D., WILLIAMS, J. F. (1983): Cities of the World: World Regional Urban Development. Harper and Row, New York, 506 s.

GAVORA, P. (2000): Úvod do pedagogického výzkumu. Paido, Brno, 207 s.

GONDOVÁ, G. (2004): Životný štýl obyvateľov v suburbánnej zóne Prahy. Magisterská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 108 s.

HARTSHORN, T., MULLER, P. (1989): Suburban downtowns and the transformation of metropolitan Atlanta's business landscape. Urban Geography 10:375-395, Columbia, s. 375 – 395.

HNILIČKA, P. (2005): Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Era, Brno, 131 s.

CHAPIN, F. S. (1965): Urban Land Use Planning. University of Illinois Press, Urbana, 498 s.

JOHNSTON, R., GREGORY, D., PRATT, G., WATTS, M. (2000): The Dictionary of Human Geography. Blackwell Publishing, Oxford, 958 s.

KOUŘILOVÁ, J. (2004): Suburbanizace a suburbanizační procesy. In: Kolektiv autorů: Úvod do regionálních věd a veřejné správy. Aleš Čeněk, Plzeň, 2004.

KRAFT, S. (2011): Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 156 s.

KREMLÁČKOVÁ, M. (2010): Jihlava – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 103 s.

MARADA, M. (2003): Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 57 s.

MARADA, M. (2006): Dopravní vztahy v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. (ed) (2006): Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 64 – 78.

MATULOVÁ, E. (2008): Socioekonomická analýza města Jihlava. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko – správní fakulta, obor Regionální rozvoj a správa, Jihlava, 53 s.

MULÍČEK, O. (2002): Suburbanizace v Brně a jeho okolí. In: Sýkora, L. (ed) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku o. p. s., Praha, s. 171 – 181.

MYŠKOVÁ, J. (2010): Projevy suburbanizace v Brně a jeho zázemí. Bakalářská práce. Masaryková univerzita, Ekonomicko – správní fakulta, obor Regionální rozvoj a správa, Brno, 48 s.

OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: Sýkora, L. (ed) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku o. p. s., Praha, s. 39 – 54.

OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 2/2003, s. 235-253.

PERLÍN, R. (2002): Nízkopodlažní výstavba v územních plánech obcí v zázemí Prahy. In: Sýkora, L. (ed) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku o. p. s., Praha, s. 141 – 155.

PULDOVÁ, P., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Změny sociálního prostředí v zázemí Prahy jako důsledek procesu suburbanizace. In: Ouředníček, M. (ed) (2006): Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 128-142.

PTÁČEK, P. (2002): Suburbanizace v USA a Německu: zdroj inspirace i poučení. In: Sýkora, L. (ed) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku o. p. s., Praha, s. 55 – 79.

PUCHER, J. (2002): Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání. In: Sýkora, L. (ed) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku o. p. s., Praha, s. 101 – 121.

SELTZER, E. (2002): Suburbanizace a její ekonomické, ekologické a sociální důsledky: poučení z vývoje v Portlandu. In: Sýkora, L. (ed) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku o. p. s., Praha, s. 82 – 100.

SÝKORA, L. (2002): Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. In: Sýkora, L. (ed) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku o. p. s., Praha, s. 9 – 19.

ŠILHÁNKOVÁ, V. (2007): Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst. Civitas per populi, Hradec Králové, 234 s.

TEMELOVÁ, J. (2006): Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí. In: Ouředníček, M. (ed) (2006): Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 19 – 41.

TRMAČ, V. (2010): Změny dopravních vazeb v prostoru města Brna. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 99 s.

UHNAVÁ, M. (2008): Srovnání metropolitních areálů velkých českých měst. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 99 s.

URBÁNKOVÁ, J. (2005): Vliv suburbanizace na dopravu. Ročníková práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 45 s.

URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. (ed) (2006): Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 79 – 95.

VAN DEN BERG, I., DREWETT, R., KLAASSEN, L. H., ROSSI, A. (1982): A study of Growth and Decline. Urban Europe. Pergamon Press Oxford, 162 s.

VAVROUCHOVÁ, H., KŘENOVSKÁ, I., PÁKOZDIOVÁ, M. (2013): Dynamika krajiny v zázemí města Brna pod vlivem suburbanizačních procesů. In: Svobodová, H. (ed.): Nové výzvy pro geografii. Výroční konference České geografické společnosti, 3. - 7. září 2012. Masarykova univerzita, Brno, s. 307-314.

7.2 Internetové zdroje:

[1] Povinneruceni.com. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.povinné-ručení.com/povinne-ruceni-vyvoj/>>.

[2] Carsharing.net. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.carsharing.net/>>.

[3] Aquapalace.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.aquapalace.cz/o-nas/charakteristika>>.

[4] Maps.google.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://goo.gl/maps/4xRzb>>.

[5] Suburbanizace.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://suburbanizace.cz/01_cestlice.htm>.

[6] Maps.google.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://goo.gl/maps/3uk1o>>.

[7] Maps.google.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://goo.gl/maps/kTgN9>>.

[8] Maps.google.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://goo.gl/maps/8sXem>>.

[9] Maps.google.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://goo.gl/maps/6pzlk>>.

- [10] Brno.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.brno.cz/obcan/skolstvi-vzdelavani/vysoke-skoly/>>.
- [11] Modřický internetový magazín 2010. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://mim.voda.cz/e/2010/index.htm>>.
- [12] Olympia – centrum.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://www.olympia-centrum.cz/cz/olympia_brno>.
- [13] Modrice.rwems.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <www.modrice.rwems.cz>.
- [14] Brno.avionshoppingpark.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.brno.avionshoppingpark.cz/about-the-centre>>.
- [15] Denikreferendum.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.denikreferendum.cz/clanek/5929-dolni-herspice-a-prizrenice-zustavaji-v-brne>>.
- [16] Jihlava.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.jihlava.cz/casti-mesta/d-465986/p1=52334>>.
- [17] Jihlava.idnes.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://jihlava.idnes.cz/v-jihlave-stavi-vedecka-centra-de1-/jihlava-zpravy.aspx?c=A120615_1792673_jihlava-zpravy_mav>.
- [18] Kariera.bosch.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://kariera.bosch.cz/media/cz/documents_cz/bosch_employer_documents_cz/locations_3/Bosch_brozura_kariera_cs.pdf>.
- [19] Doprava-zr.ic.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://doprava-zr.ic.cz/silnice353.php#trasa>>.
- [20] Jihlavske-listy.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.jihlavske-listy.cz/clanek12699-za-dva-tydny-zacina-rekonstrukce-d1.html>>.
- [21] Britannica.com. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://advocacy.britannica.com/blog/advocacy/2007/12/understanding-habitat-loss-and-fragmentation-in-terrestrial-environments/>>.

- [22] Stock-clip.com. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://stock-clip.com/video-footage/commercial+property/7>>.
- [23] Suburbanizace.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://www.suburbanizace.cz/01_teorie_suburbanizace.htm>.
- [24] Fotozletadla.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.fotozletadla.cz/node/16>>.
- [25] Pruhonice-cestlice.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.pruhonice-cestlice.cz/index.php/o-centru>>.
- [26] Olympia – centrum.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://www.olympia-centrum.cz/cz/olympia_brno>.
- [27] Brno.avionshoppingpark.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.brno.avionshoppingpark.cz/press-sections/foto/avion-brno>>.
- [28] Bosch.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://www.bosch.cz/cs/cz/our_company_7/locations_7/jihlava_menu/jihlava_menu_uvod.html>.
- CÍLEK, V., BAŠE, M. (2005): Suburbanizace pražského okolí: dopady na sociální prostředí a krajinu. Praha. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.vesteckazvonicka.cz/files/active/0/Suburbanizace%20pra%C5%BEsk%C3%A9ho%20okol%C3%AD.pdf>>.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://www.czso.cz/>>.
- ČESTLICKÝ OBČASNÍK 2009. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://www.cestliceobec.cz/e_download.php?file=data/editor/178cs_14.pdf&original=%C4%8D.+10_2009_%C4%8Derven.pdf>.
- GALČANOVÁ, L., VACKOVÁ, B. (2008): Rezidenční suburbanizace v postkomunistické České republice, její kořeny, tradice a současnost. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://ivris.fss.muni.cz/papers/index.php?page=cislap>>.
- CHUMAN, T., ROMPORTL, D. (2008): Spatial pattern of suburbanization in the Czech Republic. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://www.suburbanizace.cz/dokumenty/VK_08_TCH_DR_en.pdf>.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J., MACEŠKOVÁ, M., NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., ROMPORTL, D., CHUMAN, T., ZELENDOVÁ, S., KUNCOVÁ, I. (2008): Suburbanizace.cz. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://www.suburbanizace.cz/odborne_brozura_down.htm>.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2008): Současná česká suburbanizace a její důsledky. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <http://www.natur.cuni.cz/ksgrrsek/urrlab/user/documents/jajinek//Jana/suburb_final.pdf>.

ROČENKY DOPRAVY 1997 – 2011. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>>.

VOBECKÁ, J., KOSTELECKÝ, T. (2007): Politické důsledky suburbanizace. Analýza případových studií proměn politického chování a občanské participace ve vybraných suburbánních lokalitách Prahy a Brna. Sociologické studie. [online]. [cit. 2013 – 04 – 04]. Dostupné na <<http://studie.soc.cas.cz/index.php3?lang=cze&shw=291>>.

8. SEZNAM GRAFŮ, MAP, POUŽITÝCH ZKRATEK, PŘÍLOH A TABULEK

Graf 1: Vývoj stupně automobilizace v České republice v letech 1960 – 2011

Graf 2: Meziroční nárůst počtu osobních automobilů v České republice v letech 1998 - 2011

Graf 3: Návratnost vyplněných dotazníků v jednotlivých dnech od jejich odeslání

Graf 4: Grafické vyjádření odpovědí firem na otázku číslo 3 v %

Graf 5: Důvody firem pro změnu sídla

Graf 6: Důvody firem k přesídlení podle vybraných lokalit

Graf 7: Jiné důvody firem k přesídlení podle vybraných lokalit

Graf 8: Důležitost blízkosti významné dopravní komunikace pro firmy

Graf 9: Důležitost blízkosti významné dopravní komunikace pro firmy ve vybraných lokalitách

Graf 10: Frekvence využívání významné dopravní komunikace firmami

Graf 11: Frekvence využívání významné dopravní komunikace firmami ve vybraných lokalitách

Graf 12: Účely využívání významných dopravních komunikací

Graf 13: Negativa vyplývající pro firmy z přítomnosti významné dopravní komunikace ve vybraných lokalitách

Mapa 1: Automobilizace obcí České republiky k 1. 1. 2011

Mapa 2: Změna automobilizace obcí České republiky v letech 2007 – 2011

Mapa 3: Přírůstek komerčních lokalit v České republice mezi roky 1990 a 2000

Mapa 4: Obchodní zóna Průhonice – Čestlice

Mapa 5: Brněnské komerční zóny – Dolní Heršpice, Modřice, Přízřenice

Mapa 6: Průmyslové zóny I, II a III v Jihlavě

Příloha 1: Urban sprawl na Floridě

Příloha 2: Komerční suburbium Illinois, USA

Příloha 3: Rezidenční suburbanizace v obci Jesenice u Prahy

Příloha 4: Komerční suburbanizace v Plzni - Borská pole

Příloha 5: Nevyplněný dotazník

Příloha 6: Obchodní zóna Průhonice - Čestlice

Příloha 7: Nákupní centrum Olympia Brno

Příloha 8: Nákupní centrum Avion Shopping Park - Brno

Příloha 9: Průmyslová zóna I - Jihlava

Příloha 10: Areál společnosti Bosch Diesel Jihlava

Příloha 11: Vyplněný dotazník z Průmyslové zóny I - Jihlava

Tabulka 1: Přehled vrácených dotazníků podle vybraných území

Tabulka 2: Přehled telefonních hovorů v návaznosti na vyplněné dotazníky

Tabulka 3: Rozdělení firem do skupin a návratnost dotazníků v rámci daného rozdělení

Tabulka 4: Počty dotazníků vyplněných od firem na základě odpovědí na otázku číslo 3

Tabulka 5: Přehled firem z jednotlivých lokalit podle změny sídla a roku vzniku

Tabulka 6: Přehled směrů firem při přesídlení v jednotlivých sledovaných územích

Tabulka 7: Přehled počtů účelů uvedených firmami

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČSÚ – Český statistický úřad

USA – Spojené státy americké

9. PŘÍLOHY

Příloha 1: Urban Sprawl na Floridě



Zdroj: ^[21]Britannica.com

Příloha 2: Komerční suburbium Illinois, USA



Zdroj: Zdroj: ^[22]Stock – clip.com

Příloha 3: Rezidenční suburbanizace v obci Jesenice u Prahy



Zdroj: ^[23]Suburbanizace.cz

Příloha 4: Komerční suburbanizace v Plzni - Borská pole



Zdroj: ^[24]Fotozletadla.cz

Příloha 5: Nevyplněný dotazník

DOTAZNÍK

1) Název vaší firmy: _____

2) V jakém roce byla vaše firma založena? _____

3) Změnila vaše firma během své existence sídlo? Ano Ne

Kde vaše firma dříve sídlila? (město, ulice..) _____

¹Co vás ke změně sídla vedlo?

Dopravní dostupnost

Velikost pozemku

Cena pozemku

Kvalita životního prostředí

Reprezentativní adresa

Jiné důvody _____

4) Jak důležité je pro vás být v blízkosti významné dopravní komunikace?

Velmi důležité Důležité Neutrální Méně důležité Nedůležité

Jak často významnou dopravní komunikaci využíváte?

Denně

Alespoň jednou týdně

Méně často

K jakým účelům ji využíváte? _____

¹ Vyplňte pouze v případě kladné odpovědi na předchozí otázku.

5) Vyplyvaji z blizkosti vyznamne dopravní komunikace pro vaši firmu nějaká negativa?

Dotazník vyplnil/a _____

Zdroj: vlastní tvorba

Příloha 6: Obchodní zóna Průhonice - Čestlice



Zdroj: ^[25]Pruhonice-cestlice.cz

Příloha 7: Nákupní centrum Olympia Brno



Zdroj: ^[26]Olympia – centrum.cz

Příloha 8: Nákupní centrum Avion Shopping Park - Brno



Zdroj: ^[27]Brno.avionshoppingpark.cz

Příloha 9: Průmyslová zóna I - Jihlava



Zdroj: vlastní fotografie

Příloha 10: Areál společnosti Bosch Diesel Jihlava



Zdroj: ^[28]Bosch.cz

Příloha 11: Vyplněný dotazník z Průmyslové zóny I - Jihlava

DOTAZNÍK

1) Název vaší firmy: Primont spol. s r. o.

2) V jakém roce byla vaše firma založena? 1993

3) Změnila vaše firma během své existence sídlo? Ano Ne

¹Kde vaše firma dříve sídlila? (město, ulice..) Velký Beranov 125, 588 21 Velký Beranov

¹Co vás ke změně sídla vedlo?

Dopravní dostupnost

Velikost pozemku

Cena pozemku

Kvalita životního prostředí

Reprezentativní adresa

Jiné důvody koupě vlastního pozemku

4) Jak důležité je pro vás být v blízkosti významné dopravní komunikace?

Velmi důležité Důležité Neutrální Méně důležité Nedůležité

Jak často významnou dopravní komunikaci využíváte?

Denně

Alespoň jednou týdně

Méně často

K jakým účelům ji využíváte? doprava materiálu a osob

¹ Vyplňte pouze v případě kladné odpovědi na předchozí otázku.

5) Vyplyvaji z blizkosti vyznamne dopravní komunikace pro vaši firmu nějaká negativa?
ne

Dotazník vyplnil/a: B. Sýkora