

Živelná urbanizace příměstské krajiny a její ekonomické, sociální a environmentální důsledky



RNDr. Luděk Sykora, Ph.D. (1965)
Vystudoval ekonomickou a regionální geografii na PŘF UK v Praze, byl aspirantem v Geografickém ústavu ČSAV. Na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK v Praze přednáší o vývoji, struktuře a rozvoji měst, globalizaci a dalších tématech. Spolupracuje s ÚEP, o.p.s., na projektu, který upozorňuje na negativní ekonomické, sociální a environmentální dopady živelné urbanizace příměstské krajiny (<http://www.ecn.cz/tep>).

Kontaktní adresa:

PŘF UK, Katedra soc. geografie a reg. rozvoje, Albertov 6,
128 43 Praha 2, tel: 2195 2253, fax: 2492 0657, e-mail:
sykora@natur.cuni.cz, <http://www.natur.cuni.cz/~sykora/>

Příspěvek vychází z vlastního výzkumu autora a z diskusí konaných v průběhu čtyř seminářů "Udržitelný rozvoj městských aglomerací", které v minulém roce pořádal Ústav pro ekopolitiku v rámci projektu "Transatlantické environmentální sítě". V současnosti se jako jeden z výstupů projektu připravuje publikace "Živelná urbanizace příměstské krajiny". Předkládaný článek, který volně navazuje na příspěvek T. Gremlici v č. 2/2000 Environmentálních aspektů podnikání, je upravenou verzí jedné z kapitol v připravovaném sborníku.

Článek diskutuje několik otázek. Dochází u nás k suburbanizaci? Jak je významná? Jakých forem nabývá? Jaké má důsledky pro udržitelný rozvoj osídlení? Jaké důsledky může v budoucnosti přinést její případný mohutný rozvoj? Jsme si vědomi jejích dopadů? Chceme se jim bránit? Máme k tomu nástroje? Existuje politická vůle využívat tyto nástroje?

Úvod

V posledním desetiletí dochází v České republice k významným změnám v uspořádání měst. Jedním z trendů je jejich prostorové rozšiřování. V okolí měst vznikají nové obytné okrsky a komerční zóny. Suburbanizace zatím nedosahuje rozměrů srovnatelných s městy v západní Evropě a USA. Z kvalitativního hlediska však přináší poměrně radikální a v podstatě nevratné změny v našem systému osídlení. Ze zahraničních zkušeností víme, že některé formy suburbanizace přinášejí neblahé důsledky.

Prostorová expanze měst do okolní přírodní a venkovské krajiny může nabývat rozmanitých forem. Nové rozvojové plochy mohou být koncentrovány po obvodu stávajícího kompaktního města. Výstavba však také může být roztroušena v mnoha drobných lokalitách v širokém okolí měst. Některé z forem urbanizace příměstské krajiny jsou šetrnější vůči přírodnímu prostředí, jiné přinášejí řadu nežádoucích důsledků.

Struktura osídlení se vyznačuje vysokou setrvačností a výsledky procesu urbanizace přinášejí v podstatě nevratné změny ve využívání krajiny člověkem. Transformace existujících a vznik nových sídelních struktur vede k dlouhodobě prostorově ukotvenému rozmístění lidí a jejich aktivit v krajině. Proto musíme suburbanizaci věnovat pozornost již v

počátcích a pokusit se o aktivní ovlivňování jejích forem s cílem zajistit udržitelný rozvoj městských aglomerací.

Současná suburbanizace v Česku

Suburbanizace se rozvíjí především v zázemí našich největších měst Prahy a Brna. Přestože můžeme výstavbu rodinných domků i velkých obchodů sledovat i v menších městech, její rozsah je omezený a často je realizován v rámci kompaktního města. Vnější částí Prahy a Brna a území okolních obcí se stávají novou rozvojovou oblastí. Suburbanizace přináší významné změny způsobu využití území. Zemědělská výroba je postupně nahrazována bydlením i komerčními funkcemi. Vedle rodinných domků se staví hypermarkety, velká nákupní centra a zakládají se industriální zóny se sklady, distribučními centry i výrobou.

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

Rychlejší rozvoj suburbánního bydlení je limitován nízkou kupní silou obyvatelstva. Rodinné domky si pořizují téměř výhradně domácnosti s vysoce nadprůměrnými příjmy. Předměstské zóny migrační získávají především vzdělané a příjmově silné obyvatelstvo. Sociální status nově příchozích domácností i jejich způsob života ostře kontrastuje s původním obyvatelstvem, vždyť v příměstské zóně komunistických měst žilo obyvatelstvo nízkého sociálního statusu.

Na transformaci příměstské zóny se dynamičtěji a radikálněji podílejí komerční projekty, spojené s lokalizačními preferencemi obchodních, distribučních, skladovacích i výrobních aktivit s vysokými nároky na plochu a dopravní dostupnost. Zatímco výstavba rodinných domků je rozptýlena do mnoha malých lokalit, hypermarkety a nákupní centra se soustřeďují do komplexů budovaných v sousedství dálnic a významných dopravních křižovatek. V Praze je důležitým lokalizačním faktorem i přítomnost metra, jež sahá až k okrajům města.

V Praze a jejím bezprostředním okolí se nachází několik lokalit koncentrujících novou komerční/obchodní výstavbu. V Brně se vytváří jedna dominantní zóna táhnoucí se jižně od centra a kulminující v těsné blízkosti křižovatky dálnic na Prahu a Bratislavu. Zatímco až donedávna se většina nákupů odehrávala v městských centrech a obchodních zónách městských čtvrtí, v několika posledních letech se značná část nákupů obyvatelstva přesunula do zóny na hranicích města a příměstské krajiny.

Vedle obchodů se ve vnějších částech obou měst začíná prosazovat výstavba kanceláří, skladů i výrobních objektů. V Praze se nové kanceláře a skladovací objekty staví v ob-

lasti mezinárodního letiště Ruzyně. Mezi Průhonice a Modleticemi se podél dálnice D1 vytváří téměř kontinuální zástavba obchodními, skladovacími a distribučními zařízeními. Podobná koncentrace vzniká u Rudné na dálnici D5. Samospráva Brna pokládá značný důraz na rozvoj Českého technologického parku na severním okraji města v těsném sousedství univerzitního areálu, kde se nacházejí kancelářské budovy i objekty pro "hi-tech" výrobu, a na rozvoj Černovické terasy s industriální zónou na jihovýchodě města. Zatímco se rozvíjí výstavba na zelené louce za městem, v blízkosti městských center zůstávají zdevastované plochy opuštěné průmyslovou výrobou.

Přestože Praha i Brno mají dostatečné množství rezervních ploch pro novou výstavbu uvnitř administrativních hranic města, mnohé z projektů komerčních i rezidenčních výstavby se stěhují mimo hranice města. Hlavními motivy jsou nižší ceny pozemků a snadnější vyjednávání rozvojových projektů se samosprávami menších obcí. Zájmy města a obcí v okolním území se často dostávají do protikladu. Města chtějí udržet kompaktní strukturu zástavby, zatímco samostatné obce za administrativními hranicemi měst se snaží o přilákání investic na jejich území. Koordinace územního rozvoje v metropolitních regionech obou měst naráží na neochotu správ měst a obcí společně jednat o budoucím rozvoji. Otevřenou otázkou je nakolik budou chtít nově zvolené krajské samosprávy zlepšit současnou situaci.

Ekonomické, sociální a environmentální důsledky suburbanizace

Stavební rozvoj příměstských oblastí je charakterizován nízkou hustotou zástavby a vysokou prostorovou segregací jednotlivých lidských aktivit (bydlení, zaměstnání, nákupy, apod.). Ze zkušeností severoamerických a západoevropských měst víme, že se suburbánní formy osídlení vyznačují vyššími nároky na spotřebu energií a náklady na výstavbu technické infrastruktury a občanské vybavenosti.

Obyvatelstvo bydlící v izolovaných obytných okrscích je silně závislé na dojíždě osobním automobilem do práce a škol, za službami a kulturou. V našich poměrech se vedle víkendových překrvení způsobených chatari a chalupáři objevují celodenní a celotýdenní zácpy dojíždějících do města za prací a naopak vyjíždějících z města za nákupy do suburbánních nákupních center. Vysoká prostorová koncentrace některých funkcí a jejich značná prostorová segregace vyvo-



lávají neustálé přepravní toky. Nejde však jen o cesty mezi příměstskými lokalitami a centrem města, ale prudce narůstá i podíl cest mezi jednotlivými suburbánními lokalitami, jako je například dojíždka za nákupy z nových suburbánních rezidenčních zón do hypermarketů. Pokud se nová rezidenční zástavba dominantně realizuje na jedné straně

města a komerční je soustředěna na opačném konci, jako je tomu v současné Brně, cesty za nákupy směřují přímo přes vnitřní město.

Prudké zvýšení objemu individuální automobilové dopravy negativně ovlivňuje kvalitu životního prostředí (zácpy, zhoršování kvality ovzduší, hlukové zatížení). Kvalita života se tak v těchto oblastech, do kterých se lidé stěhují především za klidem a čistým prostředím, paradoxně snižuje. Oblasti s nízkou hustotou osídlení však není možné efektivně obsloužit veřejnou hromadnou dopravou. Většina obyvatel pak nemá jinou alternativu než použít osobní automobil.

Suburbanizace má významné sociální důsledky. Do pří-



městských lokalit se z vnitřních částí měst stěhují především domácnosti s vysokým sociálním statusem. Postupně tak může vzniknout silně vnímaná segregace mezi obyvateli předměstí a čtvrtí vnitřního města. V našich poměrech se může promítnout zejména do kontrastu mezi panelovým sídlištěm a rodinným bydlením za městem. Velmi závažným společenským důsledkem je posilování individualizace, ztráta sociální soudržnosti, oslabování sociálního kapitálu a občanské společnosti. Ztrátu sociální soudržnosti vyvolává především vysoká prostorová segregace funkcí a vysoce individualizované dojíždění osobním automobilem. Lidé tráví daleko více času v autech a to obvykle sami nebo s jinými členy rodiny. Vedle dojíždky do práce se jezdí i za nákupy. V málo vybavených nebo zcela nevybavených příměstských sídlech, kde poslední zbytky obchodů podléhají konkurenčním tlakům hypermarketů, se nechodí nakupovat pěšky, tak jako v tradičních čtvrtích vnitřního města. Jezdí se autem do neosobních hypermarketů. Při cestě autem však své sousedy nepotkám. V USA dochází i k prostorové segregaci škol od rezidenčních komunit. Rodiče vozí děti do škol auty. Žádná obec nechce mít vysokou koncentraci aut na svém území. Školy se tak stěhují mimo sídla. Časy, kdy jsme jako děti chodili společně ze školy domů a naši rodiče potkávali sousedy při nákupech v naší čtvrti, mohou být nenávratně pryč. Dnes se autem jezdí do práce, do restaurace, za kulturou. Multifunkční obchodně zábavní komplexy hypermarketů, multikin, restaurací, butiků, kuželkáren a squashových kurtů nabízejí nové, silně koncentrované formy nákupů a zábavy. Proč ne, ale což tak mít možnost alternativní volby! Na předměstích však alternativa neexistuje.

Rozvoj příměstské zóny často nepřímou podmiňuje úpadek vnitřních částí měst. Odchod obyvatel s vyššími příjmy ze čtvrtí vnitřního města a ze sídlišť na předměstí přináší sni-

žení sociálního statusu těchto čtvrtí. Významný dopad má relokace komerčních funkcí z centra na předměstí. Maloobchod se stěhuje za zákazníky na okraje měst. Rozšiřující se výroba potřebuje větší plochy, které nachází za městem. Ve vnitřních městech zůstávají nevyužité pozemky se starými, rozpadajícími se budovami a v případě oblastí opuštěných průmyslovou výrobou i se značně znečištěnou půdou. Investoři upřednostňují výstavbu na zelené louce. Veřejný sektor se zatím nepoučil ze zahraničních zkušeností a téměř nic nebylo uděláno pro revitalizaci "brownfields", která by nabídla alternativu k suburbanizaci ("greenfields").

Omezení nežádoucích dopadů suburbanizace

Suburbanizaci není možné zastavit. Vždyť rodinný domek v zeleni za městem představuje sen mnoha domácností. Proces ale můžeme regulovat a omezit ty stránky suburbanizace, které mají horší dopady na udržitelný rozvoj osídlení. Nová výstavba může být koncentrována kolem stávajících center osídlení a podél železničních tratí. Koncentrovaný rozvoj není tak nákladný na výstavbu infrastruktury, umožňuje lepší obsluhu veřejnou dopravou a nemá tak devastující účinky na přírodní prostředí okolí měst jako výstavba rozptýlená v malých okrscích po všech koutech příměstské krajiny.

V USA jsou suburbanizace a její negativní důsledky spojovány s fenoménem urban sprawl. Sprawl se vyznačuje velmi prostorově roztráštěným a nekompaktním rozvojem (leapfrog development), extrémně nízkou hustotou osídlení a velmi vysokou segregací funkcí. Sprawl je však pouze jednou z možných forem, kterých nabývá urbanizační proces v metropolitních oblastech. Zatímco v USA sprawl převažoval, v západní Evropě byla urbanizace mnohem koncentrovanější. Prostorově kompaktnější charakter evropských měst ovlivnily nejen kulturní podmíněnosti, ale také aktivnější využití nástrojů regulujících urbanizaci.

Nový rozvoj se může odehrávat na okrajích stávajících kompaktních jader aglomerací a soustředit se do okolí existujících větších a dostatečně vybavených center v zázemí měst. Může se koncentrovat podél železničních tahů a využít nabídky metropolitní kolejové dopravy, která je k životnímu prostředí mnohem ohleduplnější než individuální doprava osobními auty. Koncentrované formy suburbanizace jsou ekonomicky méně nákladné a k životnímu prostředí šetrnější než urban sprawl. Využití stávajících vybavených sídel pro novou rezidenční výstavbu navíc nabízí alternativní formy nakupování i zábavy. Širší nabídka možností vytváří příznivější klima pro utváření místních komunit a jejich sociální soudržnosti. To je v kontrastu se životem v drobných monofunkčních rezidenčních okrscích, kde neexistují alternativy k jednostrannému dojíždění za vším.

Živelná, neregulovaná suburbanizace zpravidla nabývá forem prostorově roztráštěného a neuspořádaného rozvoje s typickými charakteristikami urban sprawl. Taková forma urbanizace v metropolitních oblastech jen stěží splňuje kritéria kladená na udržitelný rozvoj osídlení a krajiny. Pokud se jednou takové formy rozvinou, bude jen velmi těžké je měnit. Struktura osídlení má vysokou setrvačnost a její vý-

voj přináší v podstatě nevratné změny. Důsledky suburbanizace musíme vnímat v dlouhodobé perspektivě.

Suburbanizace zatím v České republice nepředstavuje problém, kterému by byla věnována výraznější pozornost odborníků, úřadů a politiků, natož pak médií a širší veřejnosti. Dílčí stránky suburbánního rozvoje, zejména výstavba hypermarketů a dálnic, je kritizována ze strany některých nevládních neziskových organizací. Z odborné veřejnosti se jen poskrovnu ozývají varovné hlasy. Někdy je zdůrazňováno, že jsme kulturně odlišni od Američanů a že suburbanizace, pokud vůbec k nějaké dochází, je pouze ve svých počátcích a zatím není příliš významná. Budeme však čekat až na významu nabude včetně projevu všech negativních důsledků? Neměli bychom se na základě zahraničních zkušeností pokusit předcházet možným negativním dopadům, hned od počátku omezovat nežádoucí formy rozvoje osídlení a naopak stimulovat a podporovat ty způsoby rozvoje osídlení a využívání krajiny, které jsou z ekonomického, sociálního a environmentálního hlediska udržitelnější?

Zkušenosti USA a západoevropských zemí nám nabízejí mnoho inspirací. Přístupy a metody aplikované v zahraničí nelze beze zbytku přenést do našeho prostředí. Radikální odmítnutí nástrojů vzniklých v odlišných kulturních kontextech také není správnou cestou. Jedním z principů, který můžeme převzít ze zahraničí je kombinovat takové nástroje, které omezují nežádoucí rozvoj s těmi, co naopak podporují suburbanizaci šetrnější k životnímu prostředí. Politiky a programy založené na stimulaci a aktivní podpoře preferovaných forem rozvoje osídlení mají větší šanci získat souhlas širší veřejnosti a tak i politickou podporu. Politika využívající nabídky spíše než pouhého zákazu má větší šance na úspěch. Domácnosti i firmy by měli mít možnost široké volby s tím, že některé varianty rozvoje podpoří a tím je zvýhodní instituce veřejného sektoru. Restriktivní opatření omezující vážné negativní společenské a environmentální důsledky rozvoje však musí být zachovány.

Při diskusi fenoménu urban sprawl v USA je zdůrazňována nedostatečná síla plánovacích nástrojů k řešení problémů na metropolitní úrovni. Regulace územního rozvoje je v USA silně rozmělněná mezi velké množství samostatných obcí. Obce mezi sebou navíc soutěží o přilákání investic. Až na výjimky chybí koordinace územního rozvoje v celé metropolitní oblasti. V České republice máme nástroj, který umožňuje regionální koordinaci využití území. Územní plány velkých územních celků však zatím nové trendy v osídlení nereflektují a suburbanizaci neusměrňují. Je zatím otevřenou otázkou, jak se k suburbanizaci postaví nové krajské samosprávy. V případě Pražského metropolitního regionu, který spadá pod dvě krajské správy (Praha a Středočeský kraj), však hrozí, že se oba kraje mohou značně odlišovat ve svém pohledu. Usměrnování rozvoje hlavního města a jeho zázemí, tj. oblasti nejvíce ovlivněné suburbanizačními trendy, musí být zabezpečeno z národní úrovně. Neměli bychom zapomínat, že včasná prevence zaměřená na příčiny a mechanismy procesu suburbanizace je méně nákladná a boleslivá než následné napravování nežádoucích důsledků.



