

# **STUDENTSKÉ PRÁCE**



## Suburbanizační procesy v Plzeňské aglomeraci

Jana Sobotová

*SobotovaJana@seznam.cz*

*Katedra geografie, Západočeská univerzita v Plzni, Veveřská 42, Plzeň, 306 19*

**J. Sobotová:** *Suburban processes in the agglomeration of Pilsen.* The project monitors the suburban processes in the agglomeration of Pilsen. The suburban area was chosen based on the increase of figures: in the number of inhabitants, building of flats and everyday commuting to work. The project solves the questions of commercial suburbanisation in the agglomeration of Pilsen.

**Key words:** resident suburbanization, commercial suburbanization, agglomeration, urbanization, desurbanization, reurbanization

**Supervisor:** Doc. PaedDr. Alena Matušková, CSc.

### 1 Cíle práce a metodika

Cílem práce je vymezení suburbanizačního území v rámci Plzeňské aglomerace. Dále si práce klade za cíl zhodnocení hlavních projevů suburbanizace v celé Plzeňské aglomeraci v rozmezí let 1991 až 2004. Základní hypotézou této práce je, že suburbanizační proces probíhá v nejbližších obcích okolo Plzně.

V práci je využíváno vymezení podle návrhu Územního plánu velkého územního celku Plzeňská aglomerace. Suburbanizační území v rámci Plzeňské aglomerace je vymezeno na základě pozorování tří faktorů: indexu změny počtu obyvatel, indexu změny počtu trvale obydlených bytů a procentuálního podílu vyjíždějících za prací z jednotlivých obcí Plzeňské aglomerace do Plzně.

Při zpracování práce je využito tří základních skupin metod: metody získání dat, metody utřídění dat a metody geografického vyhodnocení dat.

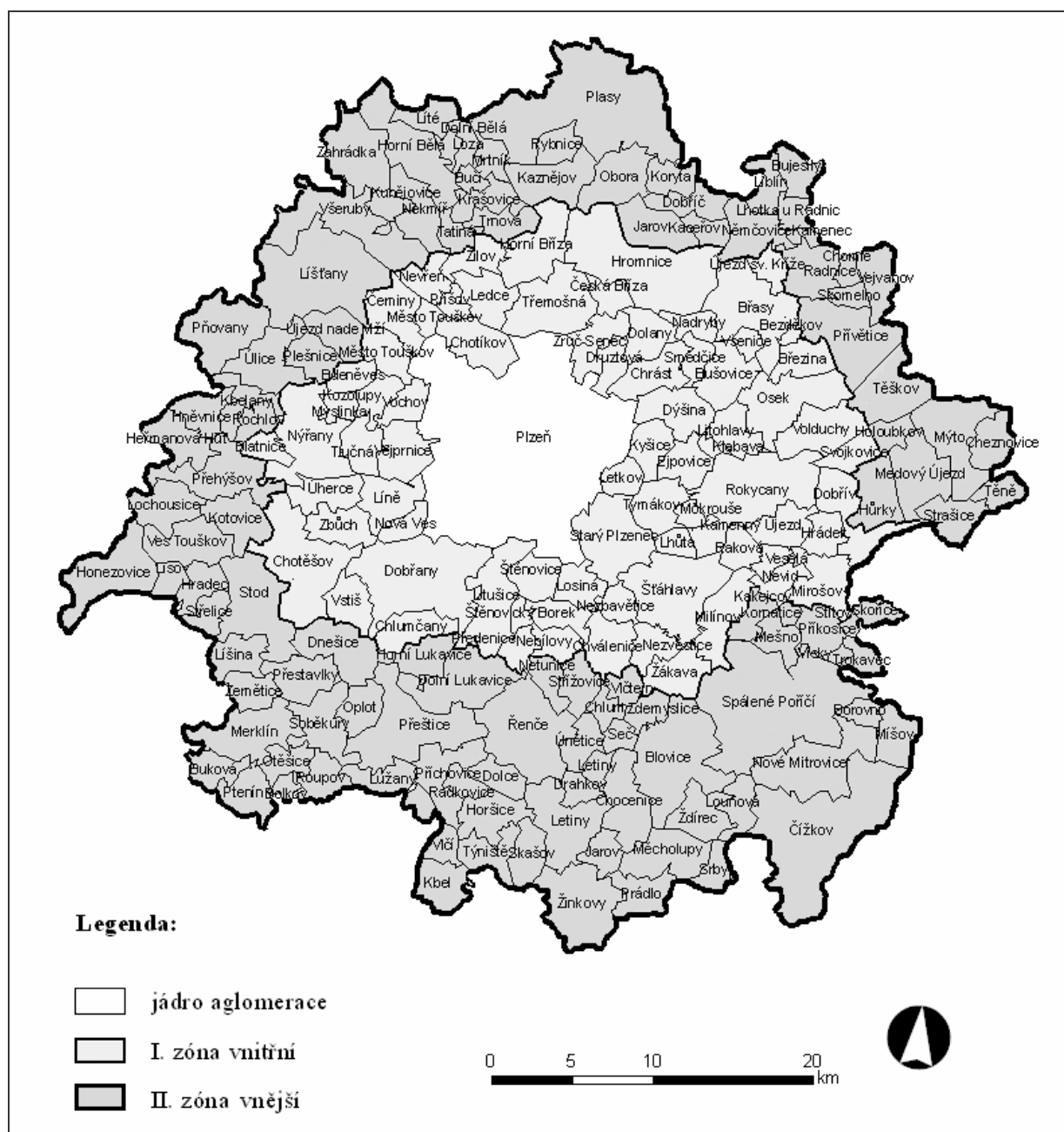
### 2 Proces suburbanizace

Pod pojmem suburbanizace se objevuje u jednotlivých autorů řada procesů s odlišným obsahem. Sociologické studie chápou suburbanizaci jako změnu ve způsobu života ve společnosti. Geografové se zaměřují na hodnocení procesu suburbanizace jako na změnu v prostorovém uspořádání sídel (OUŘEDNÍČEK, 2002). Z geografického hlediska je největší část výzkumu věnována dvěma formám suburbanizace – rezidenční a komerční. Rezidenční suburbanizace je zaměřena na sledování bytové výstavby v příměstských lokalitách. Výzkum komerční suburbanizace je zaměřen na šíření ekonomických funkcí.

Suburbanizací se zpravidla rozumí růst města prostorovým rozpínáním do okolní venkovské a přírodní krajiny. Suburbanizace je spojována s nižší hustotou osídlení, než existuje ve městě a rozvolněnou, řídkou, rozptýlenou nebo roztroušenou zástavbou. Příměstskou zónu ovlivněnou suburbanizací charakterizují samostatně stojící nebo řadové, jedno až dvoupodlažní rodinné domy s vlastní zahradou, které často vytvářejí sociálně homogenní rezidenční zóny. Suburbanizace se projevuje také pásovou komerční zástavbou a průmyslovými parky lokalizovanými podél dálnic a dalších významných komunikačních os nebo v blízkosti jejich křižovatek (SÝKORA, 2002).

Proces suburbanizace lze charakterizovat tak, že lidé z města se stěhují do menších, klidnějších příměstských lokalit, za lepším životním prostředím, kde si obvykle budují

rodinné domy a každodenně vyjíždějí za prací. V České republice suburbanizace není jevem novým. První městské vily na okrajích měst se začaly objevovat na počátku dvacátého století. Po druhé světové válce s nástupem socialismu byla individuální nízkopodlažní výstavba nahrazena hromadnou výstavbou převážně v panelových sídlištích s vysokou hustotou bytů a obyvatel. Obnovený rozvoj suburbanizační výstavby je výsledkem celé řady společenských, ekonomických a územně technických podmínek. Nejmasivnější vlnu suburbanizace můžeme sledovat od počátku devadesátých let dvacátého století (PERLÍN, 2002).



**Obr. 1: Vymezení Plzeňské aglomerace**

Zdroj: vlastní zpracování podle přílohy URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ (2000)

### 3 Vymezení a charakteristika Plzeňské aglomerace

V sídelní geografii pojem aglomerace představuje seskupení sídel okolo jednoho hlavního sídla (VOTRUBEC, 1980). Plzeňská aglomerace je vymezena podle návrhu Územního plánu velkého územního celku Plzeňské aglomerace (URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ, 2000). Ten vymezuje Plzeňskou aglomeraci jako území zahrnující okres Plzeň-město a části okresů Plzeň-sever, Plzeň-jih a Rokycany.

Plzeňská aglomerace je rozdělena na jádro (město Plzeň) a zázemí (obr. 1). Zázemí aglomerace tvoří dvě zóny – I. vnitřní zóna a II. vnější zóna. Území Plzeňské aglomerace zahrnuje dohromady 187 obcí z okresů Plzeň-město, Plzeň-sever, Plzeň-jih a Rokycany. K 1. 1 2004 na území Plzeňské aglomerace žilo 321 046 obyvatel a celková rozloha aglomerace činila 1 961,1 km<sup>2</sup>.

### 4 Vymezení suburbanizačního území v rámci Plzeňské aglomerace

Suburbanizační území v rámci Plzeňské aglomerace je vymezeno na základě pozorování tří faktorů:

1. nárůstu počtu obyvatel v jednotlivých obcích Plzeňské aglomerace,
2. nárůstu počtu trvale obydlených bytů v jednotlivých obcích Plzeňské aglomerace,
3. směru každodenní vyjížděky do zaměstnání z jednotlivých obcí Plzeňské aglomerace a podílu z každodenně vyjíždějících.

Pro analýzu vývoje počtu obyvatel a počtu trvale obydlených bytů v jednotlivých obcích Plzeňské aglomerace je v práci použit index změny. Index změny znázorňuje nárůst nebo pokles sledovaného jevu v jednotlivých sídlech. Index změny počtu obyvatel se počítá:  $I_z = (P_X / P_Y) \cdot 100$ , kde  $P_X$  je počet obyvatel v konečném roce sledování a  $P_Y$  je počet obyvatel v počátečním roce sledování.

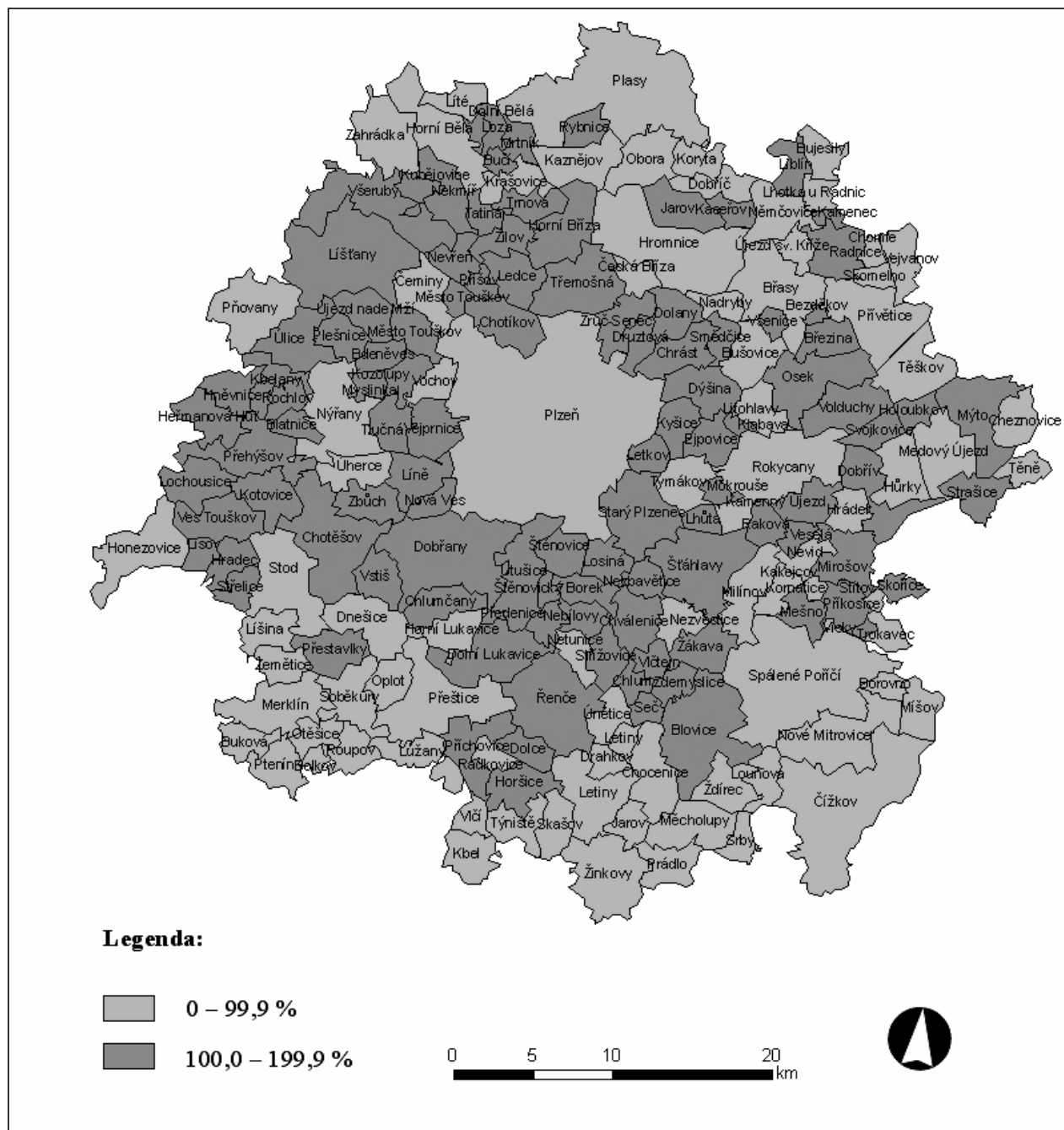
Pro výpočty indexu změny počtu obyvatel v jednotlivých obcích Plzeňské aglomerace jsou v práci užitá data ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 1991 a aktuální data pro rok 2004 z publikace Obyvatelstvo Plzeňského kraje v letech 1991 až 2004 (2005) (obr. 2).

Dalším projevem procesu suburbanizace je nárůst počtu trvale obydlených bytů. Index změny počtu trvale obydlených bytů je vypočítán podle údajů ze SLDB 1991 a SLDB 2001 (viz. obr. 3).

Třetím sledovaným faktorem je vyjížděka do zaměstnání z jednotlivých obcí Plzeňské aglomerace. Jedním kritériem sledování vyjížděky do zaměstnání je hlavní směr denní vyjížděky. V rámci Plzeňské aglomerace je sledovaným hlavním směrem denní vyjížděky město Plzeň. Každodenní vyjížděka do zaměstnání do Plzně musí činit alespoň polovinu ze všech vyjíždějících z jednotlivých obcí (obr. 4). Pro porovnání vyjížděky do zaměstnání jsou využita data z publikace DOJÍŽDKA ZA PRACÍ A DO ŠKOL V OKRESECH PLZEŇ-SEVER, PLZEŇ-JIH A ROKYCANY (2005).

Po vyhodnocení těchto tří faktorů je pro vymezení suburbanizačního území v rámci Plzeňské aglomerace použita metoda bodování. Za nárůst počtu obyvatel bylo obcím přiděleno po 1 bodu. Stejně tomu bylo i za nárůst počtu trvale obydlených bytů. Bodové hodnocení vyjížděky do zaměstnání bylo složeno z 0,5 bodu za hlavní směr denní vyjížděky tj. do města Plzně. Dále 0,5 bodu byly oceněny obce s nadpolovičním podílem vyjíždějících do Plzně. Na základě tohoto bodování byly vybrány obce se 3 body, kde k procesu suburbanizace viditelně dochází (obr. 5). Do suburbanizačního území byly zařazeny také některé vytipované obce s 2,5 nebo 2 body na základě pozorování jejich vývoje, hlavně rozvoje bytové výstavby za poslední roky.

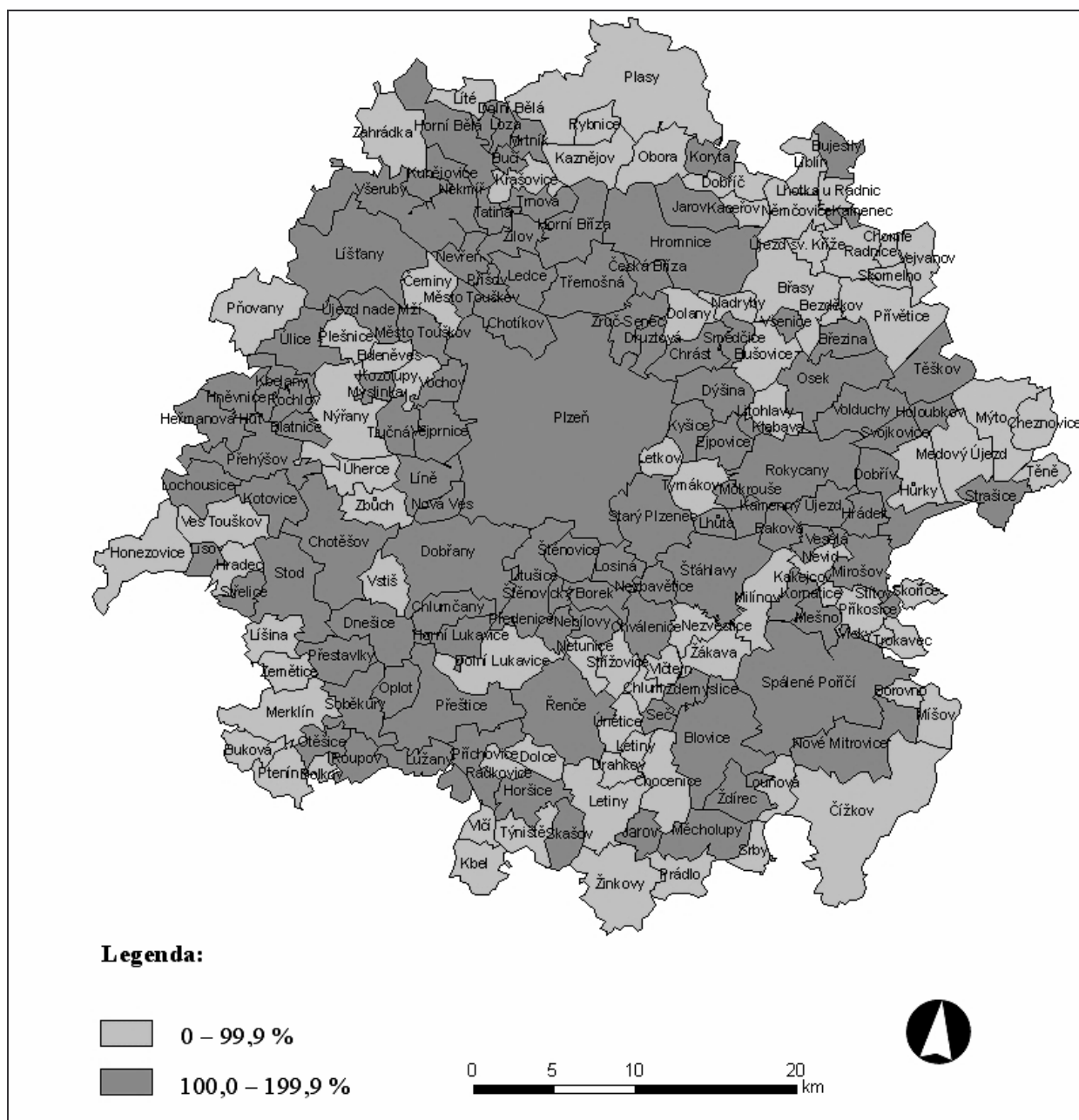
U některých dalších obcí se 2 nebo 2,5 body lze určitý rozvoj suburbanizace do budoucna předpokládat. Příkladem jsou obce v blízkosti Plzně: Vochov, Dolany nebo Česká Bříza. Obce s 1 nebo 2 body leží převážně ve II. vnější zóně aglomerace ve větší vzdálenosti od Plzně. Většina z nich pro proces suburbanizace zatím nemá předpoklady.



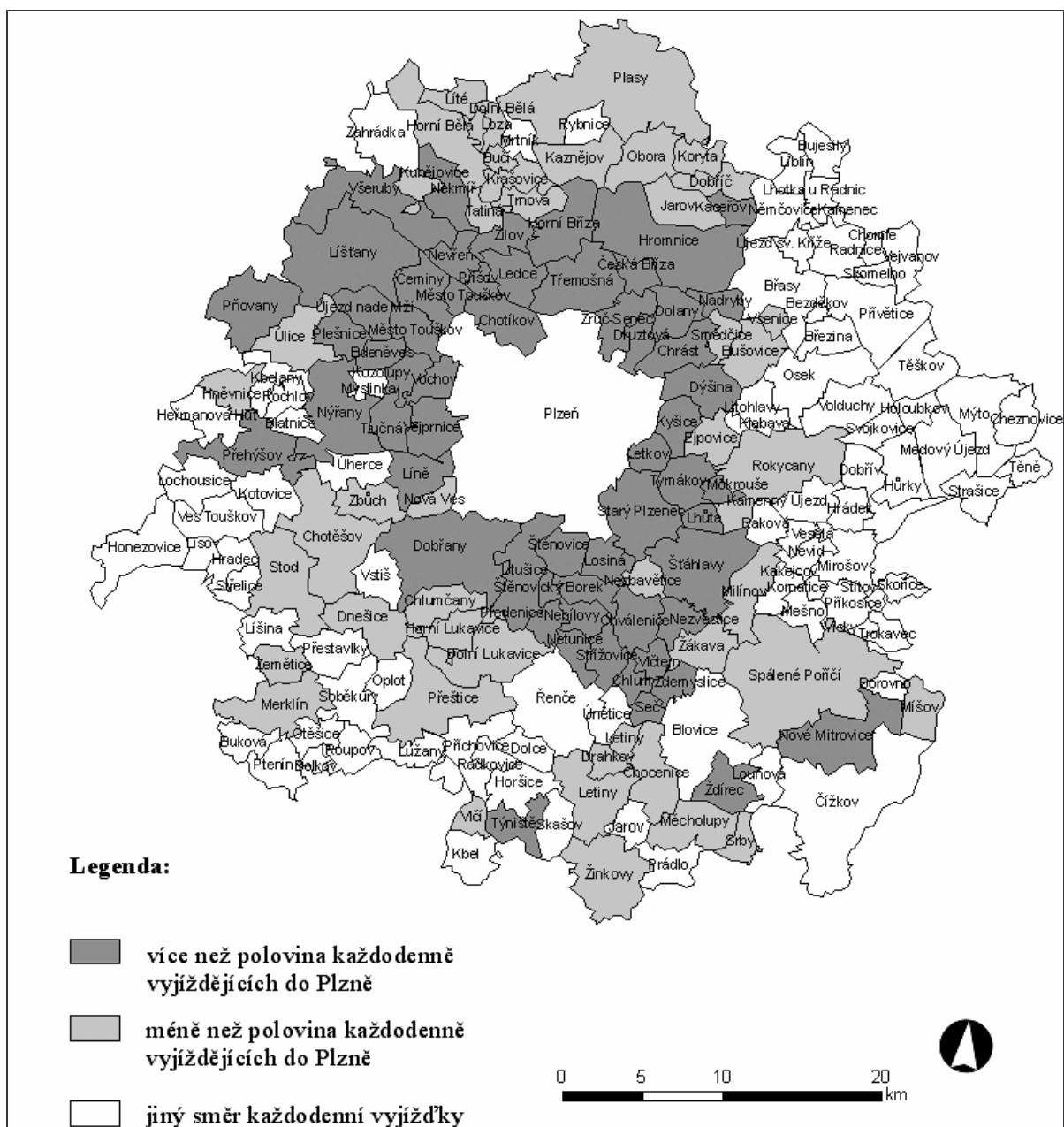
**Obr. 2: Index změny počtu obyvatel v období 1991 - 2004**

Zdroj: vlastní zpracování podle ČSÚ, OBYVATELSTVO PLZEŇSKÉHO KRAJE V LETECH 1991 AŽ 2004 (2005) a SLDB 1991





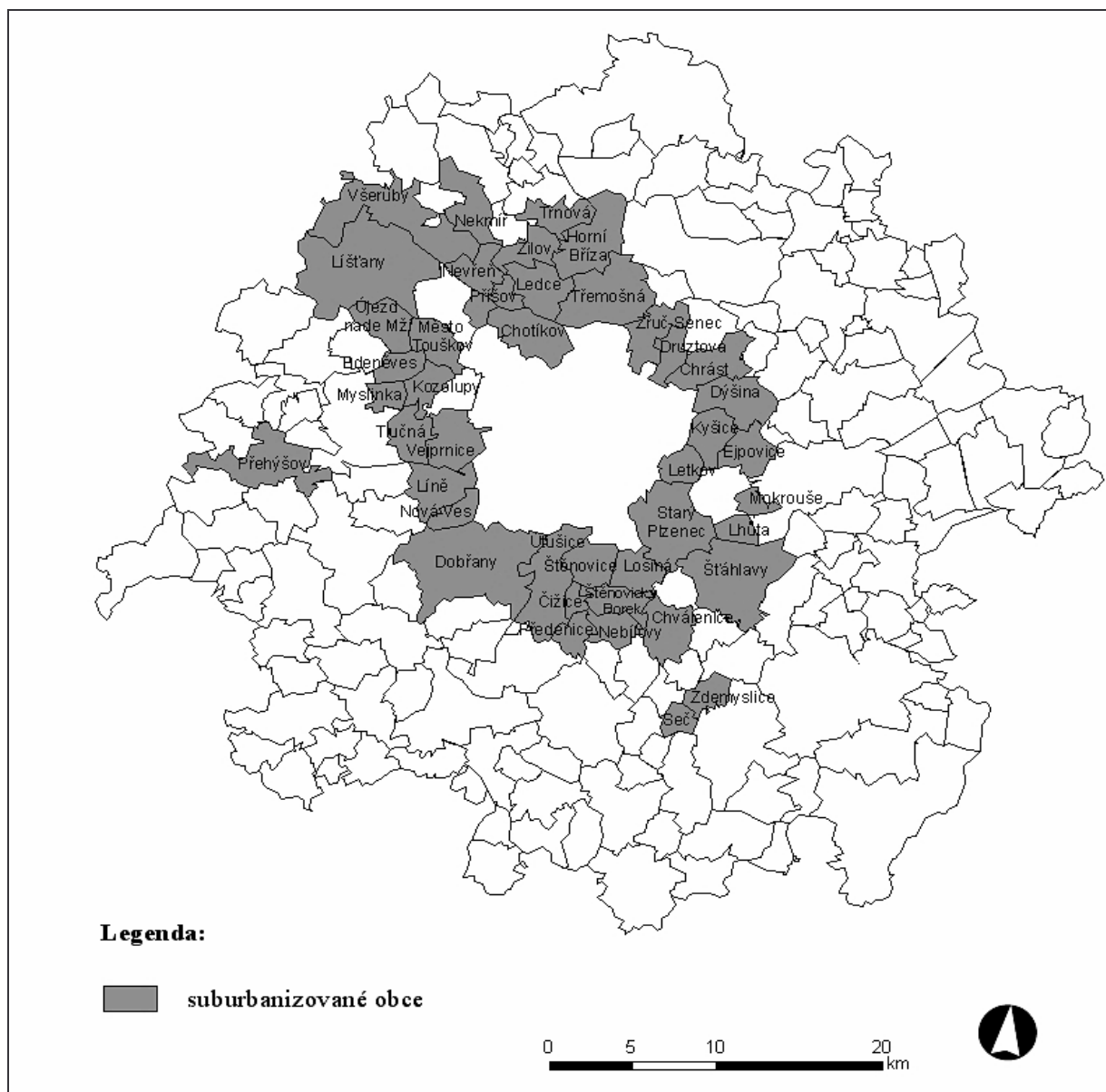
**Obr. 3: Index změny počtu trvale obydlených bytů 2000/1991 v Plzeňské aglomeraci**  
 Zdroj: vlastní zpracování podle SLDB 1991 a SLDB 2001



**Obr. 4: Každodenní vyjížděka do zaměstnání z obcí Plzeňské aglomerace**

Zdroj: vlastní zpracování podle ČSÚ, VYJÍŽDĚJÍCÍ A HLAVNÍ SMĚR VYJÍŽDKY PODLE OBCÍ (2004)



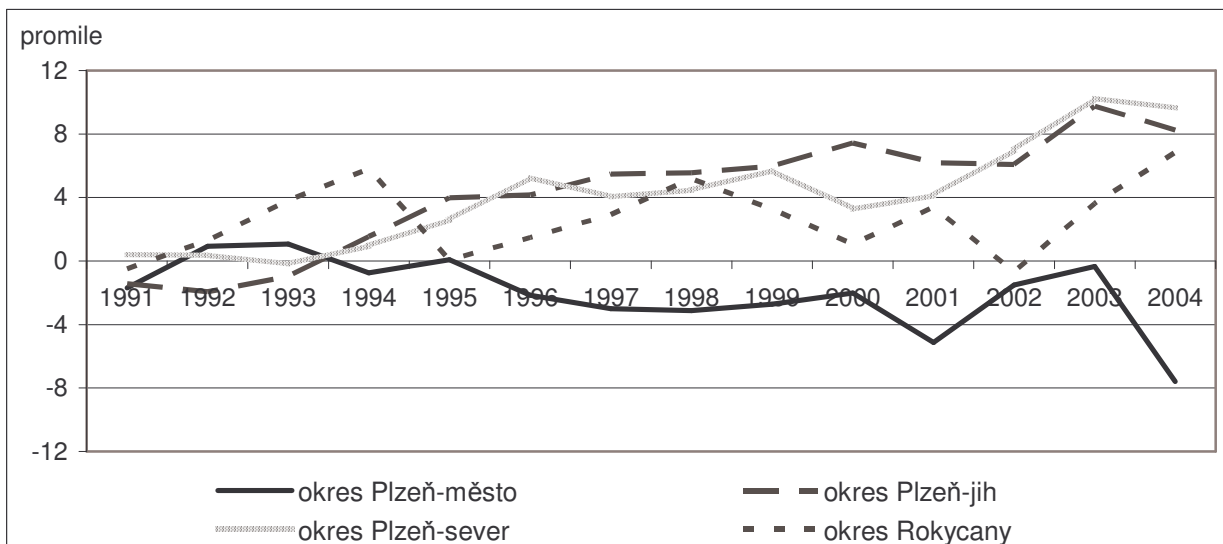


**Obr. 5: Suburbanizační území Plzeňské aglomerace**  
 Zdroj: vlastní zpracování podle bodového hodnocení obcí

#### 4.1 Analýza nárůstu počtu obyvatel v suburbanizačním území Plzeňské aglomerace

Suburbanizační změny v rámci Plzeňské aglomerace se výrazně projevují od roku 1995. Vysoké migrační ztráty obyvatelstva Plzně se časově shodují s výrazným poklesem bytové výstavby ve městě. Došlo k poklesu počtu dokončovaných bytů pod hranici potřebnou pro náhradu úbytku bytového fondu a zvyšující se počet nových domácností (BENEŠ, 2003). Město Plzeň začalo ztrácet své občany hlavně ve prospěch okresů Plzeň-jih a Plzeň-sever (obr. 6).

V rámci Plzeňské aglomerace nejvyšší přírůstek obyvatelstva stěhováním zaznamenává okres Plzeň-sever k 1. 1. 2003, kdy činil 10,2 %. Naproti tomu nejvyšší úbytek byl zaznamenán v Plzni v roce 2004, kdy k 1. 1. úbytek stěhováním činil 7,6 % (ČSÚ, 2005).



**Obr. 6: Vývoj migrace v okresech Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever a Rokycany v letech 1991 až 2004**

Zdroj: OBYVATELSTVO PLZEŇSKÉHO KRAJE V LETECH 1991 AŽ 2004 (2005)

**Poznámka:** Přestože v úvodu je Plzeňská aglomerace vymezena jen jako části okresů, lze i z údajů za celé tyto okresy pozorovat vzrůstající přírůstky stěhováním v příměstských okresech Plzeň-sever a Plzeň-jih.

V suburbanizačním území vzrostl v letech 1991-2004 počet obyvatel o 9,2 %. Nejvyšší nárůst počtu obyvatelstva byl zaznamenán v Nové Vsi, kde počet obyvatel vzrostl o 85 %. Další obce s vysokým nárůstem počtu obyvatel jsou Mokrouše (o 42 %) a Letkov (o 34%). Počet obyvatel v těchto obcích se zvyšuje hlavně od roku 2000, kdy tyto obce zaznamenávají vyšší migrační přírůstky. Hlavním důvodem nárůstu počtu obyvatel v těchto obcích je dobrá dopravní dostupnost Plzně, nabídka stavebních parcel a od toho se odvíjí rozvoj nového rodinného bydlení. Suburbanizační území přesahuje hranici I. vnitřní zóny převážně v severozápadní části aglomerace. Nejvyšší nárůst počtu obyvatel ve II. vnější zóně lze sledovat v obci Přehýšov, kde mezi lety 1991 a 2004 stoupl počet obyvatel o 47 %.

Vývoj počtu obyvatel v jednotlivých obcích vybraného suburbanizačního území je různý. Některé obce zaznamenávají nárůst počtu obyvatel každým rokem, např. Zruč-Senec, Starý Plzenec, Štěnovice nebo Vejprnice. V dalších obcích naopak v průběhu let docházelo k poklesu počtu obyvatel a stoupá rychlým tempem až v posledních letech, např. Líně nebo Losiná. V jiných obcích suburbanizačního území byl počet obyvatel stálý a k nárůstu došlo také až v posledních letech, jako je tomu např. v Tlučné nebo Dýšině.

#### 4.2 Analýza bytové výstavby v suburbanizačním území Plzeňské aglomerace

Rozvoj suburbanizace v Plzeňské aglomeraci byl do jisté míry ovlivněn poklesem výstavby nových bytových domů ve městě Plzni. Mezi lety 1991 a 2001 stoupl počet bytů na území Plzně o pouhých 0,7 % naproti tomu v suburbanizačním území stoupl počet trvale obydlených bytů o 6,8 %.

#### 4.2.1 Ekonomické faktory ovlivňující lokalizaci bytové výstavby v Plzeňské aglomeraci

Suburbanizační proces v Plzeňské aglomeraci je ovlivněn poptávkou po bydlení v osobním vlastnictví. V Plzni dochází stále k růstu cen nájemného a také ceny nemovitostí a stavebních pozemků jsou vyšší než v okolí města (tab. 1). Bydlení za Plzní v rodinném domě se zahradou se tak dostává do jen o trochu vyšších cenových kategorií než byt v centru města. Také zavedením státní podpory hypotečního úvěrování se stále zvyšuje poptávka po bydlení v osobním vlastnictví.

**Tab. 1: Kupní ceny a průměrná velikost stavebních pozemků v roce 2004**

okresy a velikosti obcí podle počtu obyvatel		průměrná velikost stavební parcely v m <sup>2</sup>	odhadní cena (Kč za m <sup>2</sup> )	kupní cena (Kč za m <sup>2</sup> )
Plzeň – město	až 50 000 obyv.	278	1 421	1661
Plzeň – jih	do 1 999 obyv.	637	115	161
	2 000 – 9 999 obyv.	426	215	260
Plzeň – sever	do 1 999 obyv.	609	87	120
	2 000 – 9 999 obyv.	571	172	231
Rokycany	do 1 999 obyv.	557	117	165
	2 000 – 9 999 obyv.	569	77	123
	10 000 – 49 000 obyv.	255	672	682

Zdroj: PRŮMĚRNÉ KUPNÍ CENY STAVEBNÍCH POZEMKŮ V ČR DLE OKRESŮ A VELIKOSTI OBCÍ V LETECH 2002–2004 (2005)

S lokalizací výstavby nových rodinných domů souvisí také vybavení obcí. Chybějící vybavení inženýrských sítí v současné době nelze považovat za limit expanze. Problémem je ale, že v současnosti je nová zástavba napojována na sítě, které by potřebovaly modernizaci již v době nových zátěží, a proto do budoucna lze očekávat vysoké náklady na údržbu. Nedostatky ve vybavenosti službami jednotlivých obcí se kompenzují dojížděnkou do centra města (KÖRNER, 1997).

Dalším důležitým faktorem lokalizace bytové výstavby je dopravní dostupnost města. Nově přistěhovalí obyvatelé obvykle vyjíždí hlavně za prací, ale také za službami, za kulturou nebo na nákupy. Lidé využívají převážně automobilovou dopravu, proto výhodné lokality bydlení se nachází v blízkosti dopravních tahů. Příkladem jsou obce situované v blízkosti silnice I/20 vedoucí z K. Varů přes Plzeň na České Budějovice.

**Tab. 2 : Přehled obcí obsluhovaných systémem IDP**

Vnitřní zóna – P	Vnější zóna – Z
Dýšina, Chrást, Kyšice, Plzeň, Smědčice, Starý Plzenec, Tlučná, Vejprnice	Bdeněves, Chválenice, Čeminy, Čižice, Dobřany, Dolany, Druztová, Ejpovice, Horní Bříza, Chotíkov, Klabava, Kozolupy, Ledce, Letkov, Lhůta, Líně, Město Touškov, Mokrouše, Myslinka, Nadryby, Nezavětice, Nezvěstice, Nová Ves, Nýřany, Rokycany, Štáhlavy, Štěnovice, Štěnovický Borek, Třemošná, Tymákov, Úherce, Útušice, Vochov, Zbůch, Zruč-Senec

Zdroj: PLZEŇSKÝ HOLDING, A.S. (2006)

Poznámka: tučně tištěné obce patří do suburbanizačního území

Důležitá je také dostupnost hromadnou dopravou. V Plzeňské aglomeraci je od 1. 1. 2002 v jádrovém území provozována Integrovaná doprava Plzeňska (IDP). Systém IDP zajišťuje v kombinaci železniční a autobusové dopravy dopravní obslužnost města Plzně a jeho příměstských oblastí. Systém IDP má dvě zóny: vnitřní – P a vnější – Z (tab. 2).

#### **4.2.1.1 Formy pořizování nového bydlení ve vybraném suburbanizačním území**

Nejčastější formou pořizování nového bydlení v rámci Plzeňské aglomerace je individuální výstavba rodinných domů. Výstavbu si zajišťuje sám zákazník nebo si objedná stavební firmu, která realizuje výstavbu tzv. na klíč.

V suburbanizačních zónách obvykle převládají typizované katalogové domy. Charakteristické je umístování stavby rodinného domu do centra obvykle menší parcely. Vnitřní uspořádání domů je obvykle uspořádáno pro mladé rodiny, s tím vyplynou do budoucna problémy souběžného stárnutí lidí a domů. Nově budované suburbanizační zóny jsou tvořeny ze soukromých pozemků, které jsou propojeny veřejnými komunikacemi. V suburbanizačních oblastech schází obvykle prostor pro setkávání lidí jako je náměstí nebo náves. Chybí zde parky, cesty, cyklostezky, které by spojovaly suburbanizační oblast s okolní krajinou.

Další možností realizace nové bytové výstavby je formou developerských projektů. Developeři postupně zkupují pozemky, ty doplní o potřebnou infrastrukturu a následně je rozparcelují na stavební pozemky a odprodají. Kolonie rodinných domů na parcelách přilehlých k obcím jsou pro firmy zabývající se developerem velmi výhodné, protože obvykle není problém prosadit jejich výstavbu v souladu s územním plánem a napojení těchto parcel na inženýrské sítě je technicky a také finančně méně náročné.

Na procesu suburbanizace v okolí Plzně se podílí také výstavba nových bytových domů. Kromě novostaveb dochází i k budování různých nástaveb a přístaveb v rodinných i bytových domech. Nástavby v bytových domech obvykle financuje obec a nově vzniklé byty nabízí potom k pronájmu. Příkladem je nová výstavba ve Vejprnicích nebo Dýšině. S rekonstrukcemi také souvisí přeměna rekreačních objektů na bydlení trvalé.

Nejhustěji osídlený sídelní pás kolem Plzně tvoří obce Ledce, Třemošná, Zruč-Senec a Druztová. Realizuje se zde rozsahem nejvýznamnější výstavba rodinných domů v rámci Plzeňské aglomerace. Rozšiřující proces suburbanizace ovlivňuje také původní venkovský ráz sídel (Chotíkov, Příšov, Město Touškov, Kozolupy, Myslinka, Újezd nade Mží a Bdeněves). Ve všech těchto obcích jsou plánovány nebo již ve výstavbě rozsáhlé plochy rodinného bydlení. Dalším vhodným územím pro bydlení je okolí Vejprnic, Tlučné, Líní a Dobřan. Dobré předpoklady pro rozvoj bydlení mají také obce v jižní části aglomerace. Například ve Starém Plzenci, Štěnovicích a Losině se v současné době budují rodinné domy, ale obce ještě mají rezervní plochy pro novou výstavbu. Další oblastí vhodnou pro rozvoj obytné funkce je okolí Chrástu, Dýšiny, Kyšic a Letkova (ÚP VÚC, 2004).

#### **4.2.2 Sociální důsledky procesu suburbanizace**

Suburbanizační proces přináší významné sociální důsledky. Do příměstských oblastí se z vnitřních částí měst stěhují především domácnosti s vyšším sociálním postavením. Demografická struktura nově příchozích obyvatel je charakteristická mladším věkovým průměrem, obvykle se jedná o mladé rodiny preferující kvalitní životní prostředí

za městem. Z hlediska vzdělání jde o lidi středoškolsky nebo vysokoškolsky vzdělané a příjmově nezávislé.

Nově rozvíjená území vznikají v kontaktu se starou zástavbou, která je osídlena původním obyvatelstvem se zcela odlišnou sociální strukturou. Může nastat situace, že počet nově příchozích převyší původní počet obyvatel. Nově příchozí se potom aktivně zapojují do voleb a snaží se prosadit zájmy své čtvrti (CÍLEK, BAŠE, 2005).

#### 4.2.3 Ekologické faktory

Na lokalizaci nové bytové výstavby v příměstské oblasti má vliv kvalitní životní prostředí. Paradoxem je, že výstavbou nových rezidenčních i komerčních lokalit dochází spíše k poškozování životního prostředí.

V Plzeňské aglomeraci lze celkovou kvalitu životního prostředí hodnotit jako průměrnou. Nejvyšší zatížení představuje vysoká koncentrace průmyslových aktivit a silniční doprava. Nejvíce zatíženými oblastmi v Plzeňské aglomeraci jsou dopravní úseky dálnice D5 a silnice I/27, I/26 a I/20 v důsledku vysoké hustoty dopravy (TESAŘOVÁ, 2004).

Z celkového pohledu suburbanizace zastavuje velké množství zemědělské půdy a poškozují ekosystém. Dále zmenšuje plochy příměstských lesů a vytlačuje přírodu dále od města. Má škodlivý dopad na kvalitu života, vyvolává vyšší spotřebu energií a způsobuje vyšší znečištění ovzduší (PUCHER, 2002).

### 4.3 Každodenní vyjížd'ka do zaměstnání a škol v rámci suburbanizačního území Plzeňské aglomerace

Jedním ze znaků, kterým se vyznačuje suburbanizační oblast, je funkční spjatost sídla s jádrem aglomerace. Ze suburbanizačních oblastí se dojíždí za prací, do škol, za službami, kulturou a za dalšími aktivitami. V českých poměrech je rozšíření suburbanizačního bydlení do hranice dané izochronou 30 maximálně 45 minut dojížd'ky do centra s využitím individuální automobilové dopravy (MULÍČEK, 2002). V rámci vybraného suburbanizačního území Plzeňské aglomerace je čas trvání cesty automobilem, pokud nejsou uvažovány dopravní zácpy, průměrně okolo 20 minut (MAPY CZ, 2006) (tab. 3).

**Tab. 3: Časová dostupnost z obcí vybraného suburbanizačního území**

časová dostupnost	obce suburbanizačního území
do 15 minut	Dobřany, Ejpovice, Chotíkov, Chválenice, Kyšice, Ledce, Letkov, Líně, Losiná, Nevřeň, Příšov, Starý Plzenec, Tlučná, Třemošná, Útušice, Vejprnice, Zruč–Senec
16 – 20 minut.	Bdeněves, Druztová, Dýšina, Horní Bříza, Chrást, Kozolupy, Město Touškov, Mokrouše, Nekmíř, Nová Ves, Šťáhlavy, Štěnovice, Všeruby, Žilov
nad 20 minut	Čižice, Lhůta, Líšňany, Myslinka, Nebílovy, Předenice, Přehýšov, Seč, Štěnovický Borek, Trnová, Újezd nade Mží, Zdemyslice

Zdroj: MAPY CZ (2006)

Ve vybraném suburbanizačním území podle SLDB 2001 z počtu 26 150 ekonomicky aktivních každodenně vyjíždí denně do zaměstnání více než polovina obyvatel ekonomicky aktivních. Největší směrové proudy do Plzně jsou z Třemošné, Starého



Plzeň, Dobřan, Horní Břízy, Vejprnic, Zruče-Sence a Štáhlav (ČSÚ, 2005). S vyjížděnou do zaměstnání v suburbanizačním území souvisí také vyjížděka do škol. V průměru vyjíždí ze suburbanizačního území 76 % žáků, studentů a učňů. Vyjížděka do škol je ovlivněna hlavně hustotou sítě škol. Ve většině obcí v suburbanizačním území většinou chybí i základní školy. A tak rodiče, kteří jezdí za prací do Plzně, vozí děti do plzeňských škol.

## 5 Komerční suburbanizace v zázemí Plzeňské aglomerace

Koncem 90. let minulého století přicházely investice do českého průmyslu hlavně od zahraničních investorů. Ti přinesli právě nový jev suburbanizace, která se projevila hlavně tím, že podnikatelé upřednostňují umístění svých závodů v extravilánu měst, tzv. na zelené louce z důvodu nižších nákladů na výstavbu a nižších daní. Tento proces přemísťování komerčních aktivit do okrajových a mimoměstských poloh je doprovázen negativními dopady na sociální strukturu, přírodní prostředí i dopravu (NOVÝ, 2004).

Na komerční suburbanizaci se podílejí zařízení obchodní, výrobní, dopravní, technického vybavení a služby, sklady a technologické parky (GŘEGORČIK, 1997). Komerční suburbanizace probíhá v těsné návaznosti na hlavní dopravní tahy. Dobrá dopravní dostupnost je hlavním lokalizačním faktorem. V rámci zázemí Plzeňské aglomerace se jedná především o lokality v okolí dálnice D5, kde jsou vhodné prostory pro rozvoj výrobních a komerčních funkcí.

**Tab. 4 : Průmyslové zóny v zázemí Plzeňské aglomerace**

název průmyslové zóny	obec	stav	celková výměra (ha)	k dispozici (ha)
Blovice	Blovice	připravovaná	18	18
Dobřany - Nad Nádražím	Dobřany	funkční	19	19
Dobřany - Za Stodolami	Dobřany	funkční	5	3
Exit 67 - Ejpovice	Ejpovice	funkční	20	0
Hrádek	Hrádek	připravovaná	45	45
Mezinárodní letiště s komerční zónou Plzeň - Líně	Líně	záměr	400	400
Město Touškov - Průmyslová zóna sever	Město Touškov	připravovaná	399	399
Myslinka	Myslinka	funkční	20	10
Mýto	Mýto	funkční	24	5
Přeštice - západ	Přeštice	funkční	26,5	20,5
Radnice - Kruhovka	Radnice	funkční	4,5	3,8
Radnice - U Dřevařských závodů	Radnice	připravovaná	5	5
Rokycany - Jih	Rokycany	funkční	37,4	31,6
Exit 62 - Rokycany	Rokycany	připravovaná	43	43
Spálené Poříčí- Zámecká ulice	Spálené Poříčí	funkční	5,5	5,5
Stod	Stod	funkční	10,9	1,4
Štěnovice	Štěnovice	připravovaná	17,5	17,5
Průmyslová zóna Jihozápad	Nýřany, Tlučná, Vejprnice, Úherce	připravovaná	399	399

Zdroj: ROZVOJOVÉ ZÓNY V PLZEŇSKÉM KRAJI, 2006



Na východní okraj města Plzně navazuje atraktivní prostor pro komerční a výrobní aktivity. Významná je průmyslová zóna Exit 67 – Ejpovice. Pro podnikatelské účely je dále v okolí Rokycan k dispozici řada vytypovaných ploch. Mezi regionálně významné plochy je zařazena průmyslová zóna Rokycany-Jih. Protože je umístěna na okraji vojenského prostoru, její další využití není jasné, lze ale předpokládat, že v případě potřeby by její rozsah mohl být rozšířen. V západní části aglomerace, v prostoru v okolí Nýřan, Tlučné a Vejprnic, je rozsáhlá možnost rozvoje komerční suburbanizace. Plochy při dálnici D5 budou pro rozvoj ekonomických aktivit zřejmě atraktivnější než částečně opuštěné areály bývalých dolů a průmyslových podniků. Největší rozvojovou plochou v rámci Plzeňské aglomerace je letiště Líně o velikosti přibližně 400 ha. Na základě výběrového řízení Ministerstva obrany ČR byl v minulých letech areál pronajat firmě, která ve spolupráci se zahraničními investory má v úmyslu postupně realizovat letecký provoz, založit logistické a výrobní centrum. Další oblasti s předpokladem pro rozvoj komerčních a výrobních aktivit se nacházejí jižně od Plzně v okolí Stoda, Dobřan, Štěnovic, Blovic, Starého Plzeňce, Přeštic a Losiné. Severně od Plzně jsou uváděny plošné rezervy pro průmyslovou výrobu a drobné podnikání v okolí Třemošné. Město Touškov a Myslinka mají také rezervní plochy pro podnikání a průmyslová zařízení menšího rázu. V Myslince již funguje průmyslová zóna, ve Městě Touškov je ve fázi příprav. Regionálně významná rozvojová plocha pro lehkou výrobu, služby a obchod se nachází na rozhraní města Plzně a obce Chotíkov (ÚP VÚC, 2004) (tab. 4).

## 6 Závěr

Hlavním cílem práce bylo vymezení suburbanizačního území v rámci Plzeňské aglomerace. Úvodní hypotéza se plně nepotvrdila. Suburbanizační území přesahuje v severozápadním směru hranice I. vnitřní zóny aglomerace.

Rezidenční suburbanizace se v Plzeňské aglomeraci vyznačuje nárůstem počtu obyvatel a počtu trvale obydlených bytů v I. vnitřní zóně aglomerace a dále severozápadním směrem ve II. vnější zóně aglomerace. Do budoucna lze očekávat stále stoupající tendenci růstu počtu obyvatel v zázemí aglomerace. Rezidenční suburbanizace má předpoklady se v aglomeraci dále rozvíjet západním a severozápadním směrem a také jižním směrem v návaznosti na silnici I/20.

Suburbanizace komerční je lokalizována v rámci Plzeňské aglomerace hlavně v místech ležících v okolí dálnice D5. Do budoucna lze očekávat, že se bude rozvíjet v jižní a východní části Plzeňské aglomerace v návaznosti na dálnici D5. Jednou z možností omezení negativních dopadů komerční suburbanizace v rámci Plzeňské aglomerace je například podpora revitalizace bývalých Škodových závodů, kde již dochází k demolici nepotřebných objektů a uvolnění pozemků pro nové komerční účely. Další komerční zóna je připravována na pozemcích Českých drah podél ulice U Prazdroje.

Podle mého názoru proces suburbanizace v okolí Plzně se bude v následujících letech stále rozšiřovat, a proto je třeba se zamýšlet nad jeho usměrňováním. Jedna z možných variant by mohla být podpora soustředěné výstavby na menší ploše. Tím by se snižovaly náklady na budování dopravní i technické infrastruktury a omezily by se negativní důsledky na životní prostředí. Další variantou je podpora rekonstrukce již existujícího bytového fondu. Jiná varianta je budování nových center osídlení v blízkosti železničních tratí. Železniční doprava je mnohem ohleduplnější k životnímu prostředí než individuální

doprava osobními automobily, jejichž počet s procesem suburbanizace stále narůstá. Proces suburbanizace přináší do prostředí mnoho důsledků ekonomických, sociálních a ekologických. Lidé si již uvědomují do budoucna převahu negativních důsledků suburbanizace. Jenže kdo by nechtěl bydlet blízko přírodě a využívat služeb, co mu město nabízí?

## Literatura

- BENEŠ, P. 2003. Generel osídlení Plzeňského kraje. 1. vyd. Plzeň: Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje. s. 175.
- CÍLEK, V., BAŠE, M. 2005. Suburbanizace pražského okolí: dopady na sociální prostředí a krajinu [online]. Geologický ústav AV ČR [citováno 29. 3. 2006]. Dostupné z WWW: <http://www.kr-stredocesky.cz>.
- DOJÍŽDKA ZA PRACÍ A DO ŠKOL (NA ZÁKLADĚ VÝSLEDKŮ SLDB 2001). 2004. 1. vyd. ČSÚ, Krajská reprezentace Plzeň. 192 s. ISBN 80-250-0962-9.
- GŘEGORČIK, J. 1997. Máme se obávat suburbanizace našich velkých měst? Územní plánování a urbanismus. 1997, roč. 24, č. 1-2. s. 3-9.
- KÖRNER, M. 1997. Dopravní infrastruktura a suburbanizace. Územní plánování a urbanismus. 1997. roč. 24, č. 1-2., s. 19-23.
- MAPY CZ. 2006. [online]. [citováno 1. 4. 2006]. Dostupné z WWW: <http://www.mapy.cz/search>.
- MULÍČEK, O. 2002. Suburbanizace v okolí Brna. In: SÝKORA, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku. s.171-181. ISBN 80-901914-9-5.
- NOVÝ, A. AJ. 2004. Brownfields – šance pro budoucnost. 1. vyd. Brno: Fakulta VUT Brno. s. 78. ISBN 80-214-2697-7.
- OBYVATELSTVO PLZEŇSKÉHO KRAJE V LETECH 1991 AŽ 2004. 2005. 1. vyd. ČSÚ, Krajská reprezentace Plzeň, 2005. 31 s. ISBN 80-250-111-9.
- OUŘEDNÍČEK, M. 2002. Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: SÝKORA, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku. s. 39-53. ISBN 80-901914-9-5.
- PERLÍN, R. 2002. Nízkopodlažní výstavba v územních plánech obcí zázemí Prahy. In: SÝKORA, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku. s.140-155. ISBN 80-901914-9-5.
- PLZEŇSKÝ HOLDING A.S. 2005. [online]. [citováno 18. 3. 2006]. Dostupné z WWW: <http://www.plzenskyholding.cz/>.
- PRŮMĚRNÉ KUPNÍ CENY STAVEBNÍCH POZEMKŮ V ČR DLE OKRESŮ A VELIKOSTI OBCÍ V LETECH 2002–2004. ČSÚ. 2005 [online]. [citováno 30. 3. 2006]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/edicniplan/nsf>.
- PUCHER, J. 2002. Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání. In: Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku. s.101-121. ISBN 80-901914-9-5.
- ROZVOJOVÉ ZÓNY V PLZEŇSKÉM KRAJI. 2006. [online]. [citováno 20. 4. 2006]. Dostupné z WWW: <http://www.plzensky-kraj.cz/zony.asp>.
- STATISTICKÝ LEXIKON OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY 1992. 1994. 1. vyd. Praha: SEVT. 895 s. ISBN 80-7049-096-9.
- STATISTICKÝ LEXIKON OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY 2001. 2005. 1. vyd. Praha: ČSÚ. 1358 s. ISBN 80-7360-287-3
- SÝKORA, L. 2002. Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování vývoje území a společenskou angažovanost. In: Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku. s. 9 -19. ISBN 80-901914-9-5.

- TESAŘOVÁ, J. 2004. Ročenka o stavu životního prostředí v Plzeňském kraji v roce 2004. [online]. Ministerstvo životního prostředí [citováno 20. 4. 2006]. Dostupné z WWW: <http://kr-plzensky.cz>.
- URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ. 2000. Zvláštní příloha: Mapa VÚC Plzeňské aglomerace. 2000. Urbanismus a územní rozvoj. 2000, roč. 3. č. 5.
- ÚZEMNÍ PLÁN VELKÉHO ÚZEMNÍHO CELKU PLZEŇSKÉ AGLOMERACE: KONCEPT. 2004. [citováno 22. 1. 2006]. Dostupné z WWW: <http://www.iri.cz/vuc/plzeň/>.
- VOTRUBEC, C. 1980. Lidská sídla, jejich typy a rozmístění ve světě. 1. vyd. Praha: Academia. 396 s.
- VYJÍŽDĚJÍCÍ A HLAVNÍ SMĚR VYJÍŽDKY PODLE OBCÍ. 2004. [online]. [citováno 23. 2. 2006]. Dostupné z WWW: <http://www.plzen.czso.cz/xp/edicniplan>.