

MASARYKOVA UNIVERZITA V BRNĚ
Přírodovědecká fakulta
Geografický ústav

Ondřej DOSTÁL

SUBURBANIZACE NA PŘÍKLADU MĚSTA OSTRAVA

Diplomová práce

Vedoucí práce: Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Brno 2008

Jméno a příjmení autora:	Ondřej DOSTÁL
Název bakalářské práce:	Suburbanizace na příkladu města Ostrava
Název v angličtině:	Suburbanization process Illustrated on Example of Ostrava City
Studijní obor (směr):	Geografie a kartografie (socioekonomická geografie)
Vedoucí bakalářské práce:	Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.
Rok obhajoby:	2008

Anotace v češtině

Práce se zabývá rezidenční suburbanizací v zázemí města Ostravy a hodnotí vývoj a intenzitu tohoto procesu v období 1991-2004. Na případech stěhujících se osob v tomto období z Ostravy do jednotlivých obcí vymezeného suburbánního zázemí pohlíží na demografické i nedemografické charakteristiky - pohlaví, věk, rodinný stav, nejvyšší ukončené vzdělání a důvod stěhování. Analýzou těchto struktur migrantů se snaží najít spojitosti s probíhajícím procesem suburbanizace v této oblasti. V obecné rovině se práce dotýká také rozboru faktorů, jež vedou k nástupu suburbanizace v USA, západní Evropě a České republice včetně s tím souvisejících dopadů na společnost a životní prostředí. Na závěr je také shrnuta problematika suburbanizace v případě dalších velkých českých měst.

Annotation in English

The thesis deals with residential suburbanization in hinterland of Ostrava city. It assesses the development and intensity of suburbanization process throughout years 1991-2004. The thesis also studies either demographic or non-demographic characteristics of citizens migrating in this period from Ostrava to individual municipalities in its suburban hinterland like sex, age, marital status, level of education and reasons for migration. Through analysis of migrant's structures it tries to find relations to simultaneous suburbanization process in this region. The thesis also mentions theoretical analysis of push factors causing oncoming suburbanization in USA, Western Europe and Czech Republic together with related impact on society and environment. Final part of the thesis summarises the situation of suburbanization process in other Czech Metropolitan Areas.

Klíčová slova v češtině

suburbanizace, Ostrava, struktura migrantů, suburbánní zázemí, venkovské obce

Key words in English

suburbanization, Ostrava city, structure of migrants, suburban hinterland, rural municipalities

Prohlašuji tímto, že jsem zadanou diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Daniela Seidenglanze, Ph.D. a uvedl v seznamu literatury veškerou použitou literaturu a další zdroje.

V Brně dne 14. května 2008

vlastnoruční podpis autora

OBSAH

1 CÍL PRÁCE	6
2 VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	7
3 METODY ZPRACOVÁNÍ A POUŽITÉ DATOVÉ ZDROJE.....	8
4 FAKTORY A OBEČNÁ VÝCHODISKA VEDOUcí K NÁSTUPU SUBURBANIZACE	9
4.1 Suburbanizace obecně.....	9
4.2 Suburbanizace v USA.....	14
4.3 Suburbanizace v západní Evropě.....	17
4.4 Suburbanizace v České republice	23
5 ANALÝZA PROCESU SUBURBANIZACE V PŘÍPADĚ MĚSTA OSTRAVY.....	28
5.1 Vymezení suburbánního území	28
5.2 Nalezení nejvýznamnějších migračních proudů a hodnocení jejich vývoje a intenzity	34
5.3 Struktura migrantů	45
5.3.1 Struktura migrantů podle pohlaví a věku.....	45
5.3.2 Struktura migrantů podle rodinného stavu.....	48
5.3.3 Struktura migrantů podle nejvyššího ukončeného vzdělání	49
5.3.4 Struktura migrantů podle důvodu stěhování	52
5.4 Profil typického suburbánního migranta.....	56
5.5 Ověření procesu suburbanizace intenzitou dopravy	60
6 ODLIŠNOSTI PROCESU SUBURBANIZACE V PŘÍPADĚ MĚSTA OSTRAVY A DALŠÍCH ČESKÝCH VELKOMĚST	63
7 ZÁVĚR.....	70
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	72
SEZNAM PŘÍLOH.....	77

1 CÍL PRÁCE

Po roce 1989 se v České republice společně s transformací společnosti začalo postupně měnit i demografické a migrační chování obyvatel. Tradiční model, který zde fungoval desítky let, se najednou začal měnit. Praha, následována dalšími velkými městy, začala ztrácet své obyvatelstvo ve prospěch venkovských obcí v zázemí, kde si lidé mohou splnit sen o vlastním bydlení v přírodě, zároveň však mohou zůstat v kontaktu s jádrovým městem. Tento proces je nejčastěji nazýván suburbanizací.

Cílem práce je popsat průběh a projevy tohoto procesu v západním světě, kde suburbanizace nastoupila mnohem dříve než u nás a porovnat jej s vývojem v ČR společně s uvedením nejdůležitějších příčin a důsledků. Stěžejním bodem práce je analýza průběhu a intenzity suburbanizace v případě města Ostravy od počátku devadesátých let minulého století. Dá se přitom očekávat, že zde bude mít tento proces poněkud specifický vývoj ve srovnání s ostatními velkými městy České republiky. Důvody by se kromě problémové hospodářské transformace v devadesátých letech daly hledat také ve specifické prostorové struktuře Ostravské aglomerace s množstvím průmyslových měst a neuspokojivým stavem životního prostředí. Proto také bude zajímavé pokusit se porovnat výsledky s vývojem v dalších českých velkoměstech.

Při stěhování obyvatel z města do atraktivních lokalit v jeho zázemí se v suburbánní oblasti mění nejen počet obyvatel, ale i jejich struktura. Náplní práce tak bude také podrobný pohled na demografické a sociální charakteristiky suburbánních migrantů, pomocí nichž budeme hledat v jednotlivých obcích a oblastech suburbánního zázemí Ostravy typické projevy procesu suburbanizace.

2 VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Vymezení suburbánního území není v případě města Ostravy tak jednoznačné, jak se jeví v případě ostatních velkých českých měst. Rozsáhlé aglomerované území s polycentrickou strukturou sídel tvořenou množstvím velkých měst navíc v blízkosti státních hranic s Polskem je důvod, proč Ostrava nemá rozsáhlé venkovské zázemí v jako například Praha, Brno nebo Plzeň.

Také populační vývoj Ostravska se od těchto velkoměst liší. Kvůli image znečištěné průmyslové oblasti s ekonomickými problémy se odtud obyvatelé stěhovali již před pádem komunismu a tento trend trvá až do současnosti. Pro obyvatele, kteří chtějí žít na venkově, ale přitom si potřebují udržet každodenní kontakt s městem, by mohly být atraktivní oblasti k bydlení především na jih od Ostravy směrem k podhůří Moravskoslezských Beskyd v okrese Frýdek-Místek a Nový Jičín, na západ v pahorkatinné krajině Nízkého Jeseníku nebo severně v oblasti Hlučínska na území okresu Opava. Východně od Ostravy nalezneme vysoce urbanizované území okresu Karviná, kde se kvůli neatraktivnímu přírodnímu prostředí a nízkému počtu venkovských obcí nepředpokládá vyšší intenzita suburbanizace.

V roce 2007 byly některé z obcí tohoto území přemístěny do okresu Ostrava-město. S těmito pěti okresy obklopujícími bezprostředně administrativní hranice Ostravy a náležícími tak do ostravského metropolitního regionu budeme pracovat jako s primárně vymezenou oblastí, v níž budeme dále na základě analýzy vystěhovalých z Ostravy úžeji vymezovat suburbánní zázemí Ostravy. Z důvodu rozsáhlosti textu a průvodních kartografických zobrazení a také kvůli zachování plynulosti a návaznosti jednotlivých částí práce je podrobný postup vymezení finálního suburbánního zázemí Ostravy popsán v kapitole 5.1

Aby bylo správné rozdělení co možná nejaktuálnější, hranice okresů a jednotlivých obcí jsou vymezeny k 1.1.2007. U hodnot o okamžitém počtu či středním stavu obyvatel a rozloze jednotlivých území bude v práci vždy zmíněno, k jakému časovému okamžiku se vztahují.

Administrativní hranice a náležitost k vyšším územním celkům jednotlivých obcí odpovídá stavu k 1.1.2007. V průběhu sledovaného období došlo v obcích suburbánního zázemí Ostravy ke dvěma územním změnám. V roce 1992 vznikla obec Dobroslavice s 671 obyvateli oddělením od obce Hlučín, z dat o migraci tak není možné zjistit informace o přistěhovalých a vystěhovalých v rámci této obce za rok 1991, proto není v tabulkách tato hodnota uvedena. V roce 1994 vznikla obec Olbramice s 483 obyvateli oddělením od obce Klimkovice, hodnoty migrace tak budou v případě Klimkovic za roky 1991-1993 oproti současnému vymezení obce pravděpodobně mírně nadhodnoceny. Žádná z těchto územních změn však výrazně neovlivňuje zjištěné výsledky, proto není třeba je v průběhu práce dále zmiňovat. (Pohyb obyvatelstva v obcích Moravskoslezského kraje v letech 1991-2000).

3 METODY ZPRACOVÁNÍ A POUŽITÉ DATOVÉ ZDROJE

Za stěhování (migraci) se v této práci rozumí prostorové přemísťování osob přes administrativní hranice obcí na území ČR spojené se změnou bydliště, přičemž je sledován počet případů stěhování, nikoliv počet stěhujících se osob. Pro účel této práce jsou důležité také některé demografické statistiky, které migranti uvádějí do výkazu hlášení o stěhování (příl. 8) - pohlaví, věk, rodinný stav, státní občanství, nejvyšší vzdělání. Vykazující jednotkou byla ohlašovna pobytu v obci, do které se občan přistěhoval. (Vnitřní stěhování v ČR 1991 až 2004).

Z důvodu změny instituce, která provádí sledování migrace (od roku 2005 je to Ministerstvo vnitra), a také kvůli ukončení sledování důvodu migrace od roku 2005 je obdobím, v němž se zkoumají data v této práci rozmezí mezi lety 1991-2004.

Do roku 2000 byli do vnitřního stěhování zahrnuti pouze cizinci, kteří měli v ČR trvalé bydliště, od roku 2001 jsou pak sledováni v širším vymezení. Není však důvod domnívat se, že by data v důsledku této metodické změny výraznějším způsobem ovlivnila suburbanizaci.

Je třeba zmínit, že za suburbanizaci je v této práci míněno stěhování do zázemí Ostravy pouze z jádrového města, nikoliv z ostatních obcí republiky. Jelikož stěžejním předmětem výzkumu je rezidenční suburbanizace, budou data o migrantech, případně jejich charakteristikách, hlavními datovými zdroji. Jedná se pak především o soubor Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva v období 1991-2004 a pramenné dílo ČSÚ - Pohyb obyvatelstva v České republice (1993-2006).

Práce je primárně založena na podrobné analýze dat jednotlivých případů vystěhování z Ostravy do prvotně vymezeného území. Rozborem těchto dat je poté vymezeno suburbánní zázemí Ostravy, na němž je následně prováděna jejich interpretace. Výsledky jsou prezentovány v textové podobě, dále pak graficky (tabulky, grafy, fotografie) a kartograficky (kartogramy).

4 FAKTORY A OBECNÁ VÝCHODISKA VEDOUCÍ K NÁSTUPU SUBURBANIZACE

4.1 Suburbanizace obecně

Snem snad každého člověka je žít jednou ve vlastním domě. Je to pochopitelné, poněvadž to sebou nese řadu výhod, například velký prostor pro bydlení, osobní vlastnictví nemovitého majetku a pozemku, přiléhající zahradu, vlastní garáž apod. Požadavkem na kvalitní bydlení není pouze samotná obytná jednotka, ale také prostředí, ve kterém lidé žijí. To přirozeně vyžaduje čisté životní prostředí, tiché a klidné okolí, nízkou intenzitu dopravy apod., což jsou znaky života ve venkovské krajině. Pokud se však člověk žijící ve městě chce přestěhovat na venkov, nechce zároveň ztratit s městem kontakt, neboť tam má své zaměstnání a přátele, nachází tam kulturní a sportovní vyžití, je zvyklý na určitý komfort služeb atd. Jako alternativa se potom nabízí možnost “pracovat ve městě - bydlet na venkově“, což znamená přestěhovat se do blízkého zázemí funkčního města a dojíždět denně do jádra za zaměstnáním a zábavou. Pro tento trend, který se u nás v současnosti rozvíjí, se nejčastěji vžil název suburbanizace.

V západních zemích jsou nové procesy osídlení také označovány výrazy exurbanizace, reurbanizace, spread nebo sprawl, jejich specifickými typy jsou pak třeba leapfrog development, ribbon development či urban sprawl. Edge city, suburban downtown, slurb nebo exurb jsou názvy míst, které L. Sýkora (2002, 10) definuje jako téměř kompletní města vzdálená od původního jádra aglomerace. Samotný pojem suburbanizace je pak odvozen z anglického názvu pro předměstí - suburb, což znamená, že by pojem suburbanizace mohl být do češtiny přeložen jako růst předměstí. (HRŮZA, J. 1997, 2). Lépe vystihujícím českým ekvivalentem je výraz “rozsídlování“, jež používá J. Musil (2002), v odborné terminologii se však ke škodě příliš neužívá.

Stejně jako máme pro tento proces množství výrazů, neexistuje ani jediná určitá definice suburbanizace, už jen proto, že tento proces má prostorově i časově různé projevy a různý průběh. Definice autorů se ale rozcházejí spíše v tom, co do definice ještě zařadit a co již ne. Jedno z nejužších vymezení pojmu suburbanizace používá J. Maier (cit. 1997, 47): je to “přemístění aktivit a obyvatelstva z jádrového města do venkovského prostoru nebo jiných metropolitních úseků do městského zázemí při současné reorganizaci aktivit a obyvatelstva v celém metropolitním území.“

L. Sýkora (cit. 2002, 10) k definici suburbanizace dodává i její projevy, když píše, že “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 či roztroušenou zástavbou. Příměstskou zónu ovlivněnou suburbanizací charakterizují samostatně stojící nebo řadové, jedno až dvoupodlažní rodinné domky s vlastní zahradou, které často vytvářejí sociálně homogenní rezidenční zóny, a také pásová komerční zástavba a průmyslové parky často lokalizované podle dálnic a dalších významných komunikačních os či v blízkosti jejich křižovatek.“

Proces suburbanizace může mít několik různých projevů. Je to třeba ribbon development (stuhový vývoj) nebo leapfrog development (“žabí skok“ - separovaná

rezidenční zástavba (SELTZER, E. 2002, 81)), nejčastější formou rozpínání měst (především v USA) je pak urban sprawl, jež je “určitým způsobem prostorového růstu měst, který charakterizuje rozvolněnost, nízká hustota a prostorová roztržitost nové zástavby v okolí existujících kompaktních jader městských aglomerací. (cit. GREMLICA, T., SÝKORA, L. 2002, 6).

Tato forma prostorové expanze měst má také horší dopady na životní prostředí než klasická suburbanizace, jak ji známe z našeho okolí. Jak píše I. San Martin, (2002, 123) v USA výraz urban sprawl pejorativně popisuje nekontrolovatelnou, z ekonomického hlediska sobeckou a prostorově roztroušenou zástavbu na pozemcích zabírajících rozsáhlou oblast kolem měst. Jde o synonymum jednotvárné zástavby o nízké hustotě, s rodinnými domy, jejichž obyvatelé jsou odkázáni na automobil a s naprosto chybějící občanskou vybaveností.

V angličtině má slovo sprawl význam roztažení, rozlézáni či natahování a ve spojení se slovem urban - městský - přesně vystihuje probíhající rozpínání měst. Nejvýstižnějším českým termínem pro urban sprawl je podle P. Hniličky (2005, 17) výraz sídelní kaše, který trefně pojmenovává neuspořádanou skrumáž předměstských staveb. V souvislosti se suburbanizací se v češtině vyvinuly i další nové pojmy jako je satelitní městečko, nákupní zóna, sídlištní noclehárna, sídliště naležato a další.

Suburbanizace může nabývat různých forem a vytvářet různé typy příměstských prostorů, podle funkčního využití výstavby se dělí na suburbanizaci rezidenční (obytnou) a suburbanizaci komerční (průmyslovou). Předmětem zájmu práce je především výzkum rezidenční suburbanizace, proto se o komerční suburbanizaci budeme zmiňovat pouze v obecné rovině.

O příčinách suburbanizace jako komplexního procesu, který je podmíněn a způsoben celou řadou vzájemně provázaných faktorů píše L. Sýkora (2002, 10-11). Těmito faktory, jež umožnily urbanizaci příměstské krajiny v našich podmínkách jsou zejména růst bohatství obyvatelstva, technický pokrok v dopravě a rozvoj dopravní sítě a podpora pořízování bydlení ze strany státu. V případě výstavby výrobních provozů a obchodů (komerční suburbanizace) jsou rozvojovými stimuly v první řadě snadná dopravní dostupnost rozsáhlých a relativně levných pozemků a také zvýhodnění nové výstavby ze strany státu nebo místních úřadů. S růstem počtu obyvatel v příměstských lokalitách se stala atraktivní jejich kupní síla pro zřízení maloobchodních prodejen a také pracovní síla pro firmy, které se tak začínají stěhovat do lokalit za městem. Lokalizace je tak obecně ovlivněna dopravní dostupností, kvalitou životního prostředí a čím dál tím více i sociální a estetickou kvalitou suburbánního prostředí.

M. Körner (1997, 19) zase vidí za hlavní důvod obytné suburbanizace výrazně vyšší úrovni krajinného a obytného prostředí v příměstském území. V případě komerční suburbanizace jsou za motivy podle něj považovány především dobrá dopravní dostupnost v koridorech hlavních radiálních silnic a nižší cena pozemků umožňující výstavbu i poměrně velkých areálů s rozsáhlými parkovacími plochami a také výrazně nižší byrokratické překážky, což významně zkracuje přípravné práce investorů.

Rezidenční suburbanizace má podle L. Sýkory (2002, 12-13) několik forem. Developeři vytvářejí celé rezidenční okrsky s výstavbou rodinných domů na klíč, nebo shromáždí půdu, rozparcelují ji na stavební pozemky, doplní je nezbytnou infrastrukturou a prodají zájemcům, kteří si zajistí výstavbu individuálně. V obou případech se vytvářejí nové okrsky bydlení na okrajích stávajících venkovských sídel v těsném zázemí města. Staví se ale i ve volné krajině bez kontaktu se stávajícími sídly a rovněž na volných parcelách uvnitř existující zástavby obcí nebo rekonstrukcemi původních nemovitostí.

Co se týče výběru lokalit, ať už pro rodinné domy nebo výrobní haly a supermarkety, je stěžejním faktorem dobrá dopravní dostupnost a vybavení obce infrastrukturou, v případě rezidenční suburbanizace i atraktivní přírodní prostředí. (OUŘEDNÍČEK, M. 2002, 50).

Proces suburbanizace můžeme chápat jako kontinuální změnu sociálního a fyzického prostředí z venkovského na (před)městské, (sub)urbánní, což znamená nejen změnu v rozmístění obyvatelstva a v prostorové struktuře příměstských území, nýbrž i změnu způsobu života "suburbanizujících" se obyvatel. (OUŘEDNÍČEK, M. 2002, 41). Suburbánní zóna by neměla být brána jako nezávislý sídelní systém, ale spíše jako část mnohem širšího systému, složeného ze samotného města a jeho zázemí. Populace v suburbánních netvoří žádnou propojenou a soudržnou sociální skupinu, ale dělí se spíše na více místních komunit. (DZIEWOŃSKI, K. 1987, 63).

V důsledku hromadných přesunů obyvatel za město se dříve či později ve zvětšené míře začínají projevovat nevýhody a negativní dopady suburbanizace. Za nejvýznamnější ekonomické důsledky suburbanizace považuje L. Sýkora (2002, 14-16) vysoké nároky na spotřebu energií a náklady na výstavbu technické infrastruktury a technické vybavenosti. Z environmentálního hlediska suburbanizace dále negativně působí na životní prostředí, především prostřednictvím dopravních zácp, zhoršováním kvality ovzduší a hlukovým zatížením. Oblasti s tak nízkou hustotou zalidnění navíc není možné efektivně obsloužit veřejnou hromadnou dopravou, obyvatelstvo suburbií je tak ve většině případů závislé na osobních automobilech. Ze sociálních dopadů můžeme jmenovat kontrast mezi životem na sídlišti a rodinným bydlením za městem, významná je ztráta sociální soudržnosti a prostorová segregace obyvatel. Rozvoj příměstské zóny také nepřímo podmiňuje úpadek vnitřních částí měst (více v kapitole 4.2), o čemž píše například M. Ouředníček (2002, 51-52) nebo podrobněji P. Ptáček (2002, 64-67).

M. Ouředníček (2002, 48) zase vidí negativní dopady suburbanizace především v enormním zatížení dopravního systému města. Centrum se postupně stává méně dostupným pro řidiče, rostou nároky na parkování v jádrech měst. Bydlení v centru pomalu nahrazují kanceláře, klesá tak počet obyvatel v centru i na předměstí a zároveň narůstá na periferii (včetně služeb, které se stěhují za zákazníky), což má za následek degradaci životního prostředí, protože původně venkovské oblasti mizí společně s přírodním prostředím a zemědělskou půdou.

Při stěhování lidí do zázemí měst se nemění pouze fyzická struktura prostředí, ale i sociální prostředí suburbií. Noví obyvatelé rezidenčních lokalit mají totiž specifickou demografickou strukturu. Stěhují se především lidé mladšího věkového průměru, mladé rodiny nebo páry preferující čisté životní prostředí, mající alespoň střední nebo vyšší

vzdělání a nadprůměrné příjmy. Obecně se tedy jedná o osoby s vysokým sociálním statutem. (OUŘEDNÍČEK, M. 2002, 50-51).

Nová obytná výstavba se často realizuje v přímém kontaktu se starou zástavbou, kde bydlí původní obyvatelé s úplně odlišnými sociálními znaky. Dochází tak k “výrazné polarizaci sociálně-prostorové struktury“ obyvatelstva příměstských obcí, což má za následek buď celkové posílení sociálního prostředí obce, nebo také problémy kvůli sociální nerovnosti nových a starých obyvatel a jejich odlišnému způsobu života. Ve druhém případě to může vyústit až k výstavbě tzv. gated communities, což jsou obytné čtvrtě obehnané vysokou zdí a střežené například hlídací agenturou. (OUŘEDNÍČEK, M. 2002, 51). Takto rozlehlé a striktně oddělené prostorově rozsáhlé oblasti střežené někdy i ozbrojenými občanskými hlídkami najdeme pouze v některých západoevropských zemích, Jihoafrické republice a především v USA, v našich podmínkách existují pod pojmem gated communities spíše menší rezidenční plochy několika domů nebo jedna ulice, obklopena zdmi, kam je příchod povolen pouze přes vrátnici a vjezd je například blokován závorou.



Foto 1: Gated community, ulice Svinovská, Ostrava-Polanka nad Odrou (zdroj: autor)

Stoupenci suburbanizace ve Spojených státech, kteří považují bydlení na předměstí za nejpokrokovější a nejúčelnější způsob života vycházejí podle I. San Martina (2002, 126) z teorie polycentrické stavby měst. Podle nich se na rozdíl od tradičních monocentrických měst minulosti moderní města v Americe vyznačují polycentrickým rozvojem poskytujícím osobní svobodu, lepším přístupem k nezastavěným prostorům sloužícím k oddechu ve volném čase a také možným poklesem množství dopravy a délky cest

směrem do centra měst. Někteří autoři (např. I. Audirac a kol.) vidí zase v rozrůstající se nízkopodlažní zástavbě “prostorový odraz tradičních hodnot středních vrstev esteticky zhmotněných ve vzájemném protnutí města a venkova“. Zastánci suburbanizace také kritizují jakákoliv opatření týkající se řízení a usměrňování růstu měst s odůvodněním, že tato nařízení vedou k nárůstu cen nemovitostí, jsou sociálně diskriminující a jejich realizace je nákladná a těžkopádná. (SAN MARTIN, I. 2002, 131).

Jak ale dále I. San Martin (2002, 125) zmiňuje, velká skupina vzdělané a dobře informované společnosti zastává kritický názor k suburbanizaci, přičemž cituje Dana Salomona, profesora architektury na University of California v Berkeley, který popisuje pět hlavních problémů spojených se suburbanizací. Ta podle něj “ničí krajinu mazáním rozdílu mezi venkovem a městem, nadbytečně spotřebovává zdroje, nesmyslně pohlcuje čas lidí, diskriminuje lidi, kteří nemají zájem o tento svou povahou homogenizující a netolerantní trh a vytváří tak sterilní antiměstský svět omezující obzory obyvatel“.

Jedním z klíčových znaků suburbanizace je nárůst využívání individuální automobilové dopravy. To dále vede k redukci veřejné dopravy stejně jako využití jízdních kol a pěší přepravy, jež jsou např. v Nizozemí stále velice častými druhy přepravy. (SCHWANEN, T. a kol. 2001, 185).

S nástupem suburbanizace můžeme zaznamenat také změny ve vzorcích mobility v důsledku rozvoje městského prostoru, což přináší jiné nároky na přepravu než v rámci tradičního města. Jedná se především o četnější proudy a delší jízdy osobními automobily z řídky obydlených oblastí do množství subcenter při současném poklesu jízd směrem do centrálního města¹. Při vzniku polycentrických urbánních struktur může tedy proces suburbanizace také ulehčovat dopravnímu zatížení centrálního města. Kromě změn v síťových strukturách dopravy (změna směrů a rozptylování dopravních proudů) zkoumali J. Gutiérrez a J. C. García-Palomares (2007, 28-29) na příkladu Madridu také vzdálenost a čas strávený v osobních automobilech - během období 1988 až 1996 vzrostla vzdálenost na kterou cestovali tamní obyvatelé suburbánních lokalit v zázemí Madridu o 15 % při současném nárůstu času stráveného cestováním v automobilu o 31 %.

Samotná doprava však není původcem problémů, je to pouze vyvolaný jev. Podle P. Hniličky (2005, 110) ucpané ulice v centrech měst nevypovídají o tom, že město je příliš těsné, ale o přesném opaku, a sice že okraje měst jsou příliš rozvolněné a jednotlivé cíle cestování jsou tak daleko od sebe, že nutí k cestě automobilem. Problém není v dopravě, ale v tom, že se musí používat dopravní prostředky, protože hustota osídlení klesla pod únosnou míru.

Tato hranice hustoty osídlení, pod kterou se již nelze vyhnout závislosti na automobilu se pohybuje mezi 30-40 obyvateli na hektar, což přibližně odpovídá zástavbě se samostatně stojícími rodinnými domy. Veřejnou hromadnou dopravu lze přitom smysluplně zavést pouze do oblastí, které vykazují hustotu osídlení minimálně 50 obyvatel na hektar. Městská zástavba, kde lze pěšky dojít k potřebnému cíli jako třeba obchod nebo

¹ Mnoho lidí žijících v suburbiích nejsou již zaměstnáni ve městě ale v jeho suburbánním zázemí. Dojížděka ze zázemí do kanceláře v centru města tak byla často nahrazena dojížděkou do kanceláře, výrobního areálu nebo nákupního centra v suburbiích. (GOTTDIENER, M. 2006, 122).

pošta musí mít hodnotu osídlení minimálně 100 obyvatel na hektar. (HNILÍČKA, P. 2005, 30-33).

Suburbanizace je tak jedním z nejvýznamnějších důvodů růstu počtu majitelů a uživatelů automobilů na celém světě, spotřeba pohonných hmot rychle roste s klesající hustotou zalidnění města (viz příl. 7). Hustota osídlení a koncentrace pracovních příležitostí v centru měst tak jsou klíčovými faktory pro udržitelnost hromadné dopravy. (PUCHER, J. 2002, 115-118).

Pro budoucí vývoj především ve smyslu jeho usměrňování jsou stěžejní různé nástroje pro ovlivňování suburbanizace. O usměrňování růstu měst na národní i regionální úrovni ve Spojených státech různými strategiemi a iniciativami píše například I. San Martin (2002). V České republice se o nástrojích územního plánování zmiňuje K. Maier (2002, 187-188). Na regionální úrovni se využívají územní plány velkých územních celků (ÚP VÚC), které mohou stanovit limity a regulativy územního rozvoje, zejména s ohledem na ochranu životního prostředí a přírodních zdrojů, nebo také pro zajištění významných veřejně prospěšných staveb regionálního a národního významu. Jednotlivé kraje mají gesce za pořizování ÚP VÚC, žádný z nich se ale v roce 2002 ještě nezabýval regulací lokalizace regionálních nákupních center ani se nepokoušel usměrňovat jakékoliv suburbanizační trendy. Účinnějším prostředkem regulace územního rozvoje je místní plánování, které je v pravomoci jednotlivých měst a obcí. To bohužel ale nemůže příliš ovlivnit procesy, které přesahují samosprávné hranice obcí, mezi než suburbanizace patří. Existují i další účinné nástroje a instituce ovlivňující regionální rozvoj, jako jsou Regionální rozvojové agentury, Regionální strategie nebo Krajské orgány veřejné správy, suburbanizace se však zatím výrazněji nestala předmětem jejich zájmu. Autor tak připomíná, že “stávající nástroje a instituce umožňují suburbanizaci ovlivňovat v daleko větší míře, než se doposud děje.” (cit. MAIER, K. 2002, 190).

4.2 Suburbanizace v USA

V USA na suburbanizaci nebylo zpočátku nahlíženo tak kriticky jak je tomu v současné době. Stěhování z centra měst směrem na předměstí bylo považováno za logické rozšiřování obytné plochy městského systému, zvláště v době, kdy se rozvíjela urbanizace a počet obyvatel nejenom země, ale především měst rostl poměrně rychlým tempem. V době, kdy se začínala projevovat suburbanizace ve smyslu jak ji chápeme dnes (stěhování obyvatel města do jeho zázemí, spojené především s hromadnou výstavbou rodinných domů), byla ve Spojených státech považována za nejvhodnější řešení problémů amerických aglomerací.

Toto obecné povědomí platilo podle J. Hrůzy (1997, 2) ještě v polovině 20. století. Až v roce 1965 bylo poprvé oficiálně zaznamenáno, že více Američanů žije již na předměstích než v centrálních městech². Na počátku 70. let se pak začalo zjišťovat, že za

² V roce 1970 byl při sčítání lidu poprvé oficiálně zaznamenán fakt, že více lidí žije v suburbiích než v ostatních sídelních prostorech. V té době žilo 37,1 % obyvatel USA na předměstích, 31,5 % v centrálních městech a 31,4 % v rurálních oblastech. V roce 1980 pak žilo v suburbánních územích 44,8 % Američanů, v roce 1990 to bylo již 46,2 %. Ke konci minulého století ještě více venkovských oblastí bylo pohlceno

hranicemi města je již více pracovních příležitostí a kancelářských ploch než uvnitř hranic. V současné době se již suburbanizace ve Spojených státech zdaleka nepovažuje za přínos, navíc se již v USA začínají objevovat nové trendy označované pojmem ruburbia (ruburbanizace) - tendence úprku nejen z měst, ale i z předměstí do co nejméně osídlené krajiny. Někteří Američané toto považují za nezbytné, neboť zjišťují, že za nimi do suburbii přicházejí všechny negativní jevy, před nimiž utíkali z měst - kriminalita, rasové a sociální konflikty, znečištěné životní prostředí, přetížené komunikace, nevyhovující služby a základní občanská vybavenost³.

Tendence k rozptýlenému bydlení s úmyslem přiblížit se venkovské krajině můžeme v USA vysledovat již od druhé poloviny 19. století, počátky suburbanizačního procesu ve Spojených státech jsou pak spojovány s rozvojem individuální automobilové dopravy. Hlavní rozvoj suburbanizace začal v USA ale až po 2. světové válce, kdy si osobní automobil mohla dovolit i střední vrstva obyvatel. V té době docházelo sice stále k růstu počtu obyvatel na území centrálních měst, počet obyvatel v předměstské zóně však rostl čtyřikrát rychleji. Podobně tomu bylo i s počtem pracovních příležitostí, i když zde se tento trend projevil poněkud později. Za další důvody masivního rozvoje suburbanizace po 2. světové válce považuje P. Ptáček (2002, 58) značnou poptávku po novém bydlení hlavně díky vyšším příjmům střední vrstvy, "baby boom" a s ním spojenou poptávku mladých rodin po bydlení, značnou finanční podporu státu při výstavbě infrastruktury z důvodu ohromného nárůstu objemů přepravovaného zboží a průměrných přepravních vzdáleností a v podpoře bytové výstavby státem jako reakci na zvýšenou poptávku po bydlení.

V průběhu 60. a 70. let vlivem imigrace nebělošského obyvatelstva do center měst (především na severovýchodě USA) dochází k odchodu bílého obyvatelstva do suburbánní zóny. Centra měst tak chátrají a z mnoha vnitřních čtvrtí se pomalu stávají ghetta a slumy. V roce 1980 již více než polovina městského bílého obyvatelstva bydlela za hranicí centrálních měst (PTÁČEK, P. 2002, 56-58). Podobné problémy jako vnitřní části velkoměst musely později řešit starší předměstí, jak píše E. Seltzer (2002, 84). Zatímco původně tato předměstí vznikala mimo jiné z touhy separovat se od potíží měst, po čase samy zažívají zejména ekonomický úpadek a narůstající chudobu.

Abychom mohli lépe pochopit vývoj komerční suburbanizace v USA, musíme nejdříve zmínit tzv. fázi bedroom community, kdy přibližně od roku 1920 do suburbii migrovali pouze obyvatelé, práce však stále zůstávala ve městech. Od 40. let pomalu dochází i k suburbanizaci služeb pro obyvatele, poté následuje lehký průmysl, pak i terciérní aktivity. Vznikají tzv. suburban downtowns, edge cities či suburban business districts, což jsou předměstské lokality, které začínaly být postupně nezávislé na vnitřních městech. V 80. letech potom dochází ke specializaci v těchto místech a k nárůstu

růstem amerických předměstí a podíl obyvatel v nich stále rostl. V rámci censu v roce 2000 žilo v suburbiih již 50,0 % obyvatel, 30,3 % jich žilo v centrálních městech a pouze 19,7 % v rurálních oblastech. (GOTTDIENER, M., HUTCHINSON, R. 2006, 121)

³ Před stejným problémem již stojí obyvatelé některých oblastí západní Evropy. Tam to bude o to horší, že nebude kam se před nežádoucím důsledky suburbanizace skrýt, neboť veškerá území, narozdíl od USA, jsou již osídlena.

pracovních příležitostí, vzniká tak polycentrická struktura, která je dnes typická pro systémy měst ve Spojených státech.

Obecně by se dalo říci, že příčinami komerční suburbanizace v USA jsou nevýhody v centrech měst a výhody v suburbiích plus pokrok v komunikační a informační technice, protože to umožnilo předměstím stát se relativně nezávislými na lokalizaci v prostoru. Konkrétní důvody pro suburbanizaci rezidenčních i nerezidenčních funkcí v USA můžeme porovnat v tabulce níže.

Tab. 1: Důvody pro suburbanizaci rezidenčních i nerezidenčních funkcí v USA

PŘEDMĚSTÍ	CENTRA MĚST
růst příjmů obyvatel, zejména středních vrstev	růst podílu obyvatel s nízkými příjmy
"baby boom" – velký počet mladých rodin s dětmi	růst podílu přistěhovalců, kriminality
státem garantované hypoteční úvěry a daňové úlevy pro výstavbu, nižší daně	zvyšování daňového zatížení
rostoucí poptávka a množství pracovních sil	klesající poptávka a množství pracovních sil
dobrá dopravní dostupnost	špatná dopravní dostupnost
nízké ceny pozemků, velké pozemky	vysoké ceny pozemků, malé pozemky
dobrá kvalita životního prostředí	špatná kvalita životního prostředí
daňová zvýhodnění, liberální stavební předpisy	
nové reprezentativní adresy	staré reprezentativní adresy
rostou aglomerační výhody	klesají aglomerační výhody

(zdroj: PTÁČEK, P. 2002, 63)

Důsledkem urban sprawl v USA je pak především ztráta ekonomické funkce Central business district (CBD)⁴, tzv. commercial blight. Je to důsledkem ztráty centrality center měst, kdy suburbia přebírají jejich funkce. Často mají suburbánní aglomerace administrativy a maloobchodu větší plochu, než původní CBD. Kvůli odchodu nebo zániku mnoha podniků se centra dostala do finančních problémů a zhoršila se tam také úroveň služeb. Také z těchto důvodů tam často zůstaly opuštěné a zrušené budovy obchodů a administrativy. Pro úpadek vnitřních částí amerických měst se vžil termín urban decay příklady úspěšné a dlouhodobé revitalizace městských center jsou spíše vzácné. (PTÁČEK, P. 2002, 64-65).

Nově vzniklé suburban downtowns nemohou však plně nahradit roli centrálních částí měst. Nedokáží například převzít funkci veřejného prostoru a místa sociálních kontaktů, naopak dále posilují segregaci oddělenými místy k bydlení, ale i práce a nákupů.

⁴ nejen geografické, ale především obchodní a finanční centrum města

Nabídky práce pro sociálně slabé obyvatele suburbií jsou omezené. Společné problémy jdou velmi obtížně řešit, protože jednotlivá edge cities jsou samosprávně nezávislá. Rozptýlená města mají značné energetické nároky, nároky na stavbu a údržbu silnic a infrastruktury a negativní dopad na životní prostředí.

Problémem, který zmíněné problémy ještě více umocňuje, je podbízení investorům a změny územních plánů podle jejich přání, neboť z nově přistěhovaných obyvatel plynou do obecní pokladny další peníze z daní. Předměstí se nechtějí ani podílet na řešení problémů vnitřních měst, kvůli čemuž krachují snahy o koordinaci územního rozvoje. (PTÁČEK, P. 2002, 66-67).

Příklady úspěšné a dlouhodobě udržitelné revitalizace upadlých center měst jsou, jak již bylo zmíněno, vzácné, ale nejsou nemožné (př. Bostonu). Toto se však nedá tak lehce říci o suburbiích. V řídkce zastavěném a službami nevybaveném území, které vzniklo jako urban sprawl, se už těžko dá postavit například náměstí, nebo nová škola, navíc by je stejně neměl kdo navštěvovat. Daleko lepší a efektivnější je těmto problémům spojených s urban sprawl předcházet, tak jak se to povedlo kupříkladu v Portlandu (podrobně E. Seltzer (2002, 85-97)).

Na příkladu Spojených států je vidět, jak dlouhodobé problémy nejen s dopravou pramení z toho, že byl umožněn nekontrolovatelný růst měst. Například Kanada je ve zvládnání suburbanizace podle J. Puchera (2002, 118-119) mnohem úspěšnější než USA, protože zde existuje komplexní územní plánování, silnější regionální samospráva a vyšší investice do hromadné dopravy. Důsledkem potom je, že kanadská města a předměstí jsou více než dvakrát hustěji zalidněna než města předměstí USA, podíl využívání hromadné dopravy je tam pětkrát vyšší než v USA a používání aut je v Kanadě asi o čtvrtinu nižší.

Ponaučení z toho by si měla vzít i Česká republika, protože rozhodnutí příliš nekontrolovat suburbanizaci je nevratné a nese sebou mnoho negativních dopadů, jak můžeme vidět na příkladu Spojených států amerických. Musíme se inspirovat a brát si příklad ze zemí, kde již mají kladné zkušenosti s územním plánováním na regionální úrovni a dokáží účinněji kontrolovat rozpínání měst do okolní krajiny, jako například v Kanadě nebo v některých zemích západní Evropy jako jsou Velká Británie nebo Nizozemsko.

4.3 Suburbanizace v západní Evropě

Ve vývoji evropského osídlení není suburbanizace ničím mimořádně novým, protože růst předměstí podle J. Hrůzy (1997, 2) probíhá v Evropě již od středověku. Tak, jak tento proces známe a chápeme jej dnes, začal v západní Evropě v 19. století.

První tendence k dekoncentraci kompaktního města se zde začaly objevovat, stejně jako ve Spojených státech, koncem 19. století společně s nástupem hromadné dopravy. Celkově se dá říci, že proces suburbanizace začal v západní Evropě o něco později než v USA, projevil se menší razancí a rozsahem a neměl tak negativní vliv na destrukci centrálních částí měst. Důvody pro tento odlišný vývoj je třeba podle P. Ptáčka (2002, 67-68) hledat v historicky daném jiném typu osídlení a odlišných morfologických

a sociálně prostorových znacích evropských měst. Ty se od těch amerických liší nízkým stavebním profilem a kompaktní formou (srovnatelný počet obyvatel na menší ploše). Důležitým faktorem je také to, že do rozvoje evropských měst daleko více zasahuje územní plánování (lépe rozeznatelná hranice mezi městským a venkovským využitím půdy) a v jejich dopravním systému je také větší role veřejné dopravy.

Možností pořídit si bydlení na dluh a rozvojem veřejné dopravy na konci 19. století bylo umožněno střední třídě oddělit místo bydlení od místa zaměstnání. S rozvojem autobusových služeb a automobilismu v meziválečné a poválečném období nastal v západní Evropě rozvoj suburbii, převážně pak ve Velké Británii. (DANIEL, P., HOPKINSON, M. 1991, 204). Tam po roce 1918 rostly požadavky po domech na okraji města tak, jak rostly mzdy a měnila se struktura rodiny. Umožnil to také nástup flexibilnějších forem dopravy jako byla elektrická tramvaj (kolem r. 1900) nebo hromadná autobusová doprava (v roce 1918), což umožnilo rodinám přestěhovat se na předměstí. (DANIEL, P., HOPKINSON, M. (1991, 87).

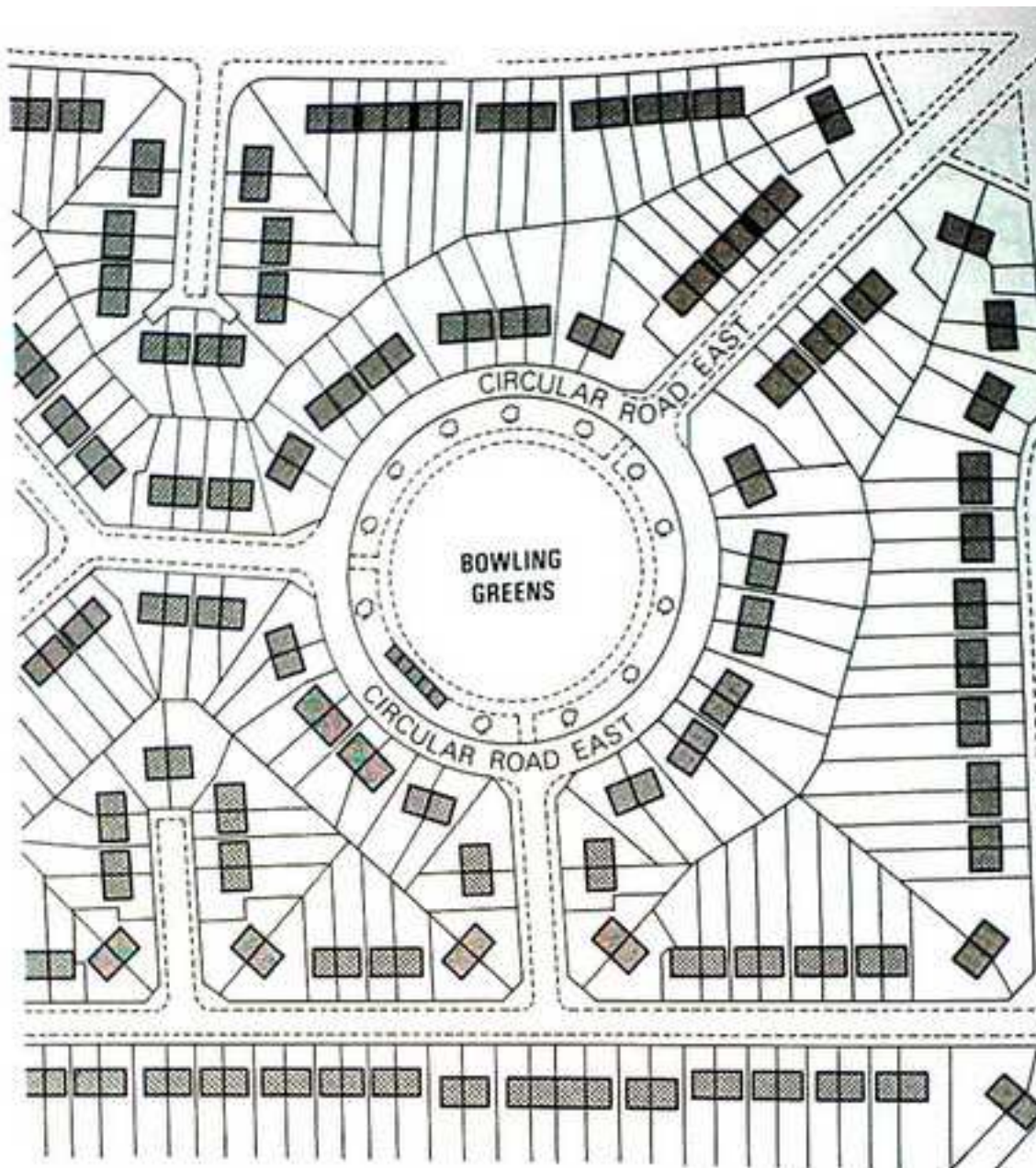
Hlavním elementem předměstské expanze byla rostoucí touha obyvatel města žít v prostředí s nižší hustotou osídlení. Z části to bylo ovlivněno architektonickými trendy té doby⁵, většinou to však byly pragmatičtější důvody pro rodinný život, především v případě rodin s malými dětmi. Dalším důležitým aspektem byla velmi nízká cena a dostatek pozemků za hranicemi města spojené s nízkými náklady na výstavbu nízkopodlažních rodinných domů. (JOHNSON, J. H. 1972, 129).

Ve Velké Británii se také jako první, jak uvádí P. Daniel a M. Hopkinson (1991, 88-89) na příkladu North Green Estate v Liverpoolu, v meziválečném období na tehdejších předměstích začaly vyskytovat problémy. Nedostatek územního plánování v té době měl za následek, že předměstí nebyla vybavena adekvátními službami (obchody, školy, nemocnice apod.), neměla dostatek pracovních příležitostí a tím pádem narostla doba cesty do zaměstnání. Stejným problémům v podstatě čelí v současné době suburbanizační lokality v zázemí českých měst.

P. Daniel a M. Hopkinson (1991, 205) dále rozlišují dvě fáze ve vývoji suburbanizace ve Velké Británii. První fáze se podle nich udála mezi roky 1920 a 1935 a byla charakterizována výstavbou třípokojových dvojdomků s malou předzahrádkou a dlouhou zahradou za domem navržených pro nejužší rodinu. Domy se stavěly do půdorysu půlměsíce s mnoha slepými ulicemi a výstavba nerespektovala místní topografii ani architektonický styl. Tato předměstí byla obsluhována malým nákupním centrem a několika dalšími službami.

Druhá fáze vývoje se odehrála na konci šedesátých a počátku sedmdesátých let minulého století. Stavěly se větší domy (které se od sebe architektonicky lišily) při nižší hustotě zástavby. V souvislosti s poválečným "baby boomem" se stavělo více školských a nemocničních zařízení, knihovny apod. Nepočítalo se příliš s veřejnou dopravou, předpokládalo se spíše, že klesající ceny pohonných látek a s tím spojený rostoucí počet vlastníků osobních automobilů ji učiní nepotřebnou.

⁵ kupříkladu idejemi zahradních měst (více např. HNILIČKA, P. 2005, 34-38)



Obr. 1: Čtvrť Norris Green, Liverpool - typické katastrální území s nízkou hustotou osídlení vystavěné mezi světovými válkami (zdroj: DANIEL, P., HOPKINSON, M. (1991, 88)

Další zemí, kde byl suburbanizační proces velmi silný je Spolková republika Německo. Kromě již známých obecných důvodů k tomu přispělo i poškození většiny německých velkoměst za 2. světové války a nutnost přijmout přes 12 milionů odsunutých Němců z východu. Oba, pro Německo specifické důvody, nutily obyvatele najít si bydlení v okolí měst. Dochází tak k přestavbám původních zemědělských usedlostí a k enormnímu nárůstu počtu nových domů v obcích. K tomu přicházejí do suburbii další obyvatelé z center aglomerací. Z hlediska věkové a sociální struktury se většinou jedná o příslušníky

střední společenské vrstvy zaměstnaných ve službách, značný podíl tvoří mladé rodiny s dětmi.

P. Ptáček (2002, 68-70) dále uvádí hlavní důvody, které vedly k tak výrazné rezidenční suburbanizaci obyvatelstva právě v SRN. Z ekonomických faktorů je to neustálé zhodnocování nemovitostí v osobním vlastnictví, vyšší životní náklady ve městě než v jeho okolí a snížení pořizovacích nákladů působením stavebních společností. Významnou roli hrají také psychologické a společenské faktory, z nichž můžeme vyzdvihnout touhu mít vlastní dům na reprezentativní adrese, atraktivitu a kvalitu okolního prostředí a nezanedbatelnou roli hraje i působení image místa. Z dopravně geografického hlediska bylo důležité napojení lokalit na silniční síť a dobře fungující systém veřejné dopravy, který byl rozsáhle budován a podporován státem. Nesmíme opominout ani potřebu vybavenosti soukromými a veřejnými službami, jejichž kvalita i rozsah se přizpůsobovala nově přichozím obyvatelům a také velkorysou bytovou a sídelní politikou státu v podobě výhodného systému hypotečních úvěrů a stavebního spoření⁶.

Tab. 2: Důvody pro suburbanizaci rezidenčních i nerezidenčních funkcí v SRN

PŘEDMĚSTÍ	CENTRA MĚST
růst příjmů obyvatel, zejména středních vrstev	
státem garantované hypoteční úvěry	
rostoucí poptávka a množství pracovních sil	klesající poptávka a množství pracovních sil
dobrá dopravní dostupnost	špatná dopravní dostupnost
nízké ceny pozemků, velké pozemky	vysoké ceny pozemků, malé pozemky
dobrá kvalita životního prostředí	špatná kvalita životního prostředí
	pravidla omezující investice a využití
daňová zvýhodnění	
plánovaná centra a administrativní parky díky podpoře decentralizace	
	reprezentativní adresy
	aglomerační výhody

(zdroj: PTÁČEK, P. 2002, 75)

⁶ Jako příklad z praxe může posloužit výzkum z června 1995, který prováděli J. Maier na území aglomerace města Bayreuth v Bavorsku (MAIER, J. 1997, 50) a G. Herfert v městských aglomeracích Lipsko (Sasko) a Šverin (Meklenbursko-Přední Pomořansko), kde zjišťovaly důvody přistěhování obyvatel do obcí za správními hranicemi centrálního města. (SLEPIČKA, A. 1997, 40)

Jedním z hlavních důvodů výběru lokality pro bydlení v zázemí města je kromě finančních možností zejména také dobrá dopravní dostupnost obce a možnost rychlého dopravního spojení s místem zaměstnání. I přes tuto snahu je ale většina imigrantů v suburbii stále nepříliš spokojena s podmínkami cestování za prací a službami, také z důvodu špatné dopravní obslužnosti periférie veřejnou dopravou. Důsledkem je pak nevyhnutelný nárůst objemu osobní automobilové dopravy.

Pokud bychom chtěli popsat vývoj komerční suburbanizace v západní Evropě (na příkladu Spolkové republiky Německo), nejde se vyhnout srovnání s tímž procesem v USA popsaným o pár stránek výše. Nástup suburbanizace maloobchodu je v SRN také spojen s nástupem hypermarketů, oproti USA jsou ale dobře dostupné veřejnou dopravou. Později pak došlo k zprůsnění podmínek pro výstavbu nových nákupních center, kvůli účinnému územnímu plánování se tak neprojevovalo urban sprawl ani urban decay takovou měrou jako ve Spojených státech.



Foto 2: Komerční suburbanizace v zázemí Prahy podél dálnice D8 směrem na Ústí nad Labem (zdroj: autor)

V některých oblastech se nepodařilo zabránit výstavbě nových velkoprostorových nákupních center, které svými rozměry, architekturou, lokalizací a napojením na dopravní a technickou infrastrukturu výrazně změnila strukturu a vzhled příměstských území. Dokladem toho budiž příklad městské aglomerace Lipsko, kde jak uvádí A. Slepíčka (1997, 40) z celkové plochy 448 600 m² velkoobchodů vybudovaných v Lipsku a jeho zázemí v letech 1990-1994 připadlo na město 70 000 m², což je 15,6 %.

Díky územně plánovacím zákonům ze 70. let se v SRN podařilo zabránit dalšímu šíření velkoplošných maloobchodních jednotek a jiných velkoplošných staveb v suburbánní zóně. U oblastí, které však nejsou napojeny na veřejnou dopravu hrozí

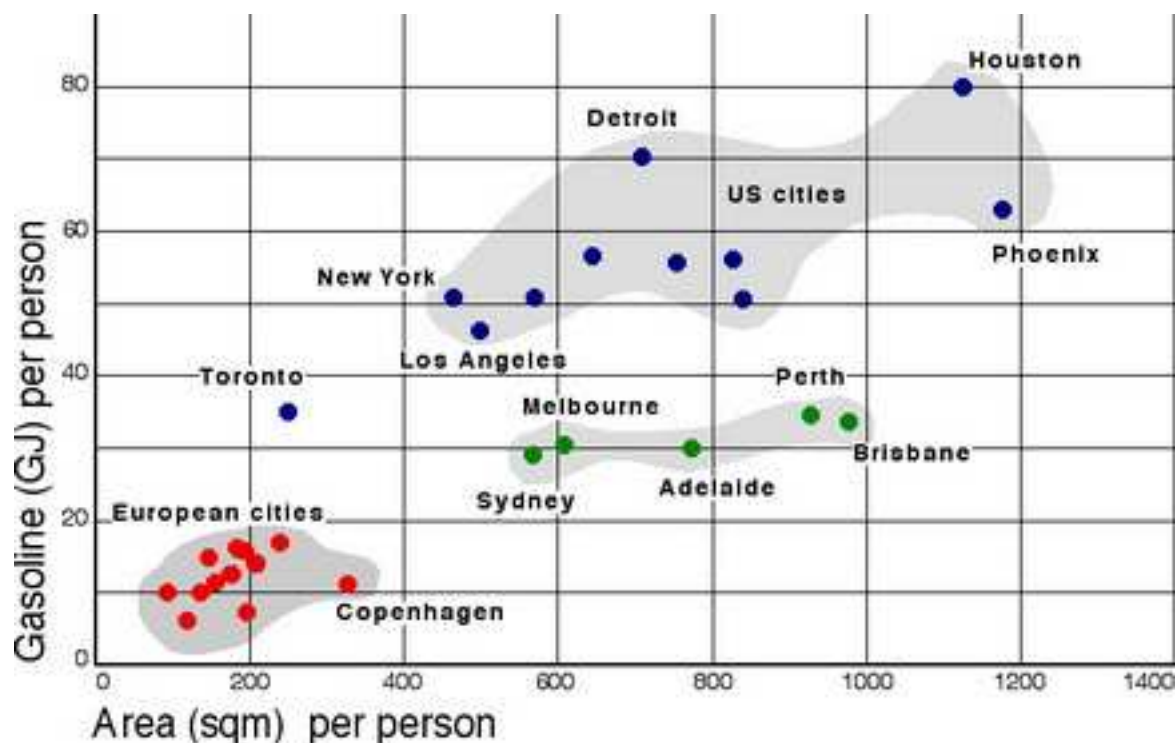
nebezpečí jednostranné závislosti na individuální dopravě se všemi negativními souvislostmi (tlak na výstavbu či rozšiřování silniční sítě). (PTÁČEK, P. 2002, 75-76).

Tab. 3: Podíl města Lipska a jeho zázemí na celkové výměře prodejních ploch za rok 1995

odvětví	podíl na prodejních plochách	
	město Lipsko	zázemí města
stavebniny a zahradnické potřeby	30%	70%
nábytek a zařízení bytů a domů	15%	85%
obchodní domy univerzální	70%	30%
obchodní domy se spotřebním zbožím	40%	60%
specializované prodejny	10%	90%

(zdroj: SLEPIČKA, A. 2002, 40)

Další dopady suburbanizace, v tomto případě na bývalých předměstích anglických měst uvádí P. Daniel a M. Hopkinson (1991, 205). Jsou jimi izolace mladých matek (tzv. zelené vdovy - podrobněji např. S. Wilková (2006)) a starších lidí, nedostatek zábavy dospívajících dětí, nedostatek pracovních příležitostí a s tím spojené vysoké náklady na cesty do zaměstnání. Příměstský život se podle nich tak stává nudným a neatraktivním.



Obr. 2: Vztah mezi hustotou osídlení a využití automobilů v roce 1989 podle Newman a Kenworthyho (zdroj: Urban Planning. 2008)

Jedním z nejdůležitějších a také nejvýznamnějších důsledků, které sebou suburbanizace nese je nárůst osobní automobilové dopravy. Podle J. Puchera (2002, 111-112) vzrostl ve

většině západoevropských zemích počet osobních automobilů na osobu (tzv. index automobilizace) v letech 1980 až 1994 nejméně o 30 % a počet ujetých km na osobu vzrostl ve většině zemí nejméně o 40 %. V žádné jiné zemi však nemá osobní automobil tak dominantní postavení jako v USA. Většina západoevropských zemí dosahuje jen asi polovinu podílu automobilů na cestách ve srovnání se Spojenými státy a veřejná doprava je v západní Evropě i například v Kanadě asi šestkrát významnější než v USA.

Evropská města jsou více kompaktní než města v USA nebo v Austrálii. S tím je spojeno častější využívání veřejné dopravy a nižší energetická spotřeba na obyvatele. Podle H. Priemuse a kol. (2001, 168) je průměrná spotřeba benzínu v amerických městech čtyřikrát vyšší než ve městech evropských (viz obr. 2).

Pokud bychom chtěli shrnout a srovnat vývoj i důsledky procesu suburbanizace, je třeba říct, že nejdůležitějším důvodem rozdílů mezi USA a Německem (a v podstatě celou západní a v současnosti už v podstatě i východní Evropou) je, že zatímco v USA měl urban sprawl volný průběh a částečně byl dokonce podporován státem, v SRN byl ovlivňován územně plánovacími nástroji. (PTÁČEK, P. 2002, 76-77). Proces samotný ve Spojených státech začal dříve a měl silnější průběh než v Evropě. Centra amerických měst během něho ztratila svou reprezentativní adresu, aglomerační výhody a často i svou maloobchodní funkci, některé centrální části se přeměnily na slumy a ghetta. V Německu a celé Evropě se urban decay zdaleka neprojevil v takovém rozsahu jako v USA, problémy center měst zde byly podstatně menší. Ve Spojených státech vznikla velmi silná konkurence mezi jádry a edge cities, zvláště z důvodu závislosti obcí na daních podnikatelů, měkčích stavebních předpisech a daňových zvýhodnění. To zapříčinilo změnu sídlení struktury z monocentrické na polycentrickou, zatímco v Německu jsou centra měst stále centry hierarchického systému centrálních míst. V USA byla také zanedbávána veřejná doprava, která má v tamějších suburban downtowns v současnosti jen malý význam.

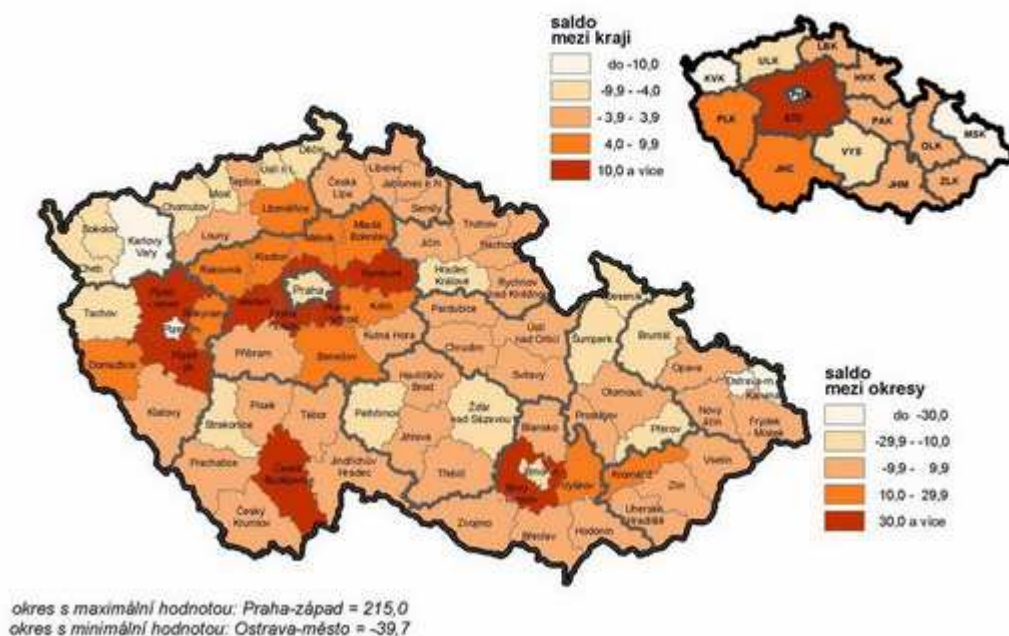
4.4 Suburbanizace v České republice

Pro teorii i praxi územního rozvoje a územního plánování v České republice jsou podle A. Slepíčky (1997, 40-41) ze zahraničních zkušeností zřejmě nejpodnětější vývojové tendence přeměn sídelní struktury a utváření krajiny v bývalé Německé demokratické republice. Míra suburbanizace v NDR je srovnatelná s dekoncentrací, která se uskutečnila ve starých spolkových zemích koncem 60. a počátkem 70. let 20. století.

Nicméně není na místě domnívat se, že suburbanizace, nebo lépe řečeno dekoncentrace městského způsobu života a bydlení u nás nastoupila až po pádu komunismu na konci minulého století. Podle R. Perlína (2002, 141) vznikaly první městské vily na okrajích měst již na počátku 20. století, k mimořádnému rozvoji vilových čtvrtí došlo v Československu v období mezi světovými válkami, zejména podél železničních tratí vedoucích z velkých měst (SÝKORA, L. 2002, 12). Po 2. světové válce byla individualistická nízkopodlažní výstavba v podstatě zastavena a nahrazena panelovými

domy v nově budovaných sídlištích⁷. Po roce 1989 pak nastává nárůst poptávky po bydlení na okraji větších měst.

V první polovině 90. let však nízká kupní síla obyvatel (kvůli poklesu průměrných reálných příjmů, prudkému růstu cen nemovitostí, stavebních prací a materiálů) však výrazně omezovala rozsáhlejší výstavbu rodinných domů v zázemí měst. Rezidenční suburbanizace se tak začala pozvolna rozvíjet až ve druhé polovině devadesátých let díky rostoucím příjmům a kupní síle obyvatel a také díky podpoře státu hypotečním financováním bydlení. V této době se začínají na okraji měst také masivně rozvíjet komerční funkce (maloobchod, velkoobchod, skladování, distribuce, výroba) a právě hypermarkety měnily v té době tvář krajiny daleko více než výstavba rodinných domů. (SÝKORA, L. 2002, 12).



Obr. 3: Saldo stěhování mezi kraji a mezi okresy v ČR na 1 000 obyvatel v souhrnu za roky 1991-2004 (zdroj: Vnitřní stěhování v ČR 1991 až 2004)

Také podle K. Maiera (2002, 183) má na suburbanizaci u nás rozhodující úlohu ekonomické prostředí, protože jen velmi malá část potenciálních zájemců o bydlení je schopna zaplatit tržní cenu za toto bydlení. Nová výstavba po roce 1990 se stala doménou hrstky těch nejbohatších a až doposud jsou počty nových bytů jen zlomkem ve srovnání s objemy někdejší komplexní i individuální bytové výstavby. Je tedy logické, že suburbanizace probíhá v okolí největších a ekonomicky vyspělých měst - kromě špatného stavu životního prostředí se v nich také koncentrují služby a pracovní místa, jež časem

⁷ Sídlíště budovaná za komunistického režimu někteří autoři považují také za určitý typ suburbanizace, viz např. T. Gremlica (2002, 36). Specifickou formou suburbanizace v období komunismu bylo v Československu také množství chat a chalup v zázemí měst a v horských oblastech využívaných k "úniku od režimu a ruchu velkoměsta".

umožní získat určitým skupinám obyvatel finanční dostupnost takového typu bydlení. Podle J. Jackson (2002, 22) však nová výstavba rodinných domů za hranicemi velkých českých měst reprezentuje zatím malé procento z těch, kteří touží po soukromém bydlení. Tlak urban sprawl vyvolaného požadavky na soukromé bydlení tak ještě pořádně nezačal.

Pokud bychom chtěli shrnout vývoj suburbanizace na počátku 90. let poněkud podrobněji, můžeme použít popis K. Maiera (2002, 185-186), jenž píše, že odstředivý pohyb ven z měst zahájili počátkem 90. let sklady vytěsněné z center restitucí a privatizací domů. Pro investory pak bylo vhodnější přesunout se do méně nákladných lokalit v zázemí města a brzy je následovaly drobné provozovny. Kolem poloviny 90. let začala další fáze, kdy nadnárodní řetězce začaly budovat nákupní centra v zázemí měst na "zelené louce"⁸ a tím přeměňovat tradiční schémata maloobchodu. Nepoučili jsme se od analogického vývoje v západních zemích, reakce na raketový start a trvalý růst nákupních center v suburbiích byla ze strany měst nevýrazná a opožděná. I ta města, která cítila znepokojení z expanze předměstských nákupních středisek nebyla schopna konkurovat okolním obcím, které lákaly investory k výstavbě nákupních komplexů na svém území. Suburbanizace bydlení se zpočátku jevila developerům jako podnikatelský ráj (z důvodů bytové nouze ve městech, špatné prostorové kvality bydlení nebo vzniku nové třídy bohatých), poté se ale řada projektů dostala do potíží s odbytem svých produktů, především kvůli nově modernizovaným bytům z restituovaných a privatizovaných domů ve městě. Suburbanizace se tak dočasně ztlumila.

Rozvoj rezidenční suburbanizace mohl znova nastat, až se bydlení za městem stalo dostupným pro široké střední vrstvy. To umožnil růst reálných příjmů a zavedení hypoték, což rozšířilo možnosti spotřeby střední třídy. Využívání osobního automobilu umožnilo bydlení v širším zázemí měst a umožnilo každodenní pohodlnou dojížděku do centra za prací. Výstavba silnic zpřístupnila množství relativně levné půdy v zázemí měst pro novou výstavbu. Lidé tak mohli odcházet ze znečištěného města do přírodního prostředí a navíc jim rodinný dům za městem umožnil separaci od nižších společenských vrstev. (SÝKORA, L. 2002, 11).

Podle M. Ouředníčka (2002, 50-51) je prozatím příchod nových rezidentů pro suburbanizované lokality v dlouhodobém pohledu rozhodně přínosem (např. posílením vlivu obce účastí nových obyvatel v zastupitelstvech). Suburbanizaci hodnotí autor jako pozitivní proces rozvoje obce i z hlediska změny fyzické struktury a vybavenosti nových suburbií (z důvodu lokalizace nových pracovních příležitostí, zlepšení infrastruktury a dopravního spojení nebo zavedení či rozšíření rozsahu některých služeb).

Jak již bylo vysvětleno, do suburbánu se stěhují především lidé s "vyšším sociálním statusem", předměstské zóny tak migrací získávají vzdělané a příjmově silné obyvatelstvo. Tento fakt tudíž nepřímou ovlivňuje i sociálně-prostorovou strukturu původního bydliště migrujících obyvatel. Podle M. Ouředníčka (2002, 52) existuje pro tento proces v sociální ekologii termín filtrace - v důsledku emigrace vzdělaných a příjmově silných skupin obyvatel je jejich původní bydliště osídlováno sociálně slabším obyvatelstvem, což může vést k úpadku některých oblastí ve městě, např. sídlišť. Suburbanizace je tak často vnímána

⁸ Podle J. Jackson (2002, 23) je jeden hektar průmyslového rozvoje na brownfields (nefunkční průmyslové zóny) nejméně 4,4krát dražší než obdobný vývoj na zelené louce.

jako negativní jev nejen kvůli důsledkům zmíněných v předchozích kapitolách, ale také proto, že může výrazně působit na sociální prostředí a to hned ve dvou lokalitách.



Foto 3: Náměstí (bývalá kasárna), obec Čeladná, okres Frýdek-Místek - příklad pozitivního vlivu suburbanizace, kdy nově přichozí obyvatelé přitahují do obce investice (zdroj: autor)

Rady, jak omezit nežádoucí dopady suburbanizace v českém prostředí nám poskytuje například L. SÝKORA (2002, 16-17). Je třeba podle něj koncentrovat novou výstavbu kolem stávajících center osídlení a podél železničních tratí a zároveň aktivněji využívat nástroje regulující suburbanizaci. Koncentrované formy suburbanizace jsou ekonomicky méně nákladné a šetrnější k životnímu prostředí než urban sprawl. Pokud se formy zástavby jako urban sprawl nebo leapfrog development rozvinou, bude těžké je měnit, neboť přinesou již nevratné změny v osídlení.

Tab. 4: Vnitřní stěhování podle velikostních skupin obcí v České republice v roce 2006

velikostní skupina obcí	počet přistěhovalých	počet vystěhovalých	migrační přírůstek/úbytek
- 499	25 791	18 940	6 851
500 - 999	26 355	19 612	6 743
1000 - 1999	26 369	19 818	6 551
2000 - 4999	26 986	23 351	3 635
5000 - 9999	19 715	19 994	-279
10000 - 19999	16 517	21 084	-4 567
20000 - 49999	18 284	25 660	-7 376
50000 - 99999	16 737	22 803	-6 066
100000 +	27 446	32 938	-5 492
venkov (- 1999)	63 165	43 020	20 145
město (2000 +)	43 020	63 165	-20 145

(zdroj: Demografická ročenka České republiky 2006)

V devadesátých letech dvacátého století se ve velkých českých městech projevují i další prvky urban sprawl ve svých negativních souvislostech, spojených také s komerční formou suburbanizace. (GREMLICA, T. 2002, 37.) Řada obytných objektů uvnitř města byla přeměněna na nebytové prostory, což vedlo k vyliďňování center měst a během několika let také k vysokému růstu nájemného a problematické dopravní dostupnosti. Z těchto důvodů se firmy stěhují z center na okraje měst, čímž se stupňují nároky na zábor půdy a budování dopravní infrastruktury. Nárůst mobility v některých oblastech je spojen také s každodenním dojížděním obyvatel z měst postižených kolapsem velkých průmyslových podniků za prací (Bohumín, Frýdek-Místek, Ostrava, Bruntál, Jeseník, Kladno, Kolín).

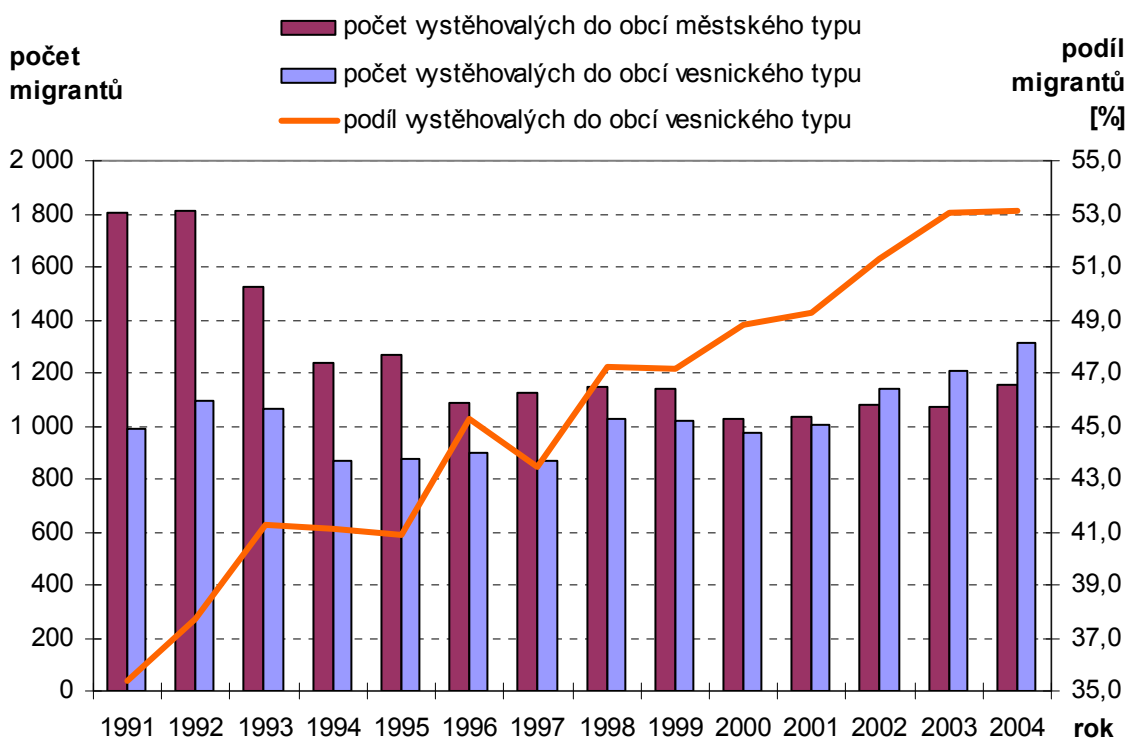
Dá se očekávat, že česká velkoměsta v příštích desetiletích neporostou, spíše budou své obyvatelstvo ztrácet, což naznačuje současný vývoj stěhování podle velikostních skupin obcí. Od devadesátých let ztrácejí velká (a v současné době už i středně velká města) své obyvatele na úkor menších, především venkovských obcí. Podle J. Musila (2002, 327) je však pravděpodobné, že v metropolitních regionech Prahy, Brna, možná i Plzně a dalších měst jako celku počet bydlících obyvatel poroste. Poroste také počet pracujících, neboť se zvýší rozsah dojíždění z větších vzdáleností s rozvojem dálniční sítě a zlepšením kvality silnic a příměstských železnic. Rozvoj se bude dít podél dopravních tahů a v oblastech s příznivým životním prostředím a dostatkem ploch pro výstavbu. Za bytovou výstavbou půjdou také služby a někdy i podniky s pracovními příležitostmi. Po době "rozsídlování" - chaotické výstavby různě velkých seskupení rodinných domků nedostatečně vybavenými školami, obchody a ostatními službami bez kvalitní obsluhy veřejnou dopravou se dá i u nás v příštích desetiletích očekávat formování několika velkoměstských regionů, v podobě jak existují například v Německu nebo ve Francii.

5 ANALÝZA PROCESU SUBURBANIZACE V PŘÍPADĚ MĚSTA OSTRAVY

5.1 Vymezení suburbánního území

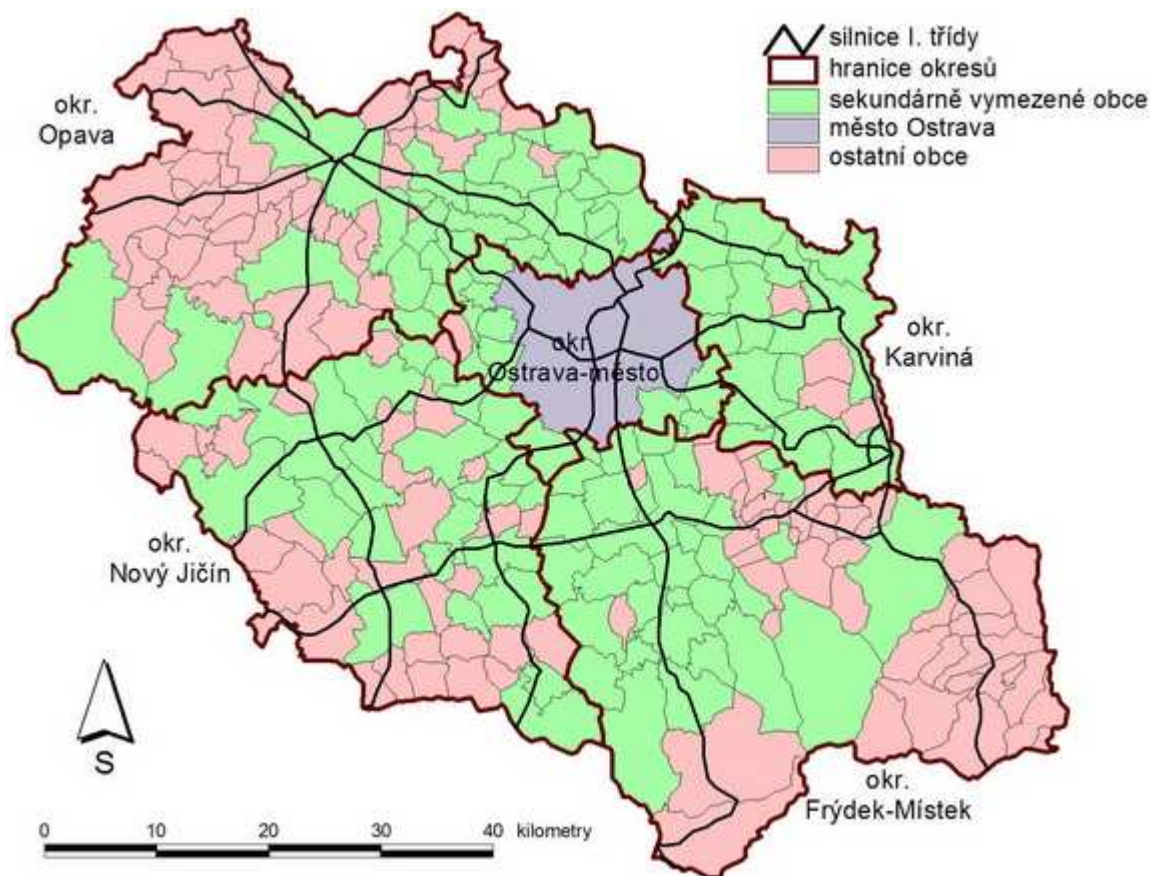
Vymezení potenciálního suburbánního území v ostravské aglomeraci je daleko více nejednoznačné, než v případě ostatních velkých českých měst. Polycentrický typ osídlení s vysokou mírou urbanizace “rozbíjí” tradiční suburbanizační vzorce a dá se očekávat, že obce, které bychom mohli vůči Ostravě nazvat suburbánními budou více roztroušené a ve větší vzdálenosti od centrálního města, než by tomu bylo v případě tradiční monocentrické prostorové struktury regionu. Proto je nutné věnovat se jednotlivým obcím podrobněji a používat komplexnější ukazatele při sestavování suburbánního zázemí Ostravy.

Území, ze kterého můžeme v našich analýzách prvotně vycházet bylo zvoleno na základě správního členění. Jedná se o pět okresů, jejichž obce obklopují Ostravu. Jsou to okresy Frýdek-Místek, Nový Jičín, Karviná, Opava a Ostrava-město. Obce v jiných okresech na území České republiky jsou již příliš daleko na to, aby se dalo hovořit o zázemí Ostravy. V nedalekém okolí města leží i obce v sousedním Polsku, ty však z logických důvodů do šetřeného území zařazeny také nebyly. V případě přeshraničního stěhování se nedá již v tomto případě o suburbanizaci hovořit.



Obr. 4: Počet migrantů z Ostravy do obcí městského a venkovského typu v primárně vymezeném území v jednotlivých letech 1991-2004 a podíl těchto vystěhovalých do venkovských obcí ve stejném časovém období (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva; Struktura území ČR 2001-2007)

V prvotně vymezeném území se kromě samotné Ostravy nachází 231 obcí, z toho je 31 se statutem města a 2 obce se statutem městyse. Vymezení podle statutu obce je však pro náš výzkum příliš zjednodušené, poněvadž se může stát, že některé migrační proudy směřující do malých městeček (svým charakterem osídlení a poskytovaných pracovních míst a služeb spadající spíše pod venkovský typ obce) nemusí být takto zachyceny, i když se může fakticky jednat o probíhající suburbanizaci.



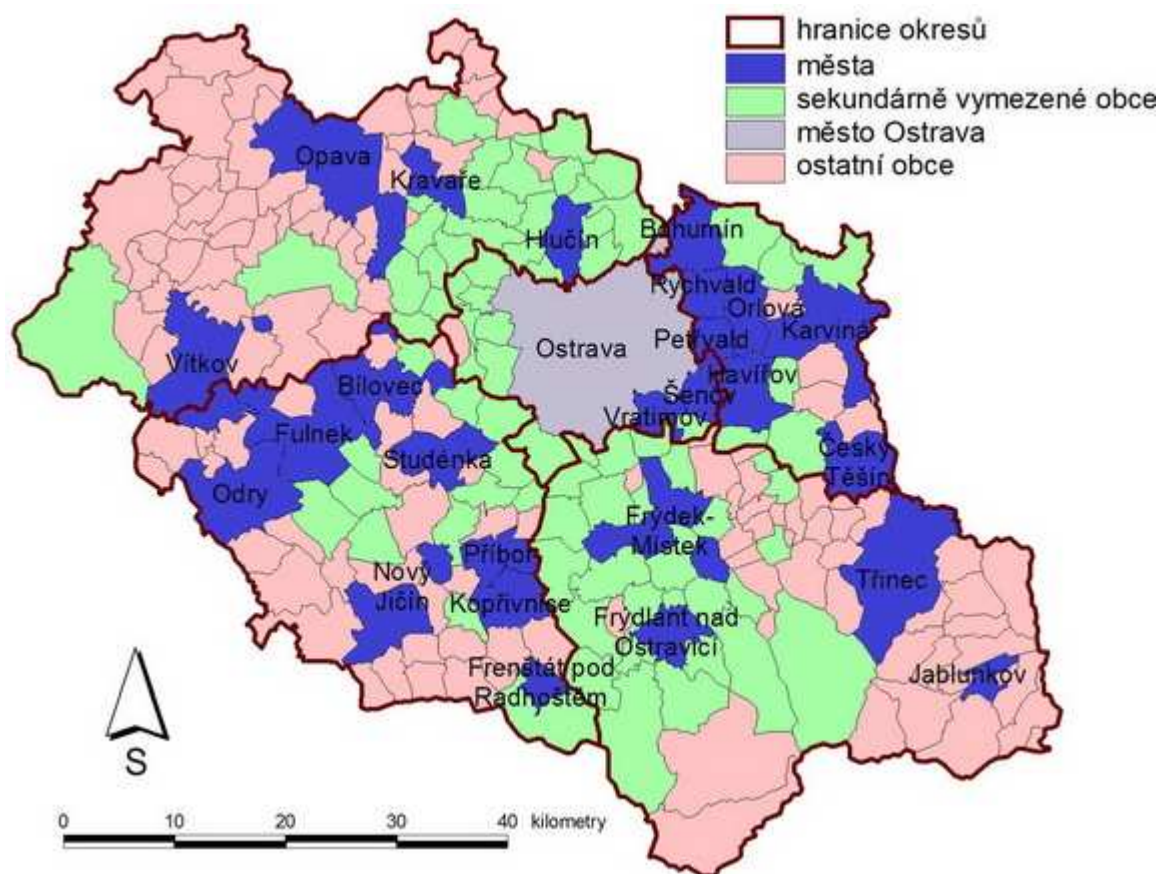
Obr. 5: Sekundární vymezení suburbálního zázemí Ostravy (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Oba městyse (Spálov a Suchdol nad Odrou) nebudou dále považovány za město ani městyse, neboť se jedná o obce venkovského charakteru, jak píše například Zdeněk Peša (2007). Větším problémem je rozhodnout, které obce se statutem města se mohou ještě považovat pro náš výzkum za obce venkovského charakteru. Kvůli záměru zahrnout do prvotního území všechny venkovské obce (tedy obce bez statutu města) byla zvolena hranice 5 000 obyvatel v roce 1991⁹. Následně byl pro potvrzení tento populační limit ověřen ještě dalšími faktory na základě dat ze sčítání lidu, a sice podílem vyjíždějících obyvatel za prací a do škol a také hustotou osídlení.

⁹ Největší “venkovská“ obec byla v roce 1991 Bystřice v okrese Frýdek-Místek s 4 859 obyvateli.

Pod hranici 5 000 obyvatel spadalo v roce 1991 šest měst - Brušperk, Budišov nad Budišovkou, Dolní Benešov, Hradec nad Moravicí, Klimkovice a Štramberk. S jedinou výjimkou nebyl ani v jedné z těchto obcí podíl vyjíždějících obyvatel za práci a do škol nižší než 30%. Zmiňovanou výjimkou byl Budišov nad Budišovkou, jež má však extrémně nízkou hustotu osídlení, jež činila v roce 1991 35,5 obyv./km².

Z výše uvedených důvodů je s těmito osmi městy resp. městysy počítáno v této práci jako s venkovskými obcemi a pokud migrační proudy z Ostravy směrem do těchto obcí dosáhnou určité úrovně, budou tyto proudy považovány za suburbánní. Primárně vymezené území pěti okresů tak kromě Ostravy pro naše potřeby fakticky sestává z 206 "venkovských" obcí a 25 měst (Haviřov, Karviná, Frýdek-Místek, Opava, Třinec, Orlová, Nový Jičín, Český Těšín, Kopřivnice, Bohumín, Hlučín, Frenštát pod Radhoštěm, Studénka, Frýdlant nad Ostravicí, Příbor, Bílovec, Odry, Petřvald (okr. Karviná)¹⁰, Rychvald, Kravaře, Vratimov, Vítkov, Fulnek, Jablunkov, Šenov).



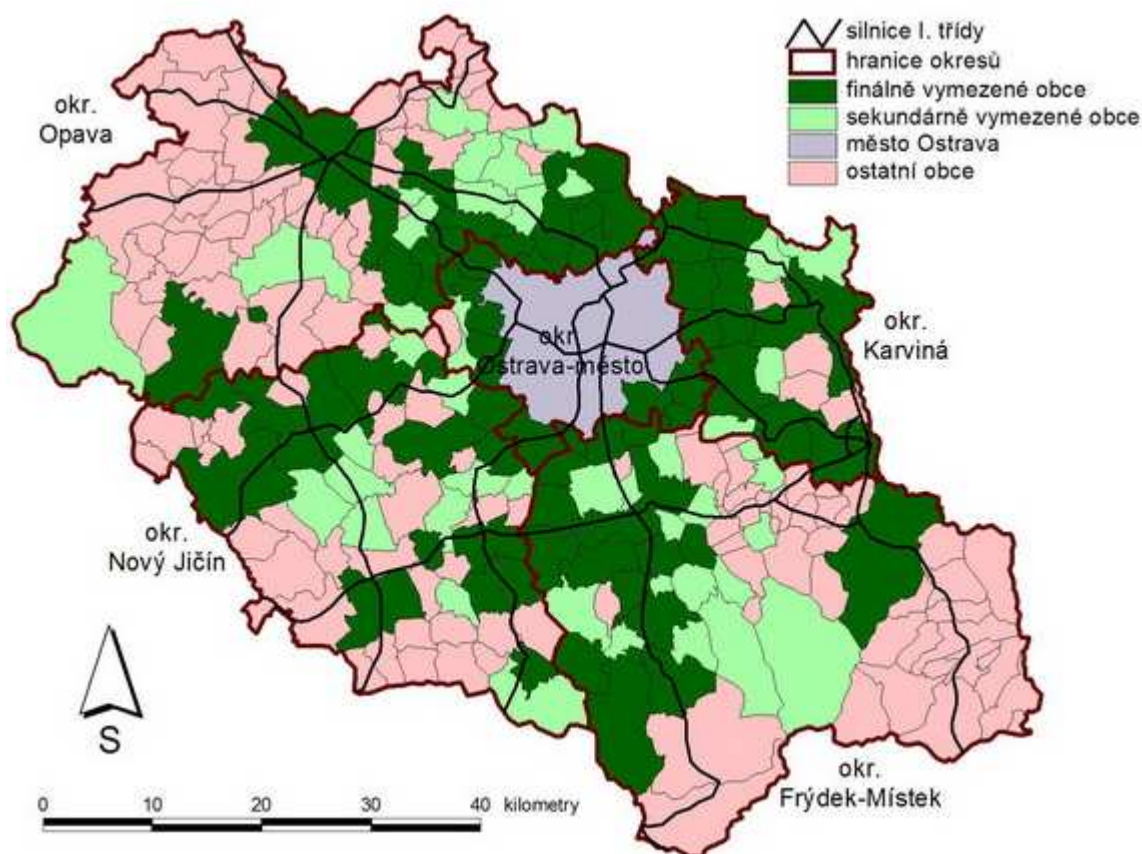
Obr. 6: Sekundární vymezení suburbánního zázemí Ostravy s vyznačenými městy (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Z těchto 206 venkovských obcí je dále nutno vybrat pouze ty, u nichž migrační aktivita jejich nových obyvatel přistěhovalých z Ostravy byla v letech 1991-2004

¹⁰ dále jen Petřvald-KA, popř. Petřvald (KA)

významná. Takový počáteční pohled na mapu migračního zázemí Ostravy nám poskytují průvodní mapy (obr. 5 & obr. 6).

Na první mapě jsou vyznačeny všechny obce, do nichž se alespoň v jednom roce v období 1991-2004 vystěhovalo z Ostravy minimálně 10 osob¹¹. Na druhé mapě můžeme vidět stejné obce, pouze navíc s vyznačenými městy. Toto vymezení je však až příliš zjednodušené, neboť fakt, že se během jednoho roku podle oficiálních čísel přistěhuje do vesnice 10 obyvatel z Ostravy ještě zdaleka neznamena, že zde probíhá suburbanizace. Navíc nám výsledek vykazuje příliš velkou skupinu obcí, v rámci kterých by analýza migračních proudů a struktury migrantů byla příliš rozsáhlá a zbytečně nepřehledná. I přesto si lze díky tomuto jednoduchému vyčlenění některých obcí udělat rychlý obrázek o migračním zázemí Ostravy.

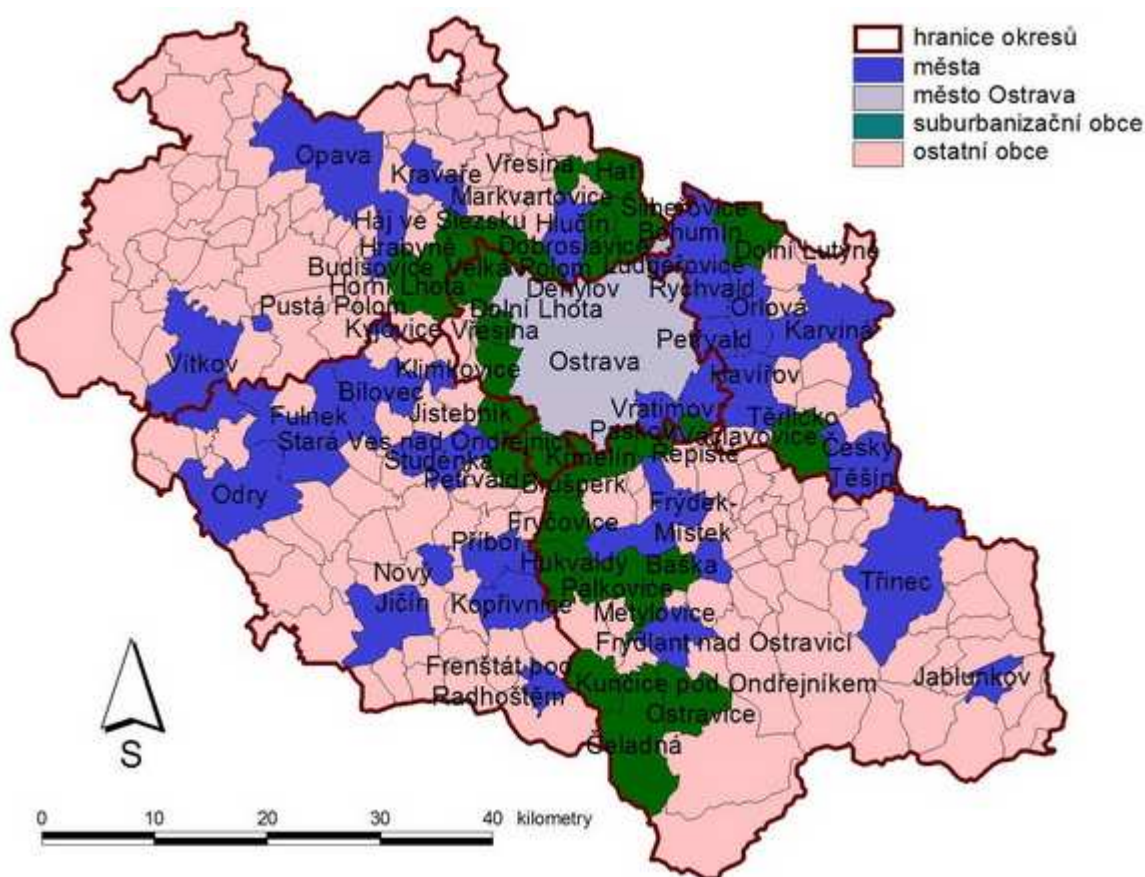


Obr. 7: Sekundární a finální vymezení suburbánního zázemí Ostravy (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

¹¹ Je nutné si uvědomit, že většina migrantů, jež se přestěhují z většího města do jeho zázemí, si nezmění záhy, v mnoha případech oficiálně nikdy, své trvalé bydliště. Toto je problém, jež významně ovlivňuje všechny výzkumy týkající se suburbanizace, kdy je výrazně podhodnocen skutečný počet migrantů. Tato situace není statisticky podchytilná, dá se však předpokládat, že rozdělení osob, jež si nepřehlásí trvalé bydliště je prostorově i časově rovnoměrné. K výše uvedeným důvodům muselo být také přihlédnuto při vytváření všech kategorií odvíjejících se od absolutních čísel počtu migrantů. (o stejném problému se ve svém výzkumu zmiňují např. T. Kostecký a D. Čermák (2004, 16))

Z výše uvedených důvodů je nutno najít hodnotu, jež bude lépe vystihovat a přesněji vymezovat suburbánní zázemí Ostravy. Jak již bylo naznačeno, aby mohl být určitý migrační proud do zázemí města popsán jako suburbánní, měl by dosahovat určité úrovně, počet přistěhovalých by se měl navíc držet na určité hladině alespoň několik let. Po různých úvahách byla přijata varianta, jejíž kartografické vyjádření můžeme vidět na obr. 7 & obr. 8.

Ta vychází z předchozího vymezení alespoň 10 migrantů v průběhu roku. Aby byly odstraněny krátkodobé odchylky, musel nastat minimální počet 50 přestěhovalých obyvatel z Ostravy celkem v pěti letech po sobě¹². Vznikne nám tak jakási shlazená časová řada v rozmezí deseti časových období (1991-1995 až 2000-2004).

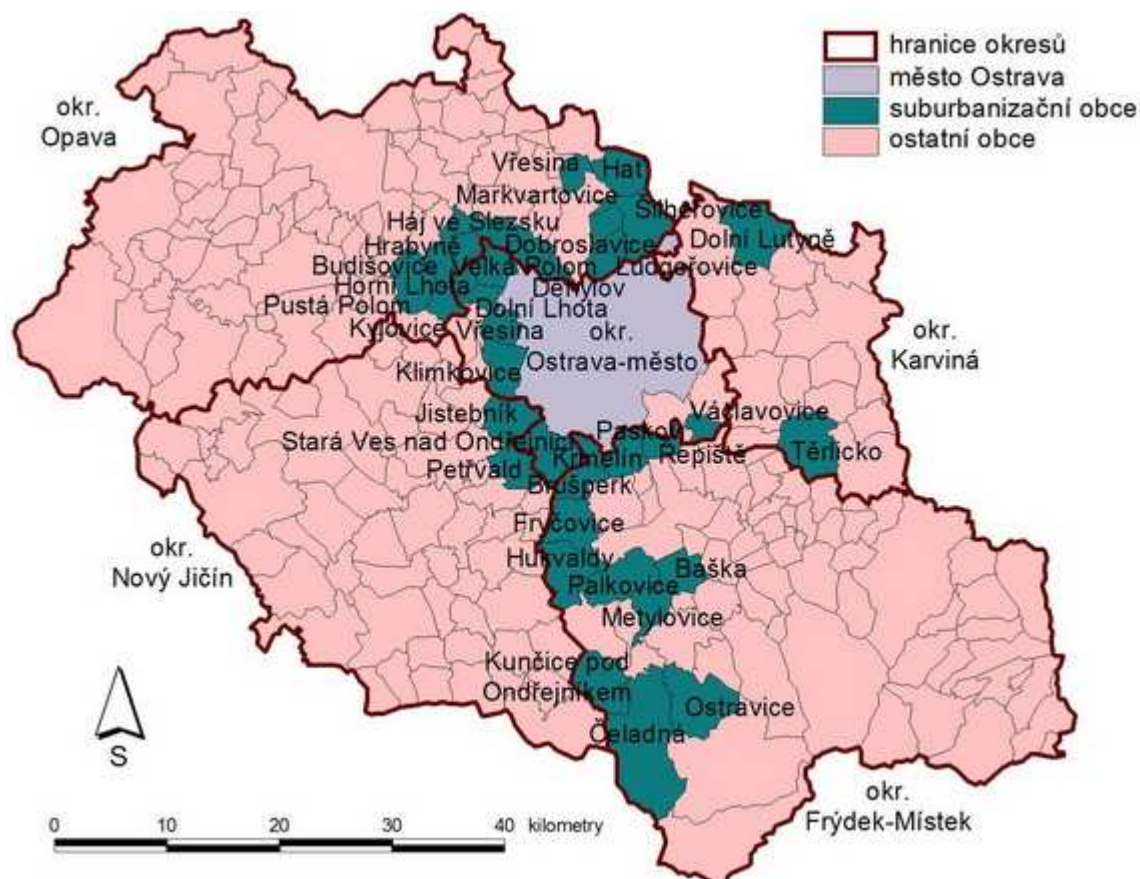


Obr. 8: Finální vymezení suburbánního zázemí Ostravy s vyznačenými městy (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Do této kategorie spadá celkem 59 obcí, kromě Jablunkova také všechna města. Nepočítáme-li námi označovaná města, nachází se v této kategorii celkem 35 obcí venkovského typu, z nichž mají administrativně pouze Brušperk a Klimkovice statut města,

¹² Absolutní ukazatel přistěhovalých se jeví jako vhodnější pro vymezení suburbánního území, neboť reflektuje skutečnou bytovou výstavbu a množství nových suburbánních migrantů lépe než poměrný ukazatel salda migrace nebo relativní hrubá míra migračního salda. Pomocí těchto indikátorů bude dále hodnocena spíše intenzita a prostorová struktura suburbanizace.

zbylé obce - Baška, Budišovice, Čeladná, Děhylov, Dobroslavice, Dolní Lhota, Dolní Lutyně, Fryčovice, Háj ve Slezsku, Hať, Horní Lhota, Hrabyně, Hukvaldy, Jistebník, Krmelín, Kunčice pod Ondřejníkem, Kyjovice, Ludgeřovice, Markvartovice, Metylovice, Ostravice, Palkovice, Paskov, Petřvald (okr. Nový Jičín)¹³, Pustá Polom, Řepiště, Stará Ves nad Ondřejnicí, Šilheřovice, Těrlicko, Václavovice, Velká Polom, Vřesina (okr. Opava)¹⁴, Vřesina (okr. Ostrava-město)¹⁵ - jsou venkov.



Obr. 9: Finální vymezení suburbálního zázemí Ostravy (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Suburbální zázemí Ostravy vymezené pro tuto práci tvoří tedy 35 obcí nacházejících se v okresech Frýdek-Místek, Nový Jičín, Karviná, Opava nebo Ostrava-město. Celková rozloha tohoto území činí 501,8 km² a k 1. lednu 2007 zde žilo 76 664 obyvatel. (Počet obyvatel v obcích k 1.1.2007; Města a obce online). Tyto obce vymezují území, jež budeme v této práci považovat za suburbální zázemí města Ostravy a jež podrobíme hlubšímu průzkumu týkající se především intenzity migračních proudů a struktury jednotlivých skupin migrantů.

¹³ dále jen Petřvald-NJ, popř. Petřvald (NJ)

¹⁴ dále jen Vřesina-OP, popř. Vřesina (OP)

¹⁵ dále jen Vřesina-OV, popř. Vřesina (OV)

5.2 Nalezení nejvýznamnějších migračních proudů a hodnocení jejich vývoje a intenzity

Začátkem je třeba připustit, že vzorek 35 obcí se může zdát pro výzkum a zjištění intenzity migračních proudů a struktury migrantů poněkud malý. Je důležité si však uvědomit, že do migračního zázemí Ostravy patří podle našeho vymezení celkem 59 obcí, což je více než čtvrtina z celkového počtu obcí dle prvotního vymezení. Skoro polovina z nich jsou města, na jejichž okraji si mohou mladé páry nebo rodiny s dětmi z Ostravy stavět nové domy, tyto migranty však nelze započítávat do datového souboru, jelikož se stěhují do obcí městského typu, tedy ne do “venkovské krajiny“. Také řada satelitních městeček, jež vznikají na okraji Ostravy svým územím leží uvnitř administrativních hranic krajského města a tudíž jsou statisticky nepostihnutelné¹⁶. Posledním případem, jež může ovlivňovat vymezení suburbánního území v zázemí města je již zdůrazněný fakt, a sice, že mnoho migrantů nenahlásí úřadům své nové bydliště, celkový počet vystěhovalých je tak v této práci velmi pravděpodobně podhodnocen.

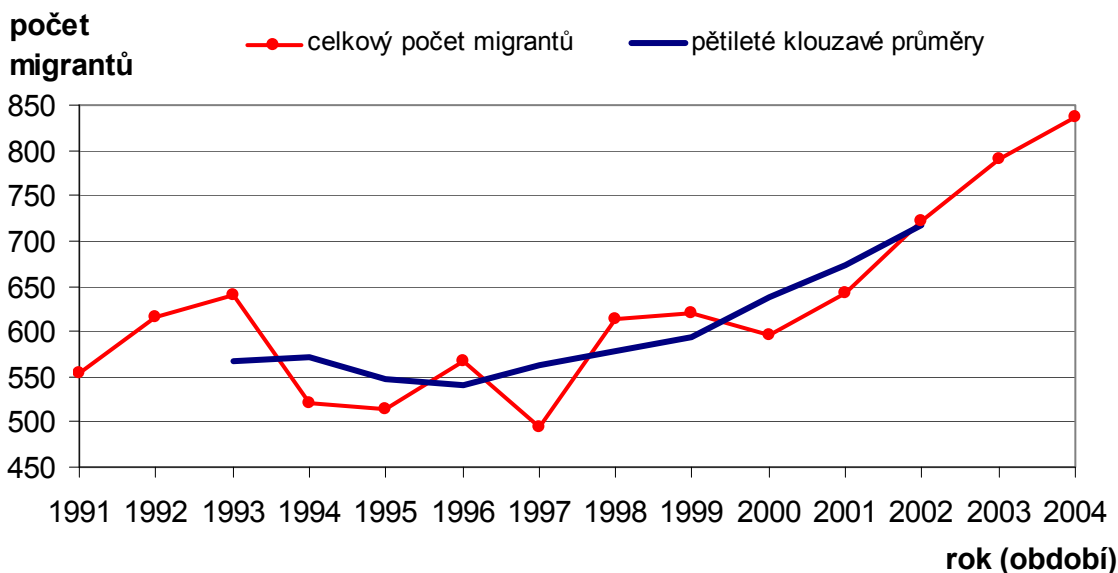


Foto 4: Satelitní městečko, ulice Martinovská, Ostrava-Martinov - příklad probíhající suburbanizace uvnitř administrativních hranic města (zdroj: autor)

Rostoucí počet lidí, kteří touží po bydlení na venkově je věc obecně a poměrně již dlouhou dobu známá. Tato touha se promítá také do dat sledujících migraci obyvatel, přičemž nemusí jít přímo o suburbanizaci, mnoho lidí se stěhuje na venkov daleko od centrálního města. Faktem je, že z Ostravy se na venkov každým rokem stěhuje stále větší počet obyvatel, rychle také roste jejich podíl na celkovém počtu migrantů (viz obr. 4 v kap. 5.1). V roce 1991 byl podíl migrantů z Ostravy směrem do venkovských obcí prvotně vymezeného území 35,4 %, v roce 2002 se v rámci tohoto území již stěhovalo z Ostravy více lidí na venkov než do měst. Podíl obyvatel těchto venkovských obcí vzrostl mezi jednotlivými sčítáními lidu (nejen “díky“ Ostravě) z hodnoty 31,9 % v roce 1991 na

¹⁶ O tomto taktéž např. T. Kostecký, D. Čermák (2004, 35) nebo I. Horáková (2002, 160-162).

33,0 % z celkového prvotně vymezeného území celkem v roce 2001, což činí nárůst o 8 223 obyvatel¹⁷. (SLDB 2001).



Obr. 10: Vývoj počtu migrantů z Ostravy do suburbánního zázemí v období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Z použitých dat je možné vyčíslit, že celkem se z Ostravy v období 1991-2004 vystěhovalo do obcí prvotního vymezení 31 854 migrantů. Z toho do obcí finálního vymezení včetně měst to bylo 26 204 migrantů, do finálního vymezení suburbánního zázemí Ostravy to pak bylo 8 724 migrantů, tedy 27,4 % z celkového počtu vystěhovalých do obcí okresů kolem Ostravy včetně obcí v okr. Ostrava-město.

Počet migrantů do jednotlivých obcí v zázemí Ostravy se výrazně lišil nejen mezi jednotlivými obcemi, ale také v jednotlivých letech. Časový vývoj suburbanizace byl také v různých obcích odlišný, někde suburbanizace probíhala již na počátku 90. let a časem ustala, někde probíhala po celou dobu sledovaného období, v mnoha obcích zase nastoupila poměrně pozdě, o to však razantněji.

Kromě celkového počtu přistěhovalých do dané obce, je pro probíhající proces suburbanizace také třeba zjistit, zda mají tyto suburbánní obce s městem Ostravou kladné migrační saldo, tedy jestli se z Ostravy do těchto obcí více lidí stěhuje, než se jich vystěhovává opačným směrem. Celkem má námi vymezené území kladnou migrační bilanci s Ostravou 3 513 osob, což nám dokládá, že se jako celek vskutku jedná o suburbánní oblast. Kladná hodnota migračního salda byla na sledovaném suburbánním území zaznamenána již v roce 1991 a od té doby pozvolna rostla, od roku 1998 pak daleko rychlejším tempem než dříve. V letech 1991-1997 přibyli migrační výměnou cca 4 noví

¹⁷ Dá se předpokládat, že u většiny českých měst bude tento podíl ještě větší, nikde v republice totiž není tolik rozlehlé urbanizované území jako právě na Ostravsku.

obyvatelé v přepočtu na jednu obec za rok, v období 1998-2004 to již byl v průměru přírůstek ročně o 10 obyvatel, alespoň těch kteří se přihlásili k novému bydlišti¹⁸.

Tab. 5: Počet přistěhovaných obyvatel z Ostravy do jednotlivých obcí jejího suburbánního zázemí v jednotlivých letech 1991-2004, střední stav obyvatelstva k 31.12.1997 (SSO) a počet přistěhovaných z Ostravy (PP), migrační saldo¹⁹ s Ostravou (MS), a hrubá míra migračního salda²⁰ s Ostravou (HMMS) za sledované období celkem

název obce	počet přistěhovaných z Ostravy													PP	MS	SSO	HM MS	
	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03					'04
Baška	14	10	17	10	15	9	13	11	6	9	15	10	3	13	155	94	3 076	30,6
Brušperk	29	34	28	27	32	12	23	39	49	26	41	23	45	27	435	174	3 637	47,8
Budišovice	2	6	5	3	5	12	4	6	8	6	14	13	14	15	113	66	449	147,0
Čeladná	11	4	6	11	5	7	3	25	22	6	28	29	33	19	209	133	2 002	66,4
Děhylov	9	8	5	15	18	9	11	3	7	6	7	9	6	6	119	28	679	41,2
Dobroslavice	-	16	5	3	9	12	17	3	21	15	3	8	13	15	140	29	689	42,1
Dolní Lhota	16	14	18	12	12	23	12	12	13	36	22	39	44	38	311	108	1 223	88,3
Dolní Lutyně	7	6	6	8	9	16	3	10	6	18	2	2	12	5	110	-4	4 796	-0,8
Fryčovice	3	11	8	19	10	4	9	10	15	10	8	13	24	12	156	72	2 140	33,6
Háj ve Slezsku	34	20	20	20	18	30	19	18	21	17	22	4	20	26	289	97	3 365	28,8
Hať	20	9	16	8	10	11	12	15	4	19	14	20	8	22	188	52	2 525	20,6
Horní Lhota	11	11	8	5	6	10	13	4	14	19	11	9	4	28	153	109	568	191,9
Hrabyně	4	2	18	13	7	18	7	4	4	4	10	12	13	12	128	50	1 202	41,6
Hukvaldy	12	4	1	3	2	9	6	11	11	7	16	16	9	8	115	64	1 870	34,2
Jistebník	14	28	8	12	14	16	16	15	32	14	20	18	19	21	247	85	1 452	58,5
Klimkovice	56	76	79	56	53	57	40	51	52	63	56	55	67	68	829	281	3 739	75,2
Krmelín	22	24	48	25	29	17	15	16	23	31	27	21	41	41	380	162	1 846	87,8
Kunčice p. O.	12	6	7	6	10	7	15	5	9	10	16	16	19	9	147	80	1 965	40,7
Kyjovice	11	10	15	22	17	8	19	15	12	7	10	4	8	12	170	96	857	112,0
Ludgeřovice	55	62	75	35	41	43	46	50	44	48	39	66	58	50	712	210	4 560	46,1
Markvartovice	9	13	4	15	14	19	13	25	13	10	8	16	13	19	191	59	1 738	33,9
Metylovice	8	0	6	6	11	7	2	9	11	8	13	14	7	11	113	86	1 495	57,5
Ostravice	12	3	10	7	8	13	14	19	17	18	7	24	21	23	196	107	2 390	44,8
Palkovice	1	7	8	5	8	10	5	11	0	8	16	23	13	21	136	94	2 545	36,9
Paskov	23	72	32	28	20	40	34	48	27	25	42	30	35	57	513	210	3 698	56,8
Petřvald (NJ)	10	18	16	6	9	11	6	22	4	11	5	11	13	23	165	54	1 767	30,6
Pustá Polom	18	10	5	8	14	15	0	10	17	17	8	6	16	7	151	35	1 312	26,7
Řepiště	8	12	13	21	10	15	12	14	17	15	25	29	28	33	252	128	1 545	82,8
Stará Ves n. O.	22	31	19	22	19	27	21	40	25	7	29	37	27	51	377	178	2 391	74,4
Šilheřovice	10	10	31	3	9	7	1	8	8	5	12	11	14	17	146	8	1 524	5,2
Těrlicko	17	8	7	3	8	7	7	1	3	1	8	18	8	23	119	45	4 089	11,0
Václavovice	6	9	8	10	2	4	15	10	13	16	13	39	22	15	182	101	1 475	68,5
Velká Polom	28	22	18	32	15	13	17	19	45	33	14	23	27	25	331	132	1 502	87,9
Vřesina (OP)	12	7	12	7	5	8	9	15	11	5	5	19	19	14	148	68	1 292	52,6
Vřesina (OV)	27	33	57	34	39	41	36	39	37	46	56	34	68	51	598	222	2 321	95,6
celkový součet	553	616	639	520	513	567	495	613	621	596	642	721	791	837	8 724	3 513	73 724	47,7

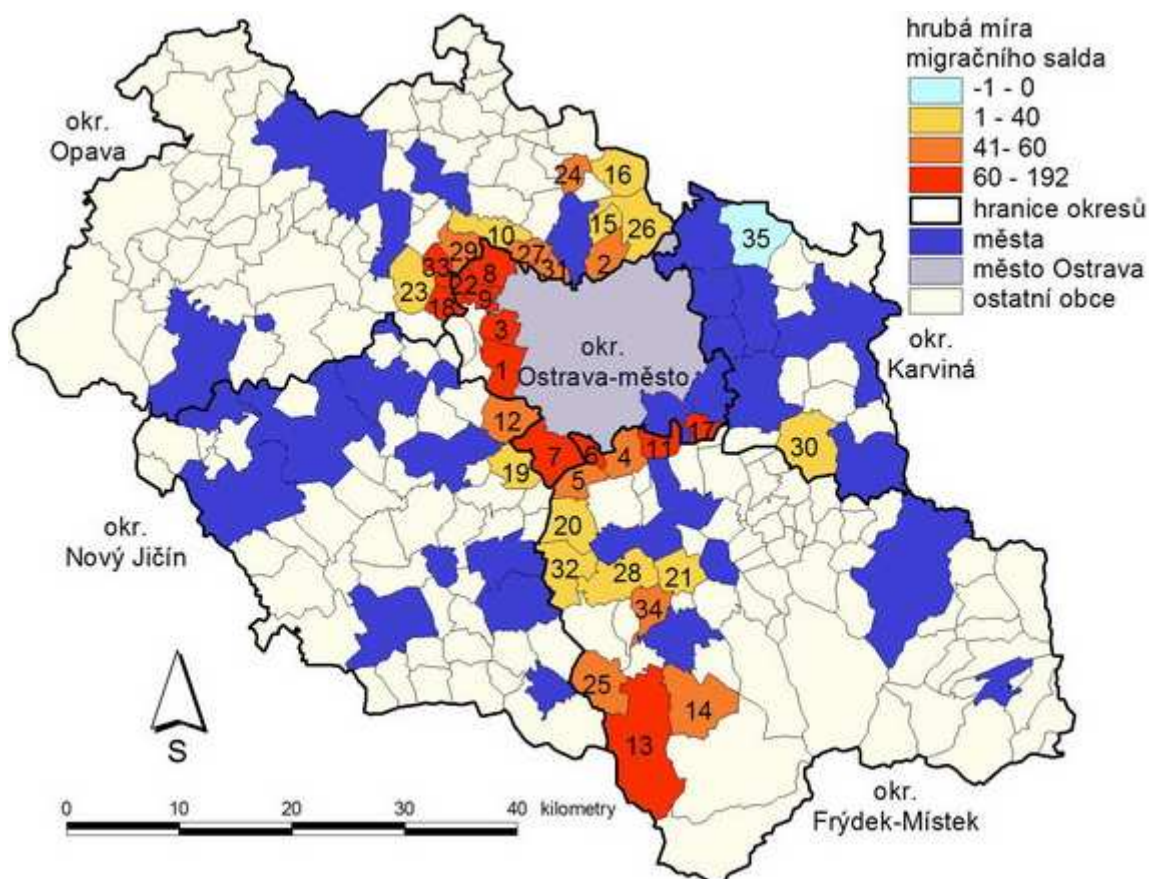
(data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva; MOS)

¹⁸ Dá se předpokládat, že obyvatelé stěhující se z obcí v zázemí směrem do Ostravy se daleko častěji přihlásí k novému trvalému bydlišti než je tomu v případě stěhování v opačném směru. Také hodnoty migračního salda jsou tedy pravděpodobně podhodnoceny.

¹⁹ migrační saldo - rozdíl mezi počtem přistěhovaných a vystěhovaných v obci

²⁰ hrubá míra migračního salda - migrační saldo na 1000 obyvatel středního stavu

Čím je populační velikost obce menší, tím intenzivněji se v ní proces suburbanizace projevuje. Tuto intenzitu jsme schopni zaznamenat po přepočtu migračního salda na počet obyvatel obce. Prostorové rozložení tohoto relativního ukazatele hrubé míry migračního salda stejně jako absolutní počty migračního salda jsou možná až překvapivě podobné prostorovému rozložení celkového počtu přistěhovalých (srovnej mapy na obr. 11 a obr. 15 - názvy obcí podle jednotlivých číselných označení uvedeny na volné příloze).



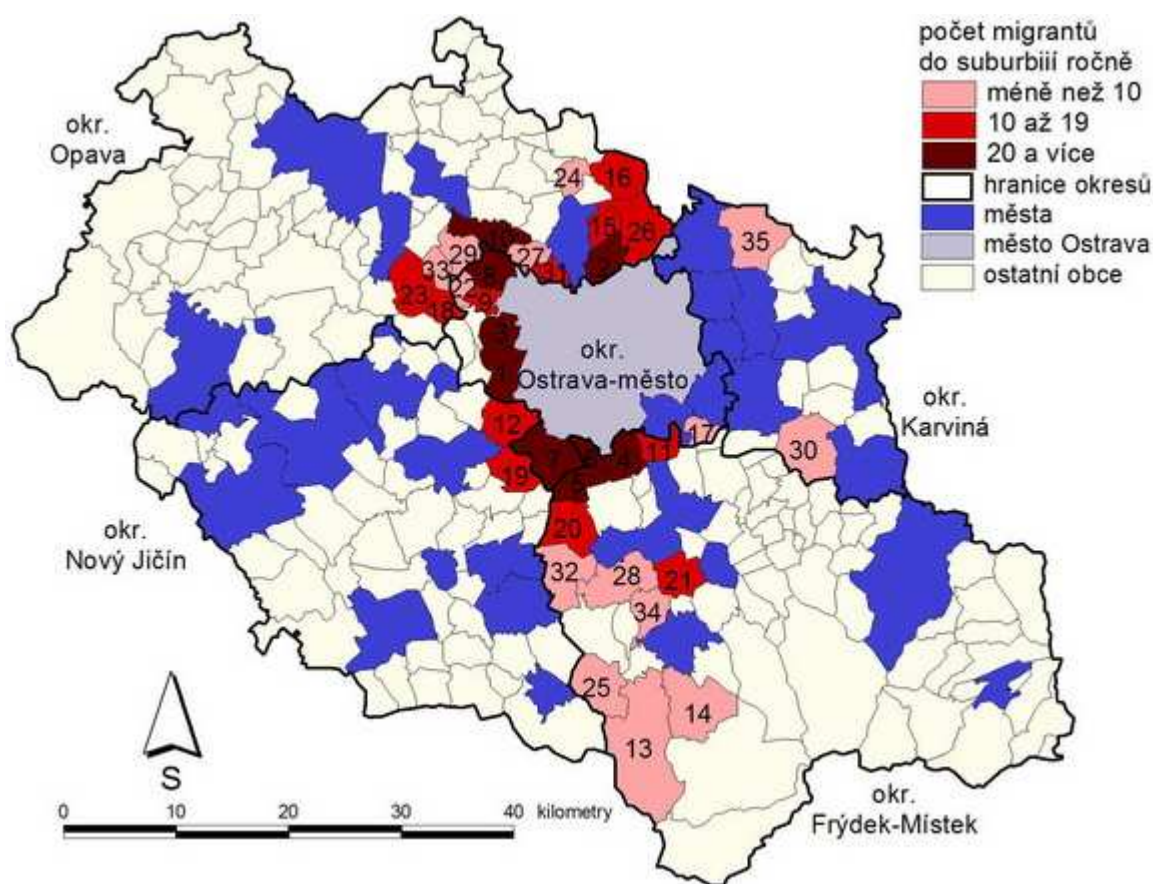
Obr. 11: Hrubá míra migračního salda v jednotlivých obcích suburbánního zázemí Ostravy v letech 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva; MOS)

Zjednodušeně řečeno to až na výjimky znamená, že čím je cílová obec větší, tím více nových obyvatel láká, nelze to však vztahovat obecně na všechny lokality. Takovými malými obcemi, které jsou přitažlivé z hlediska bydlení pro obyvatele Ostravy jsou například Horní Lhota, Budišovice nebo Kyjovice ležící v environmentálně atraktivní lokalitě západně od města v okrese Opava. Absolutně se zde nestěhuje příliš mnoho nových migrantů v porovnání s dalšími suburbánními obcemi, vzhledem k nízké populační velikosti (žádná z těchto tří obcí nemá více než 900 obyvatel) je však tento vzorek nově příchozích pro obec významný.

Opačným případem jsou jediné obce vymezeného území z okresu Karviná - Těrlicko a Dolní Lutyně. Absolutní počty přistěhovalých za roky 1991-2004 jsou zde sice

významné, lze to však přikládat spíše populační velikosti těchto dvou obcí (nad 4 000 obyvatel) než jejich atraktivitou pro rodinné bydlení (viz tab. 9). V případě obce Dolní Lutyně, jako u jediné z celého vymezeného území, bylo navíc s Ostravou zaznamenáno celkově záporné migrační saldo, jež vykazovalo záporné čísla pravidelně od roku 1997.

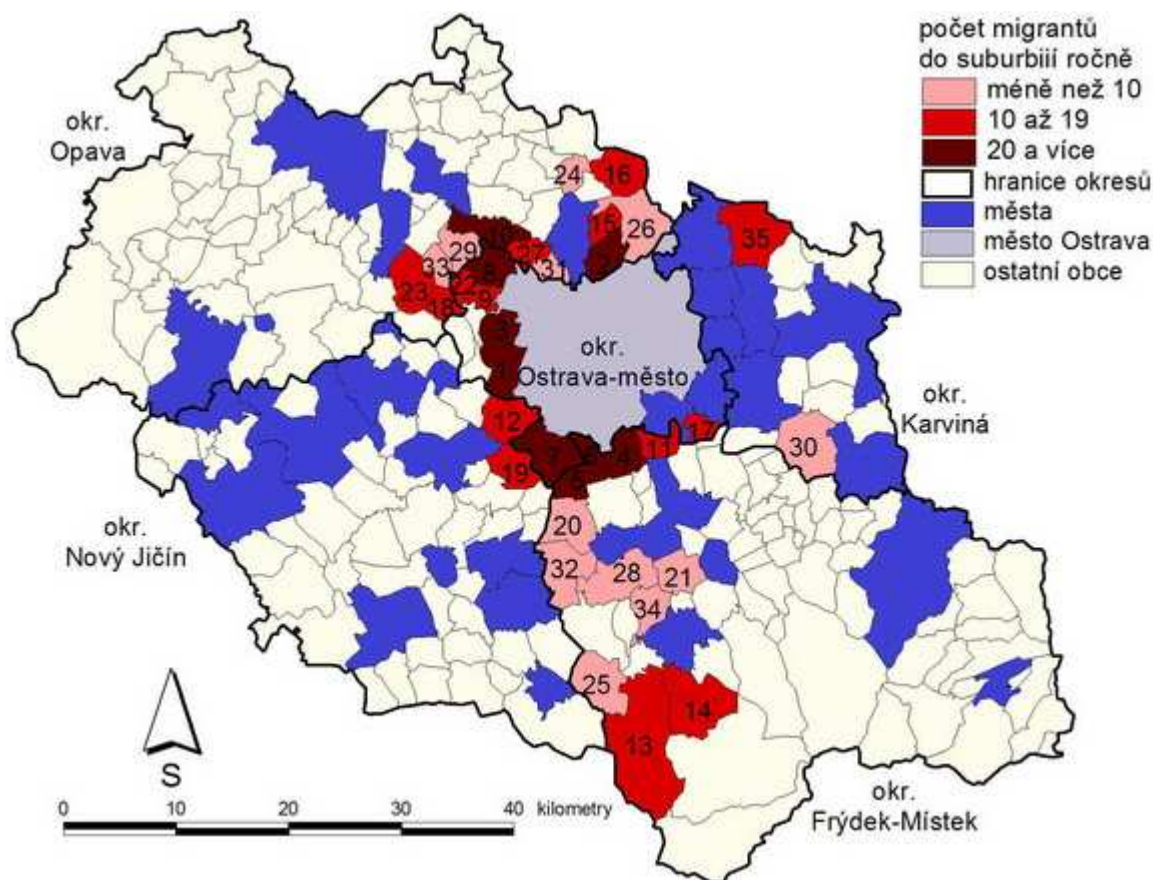
Data v předchozí mapě a tabulce podrobně prezentují objem a intenzitu stěhování obyvatel Ostravy do jednotlivých obcí v zázemí města, neřeknou nám však příliš o jejich časovém vývoji. Pro tento účel je třeba rozdělit sledované období do několika časových etap, jež nám pomohou získat přehlednější náhled na prostorový vývoj suburbanizace v průběhu devadesátých let a na počátku 21. století. Z tohoto důvodu jsme rozdělili sledované období na tři srovnatelné časové úseky.



Obr. 12: Migrační proudy z Ostravy do suburbánního zázemí v období 1991-1995 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Obr. 12 zachycuje situaci v prvních pěti letech sledovaného období. Zde je ze všech tří etap nejvíce patrná závislost na geografické vzdálenosti od Ostravy. Obce s největší mírou suburbanizace jsou s výjimkou Brušperku a Háje ve Slezsku prostorově v podstatě “nalepeny“ na Ostravě. Obce v podhůří Moravskoslezských Beskyd v té době ještě zdaleka nelákaly nové obyvatele tolik, jako po roce 2000. Kromě čtyř obcí, jež byli migračně nejatraktivnější po celé sledované období (Klimkovice, Ludgeřovice, Vřesina-OV

a Paskov) spadaly do první kategorie nad 100 přistěhovalých celkem obce Brušperk, Krmelín, Velká Polom, Stará Ves nad Ondřejnicí a Háj ve Slezsku.

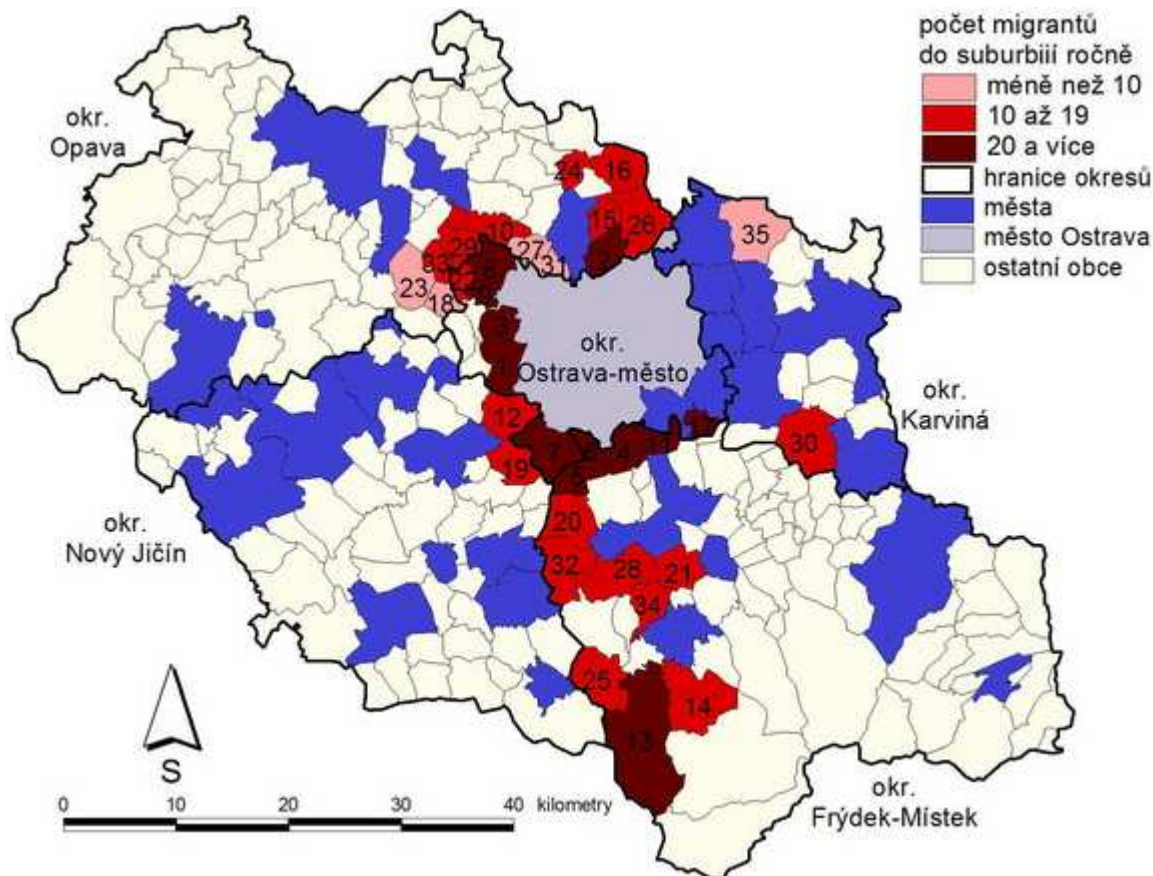


Obr. 13: Migrační proudy z Ostravy do suburbánního zázemí v období 1996-2000 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Výčet nejatraktivnější obcí v zázemí Ostravy ve druhé etapě (1996-2000) se oproti prvnímu období nezměnil. Zaznamenáníhodný je růst atraktivity některých vzdálenějších obcí, především Čeladné a Ostravice, nejvíce se zvýšil počet nových migrantů (více než dvojnásobně) právě v Ostravici a také v Hukvaldech. Naopak nejvíce ubylo přistěhovalých oproti první etapě v obci Těrlicko (více než na polovinu) a také Děhylov již ve druhé etapě začíná výrazně ztrácet nové migranty, tento trend v případě této obce, na rozdíl od Těrlicka, pokračoval i po roce 2000.

Na mapě znázorňující vývoj suburbanizace ve třetí etapě v období 2001-2004 (obr. 14) je na první pohled patrný nárůst migrační atraktivity většiny obcí oproti dvěma předchozím obdobím. Obcí, jež spadají do kategorie nejmenšího počtu přistěhovalých zde vidíme pouze pět - Dolní Lutyni, Děhylov, Kyjovice, Pustou Polom a Dobroslavice. Tento fakt poukazuje na rostoucí míru suburbanizace na sledovaném území. Již dříve zmiňovaný Děhylov a také Kyjovice jsou jedinými obcemi s relativně nízkou mírou suburbanizace, kde se navíc počet přistěhovalých v průběhu celého sledovaného období průběžně snižoval. Intenzivnější suburbanizace zde probíhala pouze v 90. letech, v případě Děhylova pouze

v první polovině této dekády. V průběhu sledovaných 14 let také průběžně klesala migrační atraktivita obce Háj ve Slezsku, i když ta si na rozdíl od výše zmiňovaných obcí udržovala relativně vysoký počet přistěhovalých po celé toto období.



Obr. 14: Migrační proudy z Ostravy do suburbánního zázemí v období 2001-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Na obr. 14 můžeme také zaznamenat čtyři obce, jež nově spadaly do kategorie s nejvyšší mírou suburbanizace. Jsou to Dolní Lhota, Řepiště, Čeladná a Václavovice. Tyto obce také zaznamenaly po roce 2000 vysoký nárůst migrantů v porovnání s předchozími etapami první a druhé poloviny 90. let. Vůbec nejvyšší nárůst úrovně suburbanizace za celé sledované období byl zaznamenán v případě Čeladné (tab. 6).

Zajímavý pohled na hodnocení vývoje suburbanizace v průběhu sledovaného období nám poskytují hodnoty bazického indexu pro námi vymezené suburbánní území jako celek. Z nich můžeme vyčíst, že míra suburbanizace se držela v průběhu devadesátých let přibližně na stejné úrovni, trend růstu nastal až po roce 2000. To dokazují i hodnoty v tab. 5 za jednotlivé obce, kde můžeme u mnoha z nich zaznamenat výraznější a pravidelný nárůst počtu migrantů do suburbii až od roku 2001.

Tab. 6: Vývoj bazického indexu počtu migrantů do jednotlivých obcí ve třech sledovaných etapách období 1991-2004 (seřazených dle nárůstu úrovně suburbanizace vyjádřený počtem přistěhovalých)

obec	1991-1995	1996-2000	2001-2004 ^{*)}	obec	1991-1995	1996-2000	2001-2004 ^{*)}
Čeladná	100%	170%	368%	Markvartovice	100%	145%	127%
Budišovice	100%	171%	333%	Hať	100%	97%	127%
Václavovice	100%	166%	318%	Paskov	100%	99%	117%
Palkovice	100%	117%	315%	Brušperk	100%	99%	113%
Hukvaldy	100%	200%	278%	Petřvald (NJ)	100%	92%	110%
Dolní Lhota	100%	133%	248%	Krmelín	100%	69%	110%
Ostravice	100%	203%	234%	Šilheřovice	100%	46%	107%
Řepiště	100%	114%	225%	Ludgeřovice	100%	86%	99%
Kunčice p. O.	100%	112%	183%	Velká Polom	100%	110%	97%
Metylovice	100%	119%	181%	Klimkovice	100%	82%	96%
Vřesina (OP)	100%	112%	166%	Dobroslavice	100%	165%	95%
Těřicko	100%	44%	166%	Pustá Polom	100%	107%	84%
Stará Ves n. O.	100%	106%	159%	Háj ve Slezsku	100%	94%	80%
Horní Lhota	100%	146%	159%	Baška	100%	73%	78%
Fryčovice	100%	94%	140%	Dolní Lutyně	100%	147%	73%
Vřesina (OV)	100%	105%	138%	Děhylov	100%	65%	64%
Hrabyně	100%	84%	134%	Kyjovice	100%	81%	57%
Jistebník	100%	122%	128%	území celkem	100%	102%	132%

*) hodnota bazického indexu upravena pro zajištění srovnatelnosti jednotlivých nestejně dlouhých etap (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Za zmínku také stojí fakt, že na spojnicovém grafu v obr. 10 je dobře viditelný útlum úrovně migrace z Ostravy do suburbánního zázemí v letech 1994-1997. Je opodstatněné domnívat se, že je způsoben útlumem ve stavebnictví a s tím spojeným výrazným poklesem počtu dokončených bytů v tomto období. Dá se předpokládat, že na Ostravsku byl tento fakt ještě umocněn problémovou společenskou a hospodářskou transformací (v porovnání s ostatními velkými městy ČR) po roce 1989. V důsledku toho byla kupní síla obyvatel Ostravy nízká, respektive byla pro ně vysoká tržní cena bytů a domů²¹. To mělo za následek nízkou úroveň výstavby rodinných domů pro obyvatele Ostravy v zázemí města a především její zbrzdění a odsunutí na konec devadesátých let minulého a počátek prvního desetiletí tohoto století.

Tab. 7: Počet dokončených rodinných domů (RD) a bytů celkem v ČR v letech 1991-2004

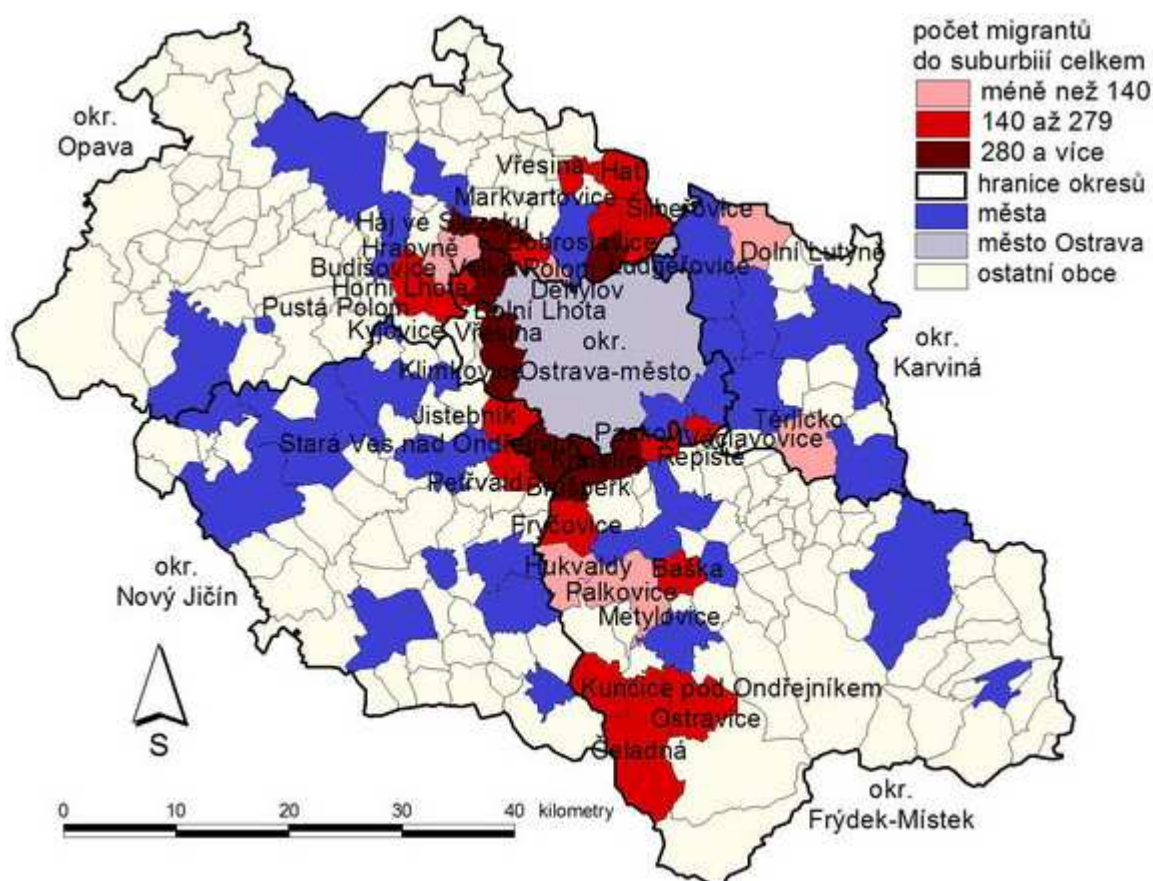
byty	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
celkem	41 719	36 397	31 509	18 162	12 998	14 482	16 757	22 183	23 734	25 207	24 758	27 291	27 127	32 268
z toho RD	10 426	12 500	14 316	7 373	7 056	7 582	8 579	10 670	11 777	13 377	13 641	14 673	13 883	15 755

(zdroj: Analýza bytové výstavby v územích České republiky 1997-2005)

V předchozích komentářích jsme poněkud úmyslně vynechávali suburbanizačně nejvýznamnější obce, jimiž jsou Klimkovice, Ludgeřovice, Vřesina-OV, Paskov, Brušperk,

²¹ což např. K. Maier (2002, 183) hodnotí jako hlavní faktor působící na suburbanizaci (viz kap. 4.4)

Krmelín, Stará Ves nad Ondřejnicí, Velká Polom, Dolní Lhota a Háj ve Slezsku. To z důvodu, že z pohledu časového vývoje se u nich měnilo jen málo, míra suburbanizace vyjádřená počtem přistěhovalých se měnila v jednotlivých časových etapách relativně nevýznamně. Jediné z těchto obcí, u nichž byl zaznamenán nárůst migrantů v průběhu celého období, byly Vřesina-OV, Stará Ves nad Ondřejnicí a především Dolní Lhota kde byl nárůst velmi znatelný.



Obr. 15: Migrační proudy z Ostravy do suburbánního zázemí v období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Významnější je u těchto obcí hodnotit úroveň suburbanizace. Ta si udržovala po celé období vysokou míru, nejvíce obyvatel se v průběhu sledovaného období přestěhovalo z Ostravy do Klimkovic, podle oficiálních údajů celkem 829. Obec byla z celého suburbánního zázemí migračně nejatraktivnější ve 12 ze sledovaných 14 let, ve zbývajících dvou (1997 a 2002) to byly Ludgeřovice. Zde se nabízí otázka, zda nejsou počty přistěhovalých osob do této obce, jež bychom mohli ještě označit za součást procesu suburbanizace, nadhodnoceny. Třeba z důvodu, že Klimkovice mají administrativně statut města, v roce 1991 měly 3 628 obyvatel, mnoho z nich žilo v bytových domech. Možné to samozřejmě je, úplně vyloučit tuto možnost nemůžeme ani u menších městeček a vsí,

v mnoha z nich můžeme také nalézt poměrně hustou zástavbu s množstvím bytových domů²².

Navíc nelze u jakékoliv malé vsi vyloučit, že se tam lidé z Ostravy stěhují do starších rodinných domů a nestaví vůbec domy nové, což je ale celkově málo pravděpodobné. S jistotou však můžeme říci, že na území obce Klimkovice suburbanizace probíhala a stále probíhá, čehož důkazem je množství nových rodinných domů postavených na “zelené louce“ v průběhu sledovaného období i v pozdějších letech.



Foto 5: Satelitní městečko, ulice Fonovická, Klimkovice (zdroj: autor)

Pokud bychom chtěli suburbanizační proudy zhodnotit prostorově, je důležité si všimnout, jaká je poloha migračně nejatraktivnějších obcí vzhledem k Ostravě. Dá se říci, že všechny obce obklopující v nejbližší vzdálenosti Ostravu, jsou pro její obyvatele migračně atraktivní. Vzhledem k tomu, že do procesu suburbanizace nemůžeme zařadit města, na mapě (obr. 15) nám tak oproti okolí vystupuje souvislá oblast v bezprostřední blízkosti Ostravy táhnoucí se z jihovýchodu až na severozápad, resp. od Řepiště až po Háj ve Slezsku.

Na severním okraji města Ostravy je situace diametrálně odlišná. Pokud nepočítáme Hlučín jako město, je pro obyvatele Ostravy z této oblasti výrazně migračně atraktivní pouze obec Ludgeřovice. Zbývající oblast od severovýchodu až po jihovýchod s níž Ostrava sousedí, tvoří velké urbanizované pásmo se souvislým městským územím. Pokud bychom šli s hodnocením dále za hranice města, můžeme najít čtyři souvislejší oblasti suburbanizace, i když všechny čtyři jsou znatelně méně migračně atraktivní, než oblast přímo za hranicemi Ostravy. Menší suburbánní oblasti nalezneme na severu (Markvartovice, Vřesina-OP a Hať) a na západ od města (Kyjovice, Horní Lhota, Pustá Polom, Hrabyně, Budišovice). Na jih od Ostravy nalezneme hned dvě takovéhoho oblasti. První se táhne od Fryčovic přes Hukvaldy, Palkovice, Metylovice až po Bašku. Druhou nalezneme až v podhůří Moravskoslezských Beskyd a tvoří ji tři rozlohou velké obce Čeladná, Ostravice a Kunčice pod Ondřejníkem (*viz mapa suburbánních oblastí - příl. 1*).

²² Kupříkladu hustota zalidnění vesnice Ludgeřovice v roce 1991 byla 416 obyv. na km², což je více než u některých měst. Pro srovnání hustota osídlení Klimkovic v roce 1991 byla 248 obyv. na km².

Na východ od Ostravy se nacházejí kromě relativně málo atraktivního Těrlicka a Dolní Lutyně již pouze města nebo migračně neatraktivní obce. To je způsobeno především neutěšeným stavem krajiny v této oblasti, která se ani po uzavření posledního černouhelného dolu v ostravsko-karvinské pánvi zatím příliš nezměnila. Společně s tímto faktorem je to také vysoká míra urbanizace tohoto území, jež odrazuje obyvatele nejen z Ostravy se zde přestěhovat za vytouženým klidem a přírodní scénérií. Podobná situace ohledně migrační (ne)atraktivitu je na severu Ostravska v oblasti Hlučínska. Oblast je sice povětšinou venkovského charakteru, periferní vesnické obce v rovinaté krajině však nelákají k postavení vysněného rodinného domku tolik, jako třeba pahorkatinná a více zalesněná oblast nízkého Jeseníku mezi Ostravou-Porubou a Opavou nebo poklidná venkovská krajina s dobrou dopravní dostupností na jih od Ostravy.

Nejatraktivnější oblastí na bydlení v zázemí Ostravy je zcela jistě beskydské podhůří. Lze zde najít vše, co se od takového suburbánního bydlení očekává - "nedotčenou" přírodu, čisté ovzduší, malebnou scénérii, což ve spojitosti se stále relativně levnými pozemky, dobrou dopravní dostupností a ne příliš velkou dojížděkovou vzdáleností do Ostravy vytváří vysokou migrační atraktivitu především pro mladé rodiny s dětmi a starší manželské páry, kteří se zde těší na poklidné prožití důchodového věku. Lze s poměrně vysokou mírou jistoty tvrdit, že tyto obce budou lákat stále více obyvatel (nejen) z Ostravy a že se k nim postupně budou přidávat i další obce. Dá se očekávat, že tato oblast, i za cenu dopadu na životní prostředí, bude zanedlouho největší suburbánní oblastí Ostravy.



Foto 6: Soubor bytových domů, obec Čeladná, okres Frýdek-Místek; splněný sen mnoha obyvatel města - únik do přírody i za cenu bydlení v bytovém domě (zdroj: autor)

Tuto domněnku potvrzuje i vývoj suburbanizace po roce 2000, kdy obce této oblasti patřily mezi nejrychleji rostoucí díky migrantům z Ostravy. Ze všech obcí suburbánního zázemí, do nichž se stěhovaly z Ostravy velké počty obyvatel již v průběhu sledovaného období a u nichž se očekává že jejich velikost imigrací dále poroste,

jmenujme zejména Dolní Lhotu, Řepiště, Čeladnou a Václavovice. Za obce, u nichž suburbanizace ještě nevypukla v takovém měřítku jako u výše uvedených, lze to však předpokládat v nejbližších letech, jmenujme především Ostravici, Palkovice, Budišovice, Hukvaldy a zřejmě i mnoho dalších.

5.3 Struktura migrantů

5.3.1 Struktura migrantů podle pohlaví a věku

Pohlaví a věk patří mezi základní demografické ukazatele, oba mají své pravidelnosti a zákonitosti promítající se do struktury obyvatel a částečně i migrantů. V rámci vnitřní migrace (na rozdíl od mezinárodní) obecně převažují spíše ženy, což je dáno jejich častějším stěhováním za manželem po sňatku, ve stáří pak stěhováním do různých zařízení sociální péče či k dětem po ovdovění. Mezi vystěhovalými z Ostravy do suburbánního zázemí ve sledovaném období rovněž mírně převažovaly ženy.

Tab. 8: Průměrný věk přistěhovalých mužů, žen, obou pohlaví a koeficient maskulinity (podíl migrujících mužů) přistěhovalých z Ostravy do jednotlivých obcí suburbánního zázemí v letech 1991-2004

obec	obě pohlaví	muži	ženy	koeficient maskulinity	obec	obě pohlaví	muži	ženy	koeficient maskulinity
Markvartovice	23,3	25,1	21,5	49,2%	Vřesina (OV)	29,1	28,4	29,7	48,0%
Dolní Lutyně	24,5	23,1	25,7	46,4%	Řepiště	29,6	30,3	28,9	48,0%
Dobroslavice	25,1	27,8	23,1	42,9%	Budišovice	29,8	29,0	30,7	54,0%
Těrlicko	25,9	26,7	25,0	51,3%	Václavovice	29,8	30,4	29,2	47,8%
Velká Polom	26,4	25,8	27,0	51,4%	Baška	30,3	28,4	32,4	51,0%
Šilheřovice	26,5	27,0	26,0	45,2%	Horní Lhota	30,8	31,8	29,8	49,7%
Pustá Polom	26,6	27,0	26,3	52,3%	Palkovice	30,9	30,6	31,2	48,5%
Hať	26,7	27,4	26,1	48,9%	Děhylov	31,3	32,1	30,5	47,1%
Krmelín	27,4	24,4	30,3	50,0%	Brušperk	31,9	32,5	31,3	48,3%
Petřvald (NJ)	27,6	26,7	28,2	39,4%	Hukvaldy	32,9	35,8	30,6	45,2%
Stará Ves n. O.	27,7	26,8	28,5	47,5%	Hrabyně	33,6	34,4	32,9	48,4%
Vřesina (OP)	27,8	27,1	28,5	50,0%	Metylovice	34,5	33,6	35,2	46,9%
Jistebník	28,0	27,4	28,5	49,0%	Ostravice	35,3	35,8	34,8	53,6%
Paskov	28,0	27,5	28,6	51,7%	Kunčice p. O.	36,0	35,4	36,7	52,4%
Klimkovice	28,3	28,3	28,3	47,9%	Háj ve Slezsku	36,8	30,0	42,1	43,6%
Ludgeřovice	28,5	27,1	29,9	50,1%	Čeladná	36,9	36,7	37,0	49,3%
Dolní Lhota	28,6	28,6	28,7	50,5%	Kyjovice	49,5	43,6	54,1	43,5%
Fryčovice	28,9	29,9	28,1	44,2%	území celkem	29,7	29,1	30,3	48,6%

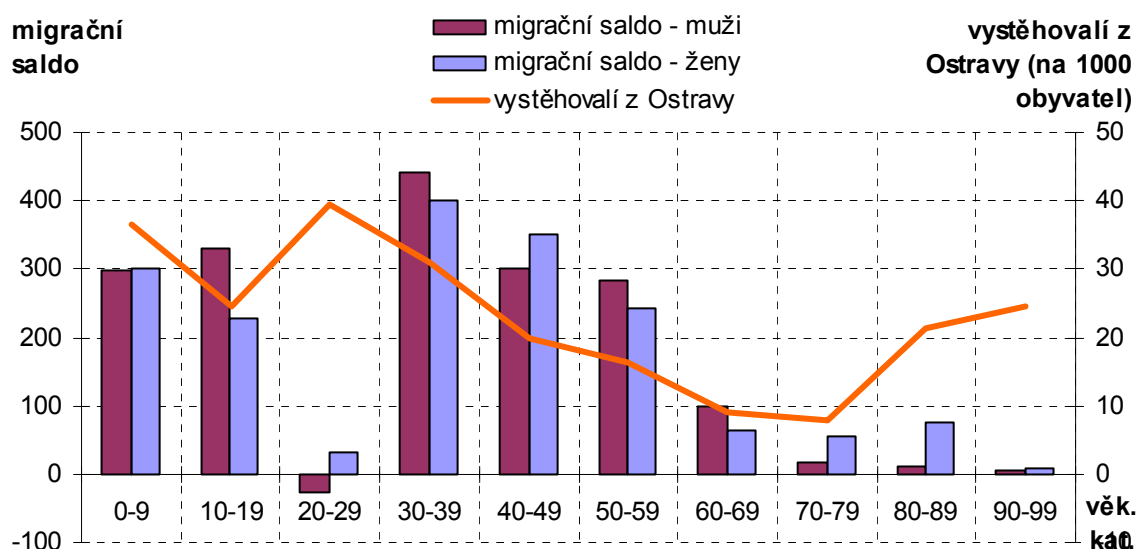
(data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Zjednodušeně se dá však říci, že poměr vystěhovalých mužů a žen byl v letech 1991-2004 relativně vyrovnaný. Žen se do suburbánního zázemí z Ostravy vystěhovalo celkem 4 482, mužů pak 4 242, koeficient maskulinity tak dosáhl hodnoty 48,6, což znamená, že z počtu 100 migrantů bylo v průměru přibližně 49 mužů a 51 žen. V deseti ze sledovaných 35 obcí celkově převažovali mezi přistěhovalými muži, nejvíce pak v obcích Budišovice, Ostravice, Kunčice pod Ondřejníkem a Pustá Polom. Naproti tomu do

Petřvaldu-NJ, Dobroslavic, Kyjovic a Hájce ve Slezsku se stěhovaly spíše ženy (viz tab. 8). Vysoké podíly migrujících žen v případě těchto obcí (vyjma Dobroslavic) budou zřejmě významně ovlivněny zařízeními sociální péče (domovy důchodců, domy s pečovatelskou službou, aj.), jež se v těchto obcích nacházejí. (MOS).

K podobnému závěru dojdeme při hodnocení průměrného věku migrantů. Ten se u jednotlivých obcí výrazně lišil, až na výjimku byl vždy pod hodnotou průměrného věku obyvatel každé suburbánní obce. Tou výjimkou je obec Kyjovice, kde průměrný věk přistěhovalých z Ostravy za období 1991-2004 dosahoval hodnoty 43,6 roku u mužů a dokonce 54,1 let u žen. Tímto se nám potvrdila domněnka, že významná část přistěhovalých z Ostravy do Kyjovic se stěhovala právě do místního domova důchodců a počty migrantů, jež jsme považovali za součást suburbanizace jsou nadhodnoceny. Podobná, i když zřejmě méně významná, situace mohla nastat i v případě Hájce ve Slezsku (u těchto dvou obcí nám tyto domněnky potvrzují také vysoké hodnoty podílu ovdovělých na celkovém počtu migrantů), naopak tato domněnka se nám s největší pravděpodobností nepotvrdila u Petřvaldu-NJ, kde byl zaznamenán poměrně nízký průměrný věk migrantů (27,6 let).

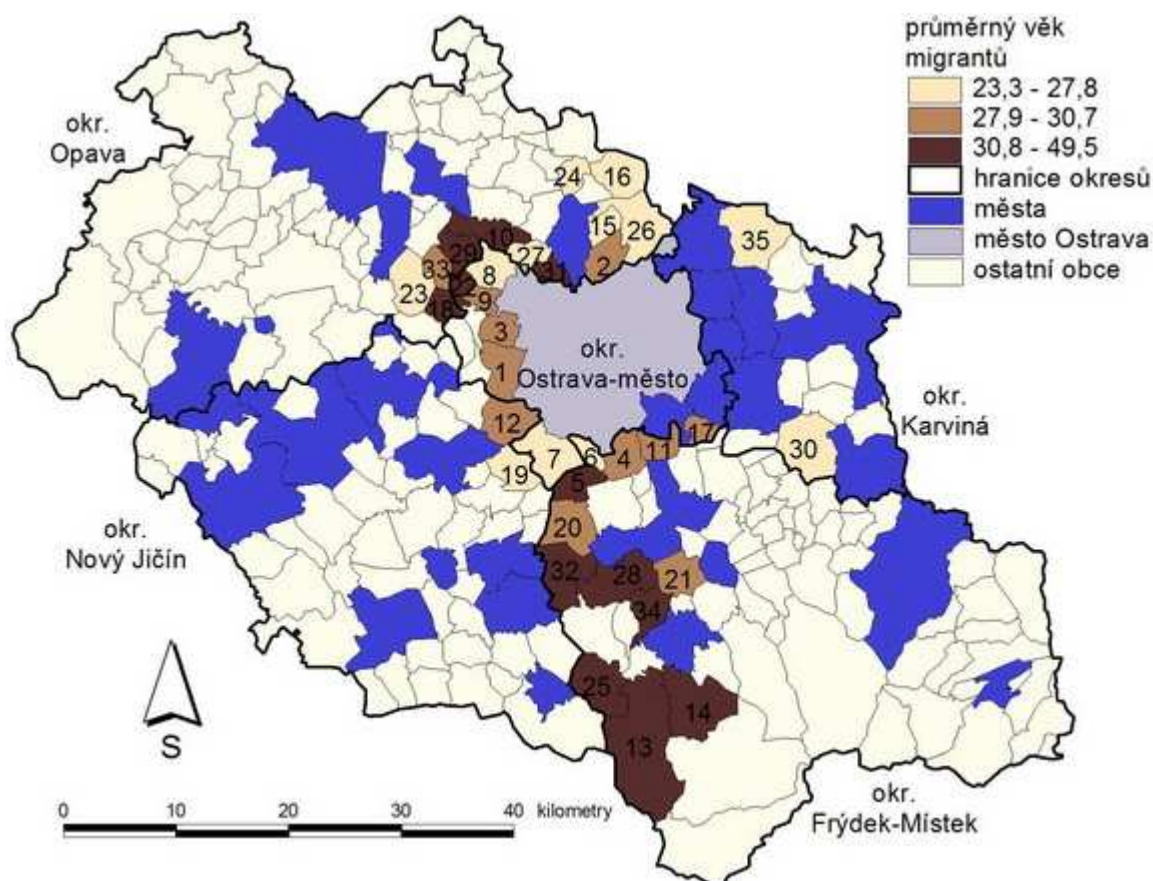
Vůbec nejmladší obyvatele z Ostravy získaly v období 1991-2004 obce Markvartovice, Dolní Lutyně, Dobroslavice a Těrlicko, naopak nejvyšší průměrný věk byl zaznamenán u migrantů do Kyjovic, Čeladné, Hájce ve Slezsku a Kunčic pod Ondřejníkem. Kromě výše zmíněných okolností není patrna významnější vzájemná závislost mezi pohlavím a věkem u migrantů z Ostravy do suburbánního zázemí.



Obr. 16: Hodnoty migračního salda za obě pohlaví pro obce v suburbánní oblasti Ostravy a počet vystěhovalých obyvatel z Ostravy (na 1000 obyvatel Ostravy) do obcí v suburbánním zázemí za jednotlivé věkové kategorie v období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva; Demografická ročenka okresů České republiky 1991 až 2006)

Rozložení migrantů do suburbánu podle věkových kategorií v podstatě kopíruje složení migrantů obecně (viz obr. 18). Nejvíce se stěhují mladí lidé ve věku 20-29 let, s rostoucím věkem jejich podíl soustavně klesá. Relativně vysoké počty migrantů se objevují také mezi dětmi a mladistvými, více pak v nejmladší kategorii 0-9 let. Tato čísla odráží fakt, kdy se stěhují mladé rodiny s malými dětmi, kteří tak následují své rodiče do nového místa bydliště. Častým jevem také je, kdy se přestěhují do nového domu za městem pouze rodiče, a staršímu dítěti (od 15 do 25 let) “zůstane“ původní rodinný byt ve městě.

Podobné výsledky dostaneme, pokud jednotlivé věkové kategorie migrantů zrelativizujeme počtem bydlících obyvatel z obce vystěhování (obr. 16). Znatelné jsou dva srovnatelné vrcholy u nízkých věkových kategorií jako v případě absolutních čísel (do suburbánního zázemí se z Ostravy stěhuje v průměru každá 25 osoba ve věku 0-9 a 20-29 let), poté následuje pozvolný pokles podílů stěhujících se. Po 80 roku věku můžeme na křivce grafu zaznamenat třetí vrchol, kdy se mnoho lidí v důchodovém věku stěhuje například do domova důchodců nebo ke svým dětem po úmrtí manžela či manželky.



Obr. 17: Struktura jednotlivých obcí suburbánního zázemí Ostravy podle průměrného věku migrantů za období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

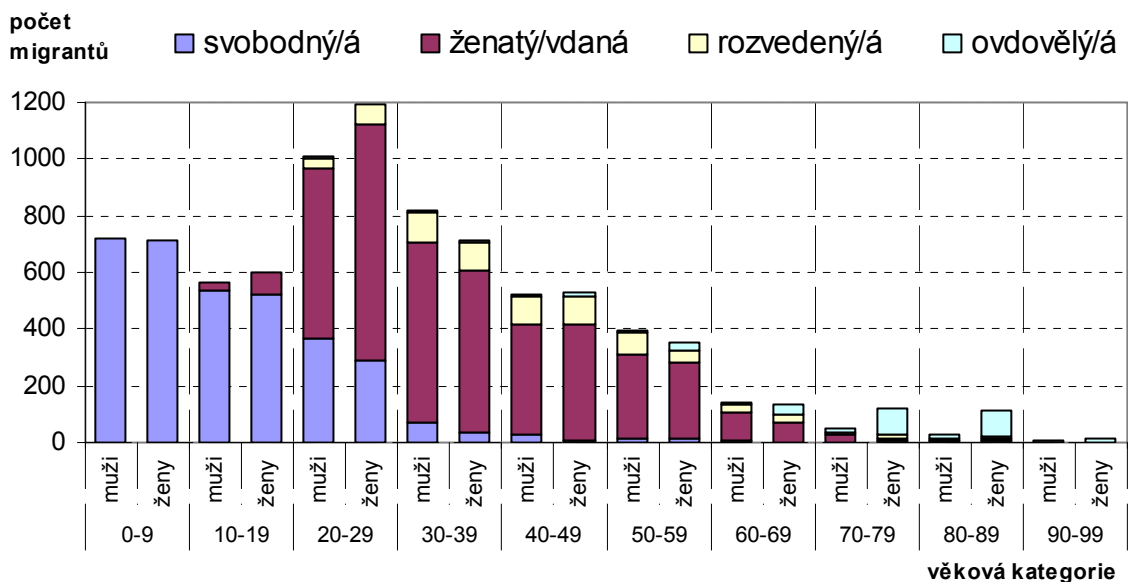
Pokud bychom chtěli zhodnotit migrační saldo suburbánního zázemí s Ostravou nemůžeme si nevšimnout vyrovnaného počtu přistěhovalých a vystěhovalých ve věkové kategorii 20-29 let. Tento očekávaný fakt souvisí se stěhováním mladých lidí do větších měst za práci, popřípadě setrváním ve městě, kde jako studenti absolvovali vysokou školu a je běžný pro spádová území všech velkých českých i zahraničních měst. Mladí muži ve věku 20-29 se dokonce stěhují ze suburbánního zázemí do Ostravy častěji než opačným směrem.

Prostorové rozložení přistěhovalých podle věku na obr. 17 nám ukazuje oblasti kam se stěhují převážně rodiny s malými dětmi (nízký průměrný věk migrantů). Naopak vyšší průměrný věk přistěhovalých z Ostravy vykazují chatařské oblasti v podhůří Beskyd a hustě zalesněná oblast nízkého Jeseníku, kam se často starší lidé stěhují na důchodový věk do svých chat a chalup.

Průměrný věk migrantů z Ostravy do zázemí prudce vzrostl na začátku sledovaného období, poté spíše stagnoval. Může to být způsobeno postupným nárůstem počtu osob či párů s vysokoškolským vzděláním stěhujících se z bytových důvodů, jež se přestěhují do zázemí města až poté co si naspoří prostředky na výstavbu rodinného domu. Průměrný věk všech vystěhovalých z Ostravy za celé sledované období činil 29,7 let, u mužů byl průměrný věk 29,1 let u žen pak 30,3 let (viz příl. 2).

5.3.2 Struktura migrantů podle rodinného stavu

Prostorová struktura i časový vývoj počtu migrantů podle rodinného stavu má v porovnání s jinými ukazateli nejmenší rozdíly mezi jednotlivými obcemi i roky.



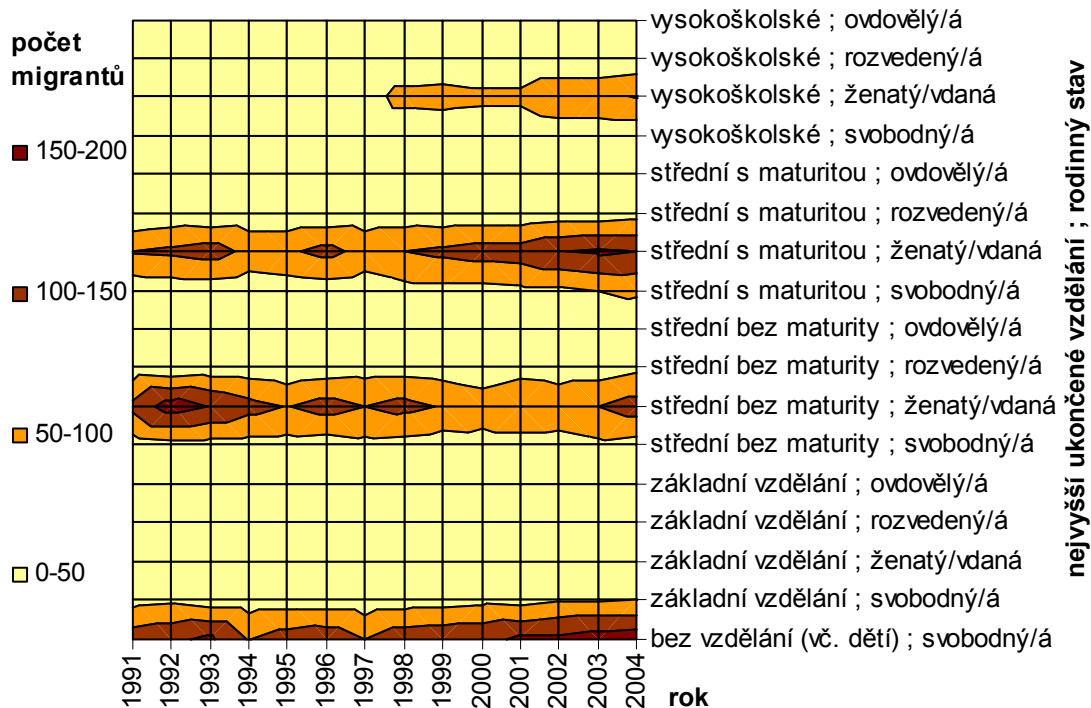
Obr. 18: Počet migrantů z Ostravy do suburbánního zázemí podle pohlaví, věkových kategorií a rodinného stavu za období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Nejvíce se stěhovali ženatí muži a vdané ženy, poté svobodní, dále rozvedení a nejméně ovdovělí muži a ženy. Toto rozdělení vcelku kopíruje složení migrantů obecně, ve dvou bodech se však suburbánní migrace poněkud liší. Do suburbánního zázemí se stěhuje z města méně ovdovělých než je průměr za ČR a také méně svobodných, obojí “na úkor“ ženatých mužů a vdaných žen. Ti si mohou totiž nejčastěji dovolit postavit dům (se svými rodinami) na předměstí nebo v suburbánu v době, kdy již dosáhli určité životní úrovně a finančního zajištění.

Rodinný stav migrantů i bydlících obyvatel je bezprostředně závislý na jejich věku. Logicky mezi migranty nejmladších věkových kategorií (do 19 let) drtivě převažují svobodní, poté se to rychle změní a u mužů až do kategorie 70-79, u žen do 60-69 let se přestěhovalo ve sledovaném období v každé z těchto věkových kategorií nejvíce ženatých mužů a vdaných žen. Poté se již stěhují především ovdovělí muži i ženy.

5.3.3 Struktura migrantů podle nejvyššího ukončeného vzdělání

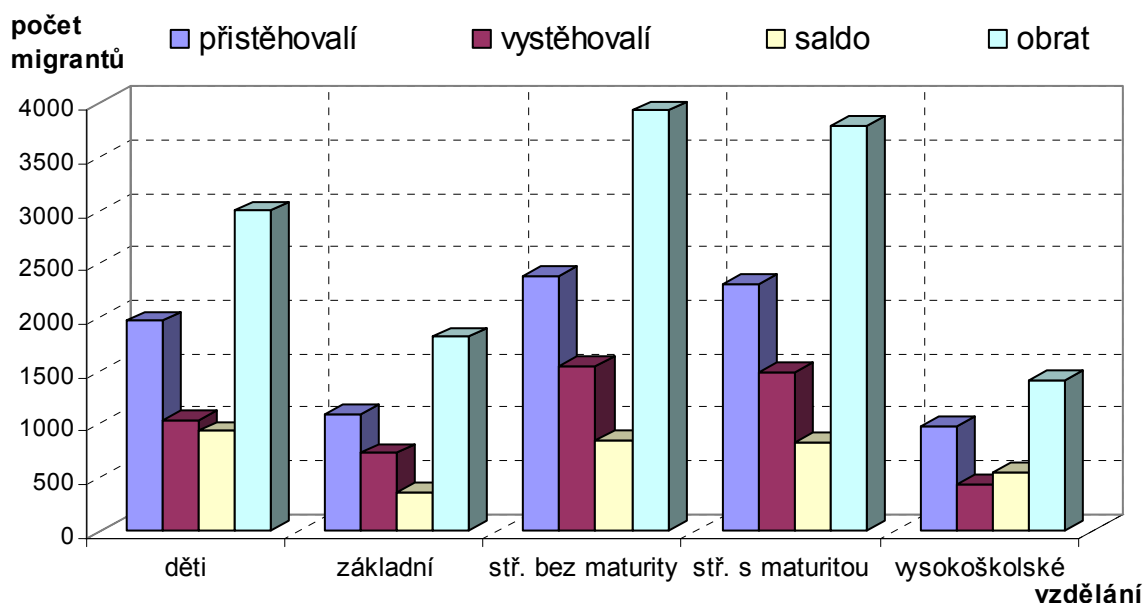
Nejvyšší dosažené vzdělání je důležitou charakteristikou při hodnocení našeho souboru migrantů. Proces suburbanizace je ve většině případů spojen se stěhováním především vzdělanějších obyvatel, mnoho z nich s vysokoškolským diplomem. Nárůst vzdělanosti v jednotlivých obcích suburbánního zázemí tak může napovědět, zdali se v případě přistěhovalých z Ostravy jedná o suburbanizaci.



Obr. 19: Vývoj počtu migrantů do suburbánního území Ostravy podle nejvyššího ukončeného vzdělání a rodinného stavu v jednotlivých letech 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Z hlediska pohlaví jsou mezi migranty poměrně značné rozdíly. Přistěhovalí obyvatelé do nových obcí se základním vzděláním a se středním vzděláním s maturitou byly převážně ženy, stěhující se muži měli častěji vzdělání střední bez maturity a vysokoškolské. Pokud poměry přistěhovalých mužů a žen podle dosaženého vzdělání srovnáme s poměry bydlících obyvatel ve městě Ostravě podle Sčítání lidu domů a bytů v roce 1991 a 2001 (SLDB 2001), zjistíme že jsou si v mnohém podobné. Podle očekávání jsme však zjistili, že se ve sledovaném období stěhovalo do suburbánního zázemí Ostravy podílově méně mužů a žen ve věku 15 a více let se základním nebo středním vzděláním bez maturity než jsou průměry bydlícího obyvatelstva ve městě Ostravě. Naopak byl mezi přistěhovalými muži i ženami vyšší podíl těch, jež mají alespoň maturitu. Stejně poměry vykazovalo i srovnání s územím Moravskoslezského kraje ze SLDB 2001. To nám potvrzuje domněnku, že do suburbánního zázemí města se stěhují především lidé s vyšším vzděláním.

Pohled na vzdělanostní strukturu a rodinný stav migrantů z hlediska vývoje na časové ose od roku 1991 do roku 2004 (obr. 19) nám umožní zajímavé, i když ne překvapivé zjištění. Stručně řečeno, v průběhu sledovaného období ubývalo migrantů s nižším vzděláním a rostl počet i podíl migrantů s vyšším vzděláním a dětí. Zatímco na počátku devadesátých let se do suburbánního zázemí z Ostravy stěhovali především vyučení ženatí muži a vdané ženy na přelomu tisíciletí se již těžiště mezi stěhujícími se obyvateli z Ostravy přesunulo mezi středoškolsky vzdělané manželské páry s maturitou.

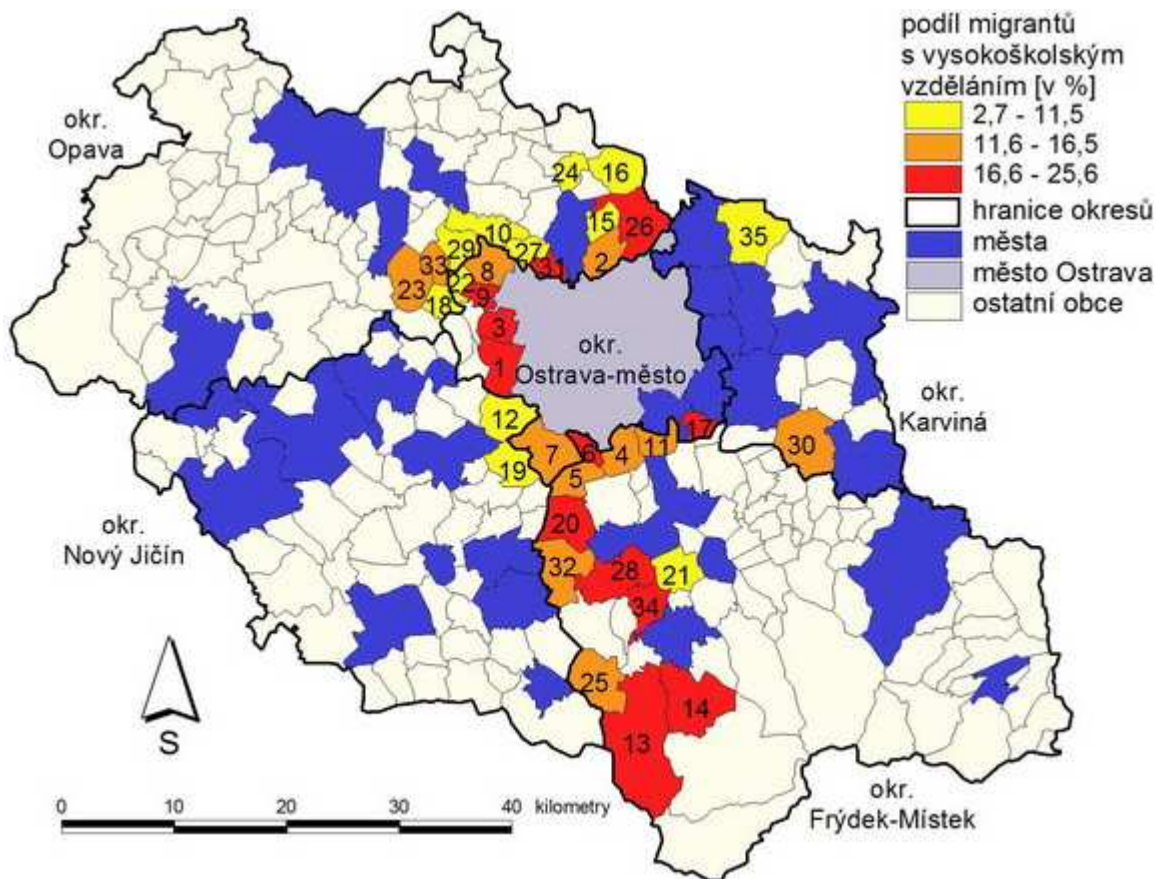


Obr. 20: Počet přistěhovalých, vystěhovalých, migrační saldo a obrat migrace s Ostravou pro suburbánní zázemí Ostravy v letech 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Nápadný je také pozvolný nárůst ženatých mužů a vdaných žen s vysokoškolským vzděláním, a sice s výrazným vzrůstem až od roku 1998. Pokud se pozorně zadíváme na

postupný růst počtu migrantů bez vzdělání (což bez výjimky odpovídá počtu dětí ve věku 0-14 let), lze si povšimnout, že celkově je závislý spíše vývoji počtu ženatých mužů a vdaných žen s maturitou či vysokoškolským vzděláním. To znamená, že ve druhé polovině sledovaného období se začínají více stěhovat lidé s vyšším vzděláním a také rodiny s dětmi, což odpovídá nejčastějším rysům přistěhovalých obyvatel v rámci procesu suburbanizace.

Užitečný pohled nám přinese také zohlednění vzdělanostní struktury vystěhovalých ze suburbánního zázemí do Ostravy. Zde nám na probíhající proces suburbanizace poukazuje především rozdíl mezi migračním chováním obyvatel s nižší úrovní (základním) a vyšší úrovní (vysokoškolským) vzděláním. Zatímco se do suburbánního zázemí stěhuje z Ostravy větší počet obyvatel se základním vzděláním než s vysokoškolským, při pohledu na obr. 20 můžeme vyzorovat, že v migračně atraktivních obcích přibývá stěhováním více obyvatel s vysokoškolským vzděláním než se vzděláním základním. Vysoká hodnota migračního salda u dětí do 15 let poukazuje také na množství stěhujících se rodin s dětmi.



Obr. 21: Struktura jednotlivých obcí suburbánního zázemí Ostravy podle podílu přistěhovalých s vysokoškolským vzděláním (z migrantů ve věku 15 a více let) za období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

V procesu suburbanizace je vzdělanostní struktura migrantů chápána jako jeden ze stěžejních faktorů určující jeho průběh a intenzitu. Důležitý pohled na mapu suburbánního

zázemí nám tak poskytne například kartogram podílů přistěhovalých do jednotlivých obcí s ukončeným vysokoškolským vzděláním. Průměr všech obcí námi vymezeného suburbánního zázemí Ostravy činil za celé období 1991-2004 u nově přistěhovalých obyvatel ve věku 15 let a více 14,4 %, průměr vysokoškoláků ve městě Ostravě přitom činil v roce 1991 8,7 %, v roce 2001 10,8 % všech obyvatel ve věku 15 a více let (SLDB 2001). Dá se tedy říci, že se do suburbánního zázemí Ostravy stěhovali spíše nadprůměrně vzdělaní obyvatelé centrálního města.

Dvanáct obcí s nejvyšším podílem přistěhovalých vysokoškoláků je na kartogramu na obr. 21 vyznačeno červeně, nedá se však říci, že by tvořili jakkoliv souvislé či pravidelné území. Přesto lze nalézt dvě menší území, kde najdeme větší koncentraci podílů migrantů s vysokoškolským vzděláním v porovnání s ostatními obcemi. To větší území se nachází v okrese Frýdek-Místek, povětšinou ve větší vzdálenosti od Ostravy (Fryčovice, Palkovice, Metylovice, Ostravice, Čeladná). Druhé takové menší souvislejší území je tvořeno obcemi Dolní Lhota, Vřesina-OV a Klimkovice a nalezneme jej v bezprostřední blízkosti Ostravy na západním okraji okresu Ostrava-město, sousedící s městskými obvody Polanka nad Odrou a Poruba. Dalšími obcemi jsou na jih od Ostravy Václavovice a Krmelín v okrese Frýdek-Místek a na severním okraji Děhylov a Šilheřovice v okrese Opava.

Za povšimnutí jistě stojí i fakt, že osm z těchto dvanácti obcí s "nejvzdělanějšími" novými obyvateli spadá také mezi obce s nejvyšším podílem ženatých mužů a vdaných žen, zřejmě tedy manželských párů. Tato skutečnost poukazuje na to, že tyto obce, do nichž se stěhují obyvatelé Ostravy, můžeme s jistotou označit díky těmto faktorům za suburbánní.

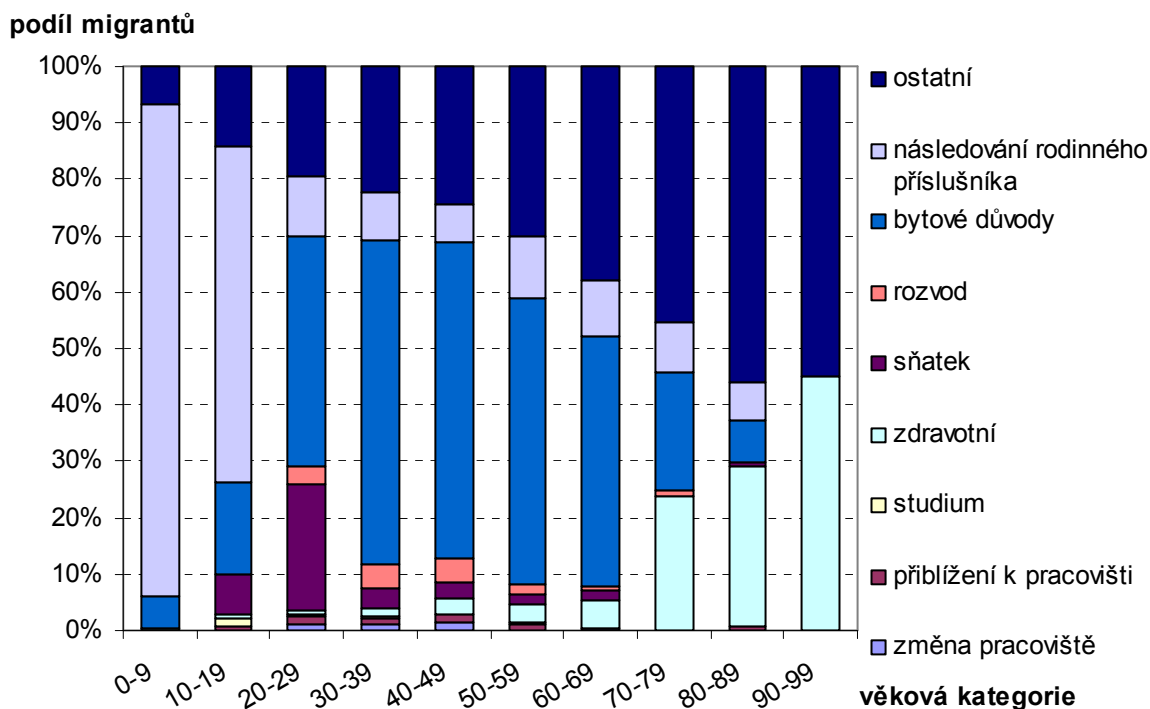
5.3.4 Struktura migrantů podle důvodu stěhování

Při změně trvalého bydliště obyvatelé také dobrovolně (do roku 2004) uváděli důvod svého stěhování. Na výběr bylo z devíti důvodů stěhování mezi něž patřili pracovní a studijní důvody, sňatek či rozvod, zdravotní, bytové a ostatní důvody. Tato statistika však vykazuje značnou zatíženost chybami, neboť každý stěhující se občan mohl označit pouze jeden důvod stěhování, navíc od devadesátých let 20. století postupně rostla neochota důvod stěhování uvádět. Začal tak růst podíl blíže nespecifikovaných ostatních důvodů, díky čemuž ztrácela tato jinak velmi užitečná statistika svou vypovídací hodnotu. Pro proces suburbanizace jsou stěžejní data za obyvatele stěhující se z Ostravy do zázemí z bytových důvodů.

Mezi nimi byl počet mužů i žen vyrovnaný, ve většině případů se jednalo o manželské páry, kteří se stěhovali za lepším bydlením, nejlépe do rodinného domu v klidné oblasti ne daleko od města. Vyrovnaný je také poměr mužů a žen, kteří při stěhování následovali rodinného příslušníka, což byly většinou děti stěhující se společně se svými rodiči do nového domu za městem. Ze všech migrantů, kteří jako důvod stěhování uvedli následování rodinného příslušníka, tvoří totiž 77 % svobodní lidé do devatenácti let.

U dětí a mladých lidí do devatenácti let tento důvod stěhování také jednoznačně převažuje (viz obr. 22), od kategorie 20-29 jsou to již bytové důvody. Ty jsou nejčastějším

důvodem stěhování až do věkové kategorie 60-69 let. Po sedmdesátém roku života kromě zdravotních převažují především ostatní důvody. Otázkou je, nakolik mezi tyto důvody migranti řadí například stěhování do domova důchodců a nakolik neochotu tyto své důvody úřadům uvádět. Významný podíl tvoří také stěhování z důvodu sňatku, pouze však mezi migranty ve věku 20 až 29 let - 22 %.

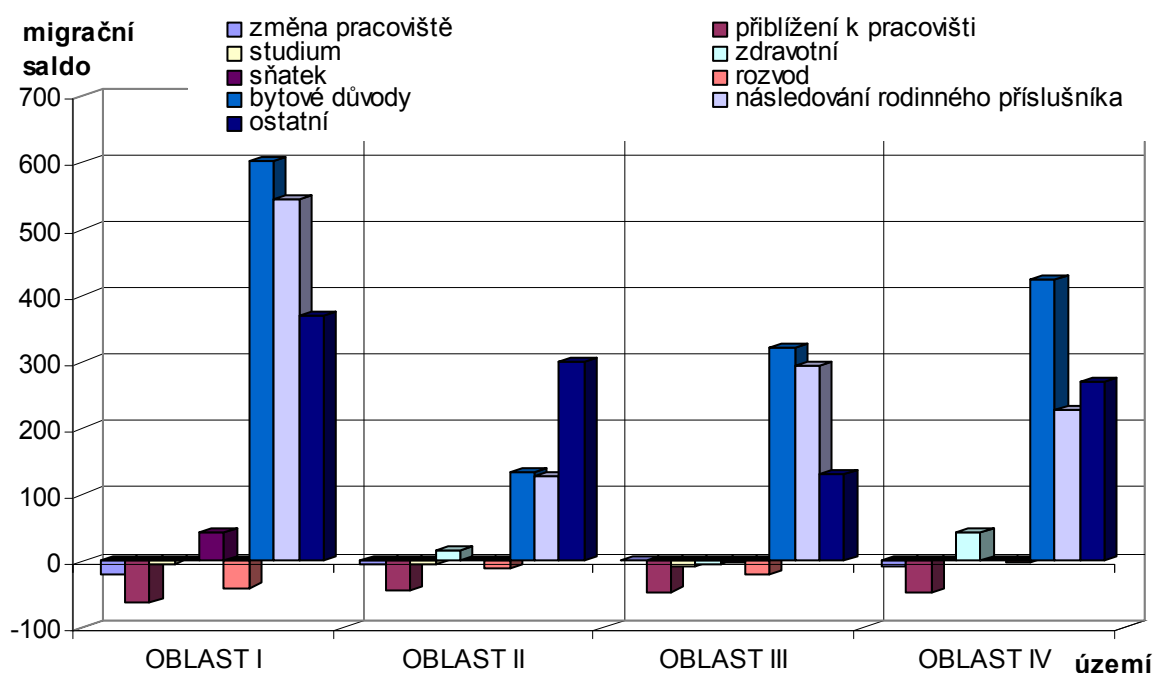


Obr. 22: Podíl migrantů do suburbánního území Ostravy podle věkových kategorií a důvodu stěhování za období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

S rostoucí úrovní vzdělání jednotlivých migrantů roste také podíl stěhujících se z bytových důvodů a naopak klesá procento obyvatel stěhujících se ze zdravotních důvodů a těch, jež následují rodinného příslušníka.

Jako primární důvod stěhování ze zdravotních důvodů uváděli v drtivé většině lidé starší sedmdesáti let, většina z nich (zhruba 70 %) má základní vzdělání, mladší migranti uváděli zdraví jako důvod svého stěhování pouze sporadicky, i přesto, že by se jich daly očekávat větší absolutní i relativní počty. Jako jeden z hnacích motorů procesu suburbanizace se považuje únik obyvatel ze “špinavého a nezdravého“ města do jeho zázemí, do “zdravější a čistší“ venkovské krajiny. I přesto zřejmě u lidí převažuje priorita bydlení v rodinném domě a tedy zlepšení bytových podmínek a kvalita okolního prostředí je pro ně při suburbanizaci až sekundárním faktorem. Zde narážíme na zmiňovanou nedostatečnou vypovídací hodnotu z důvodu zjišťování pouze jediného důvodu stěhování. Pokud by každá osoba mohla uvést více důvodů migrace, stěhování ze zdravotních důvodů do suburbánního zázemí města by bylo zřejmě zastoupeno daleko častěji.

Nárůst podílů stěhujících se z bytových důvodů s rostoucí úrovní vzdělání těchto migrantů jen dále potvrzuje fakt, že rodinné domy v zázemí města si mohou dovolit především lidé s vyšším vzděláním a tedy i vyššími příjmy. Pokud se chce z města do jeho blízkého okolí vystěhovat jednotlivec nebo rodina, jež si nemohou především z finančních důvodů dovolit postavit dům na předměstí, musí se spokojit se starým domem popřípadě s bytovou jednotkou. V tomto případě se již však nejedná o suburbanizaci jako takovou ze sociálního, ekonomického či ekologického hlediska. Z pohledu geografie obyvatelstva se však i tak jedná o stěhování obyvatel města do jeho suburbánního zázemí, avšak s daleko menšími společenskými i ekologickými dopady na cílovou obec a její bezprostřední okolí²³. Tyto úvahy však dalece přesahují rámec této práce, proto není předmětné se jimi hlouběji zabývat.



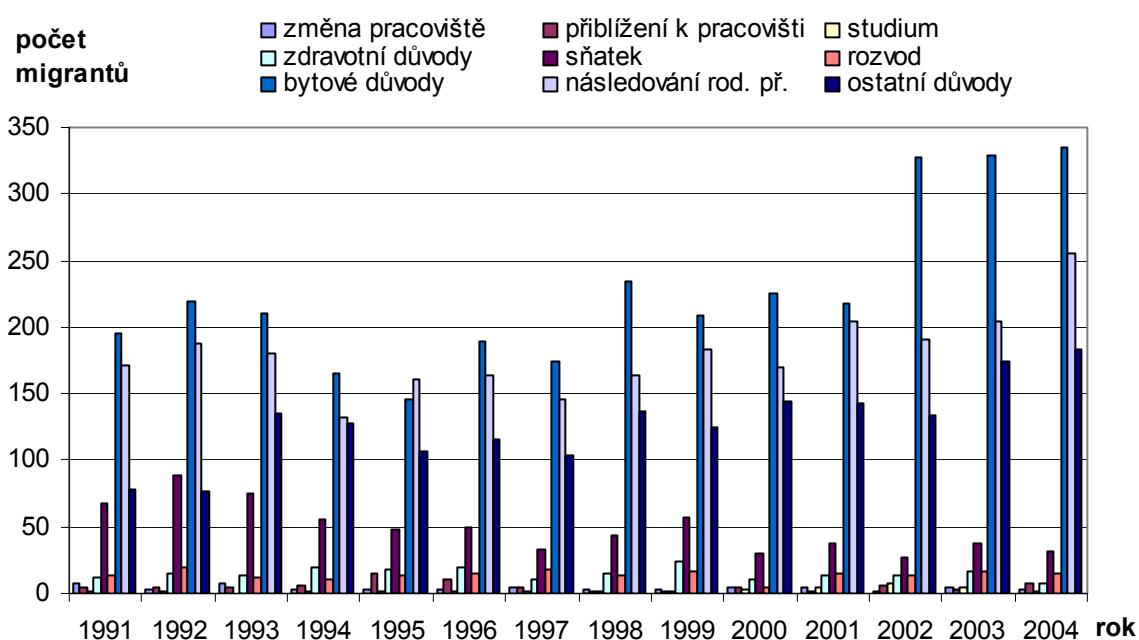
Obr. 23: Saldo migrace podle důvodů stěhování do čtyř vymezených oblastí suburbánního zázemí Ostravy v období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

V průběhu sledovaného období se z pracovních či studijních důvodů stěhovali obyvatelé logicky spíše směrem ze zázemí do Ostravy. Stejným směrem směřovali migranti kvůli rozvodu, kdy se zřejmě jeden z páru přestěhoval zpátky do původního bytu bývalých manželů. Výrazněji kladné migrační saldo z důvodu sňatku bylo pouze v případě oblasti I, která leží v nejbližším zázemí Ostravy (*vymezení jednotlivých oblastí v příl. 1*).

²³ Dá se například předpokládat, že tito noví obyvatelé, kteří nestaví pro své rodiny nové rodinné domy nemají takové finanční možnosti. Budou tedy více využívat příměstskou hromadnou dopravu a méně zatěžovat životní prostředí škodlivými emisemi z osobních automobilů, (nestoupne tolik ani dopravní zatížení dopravní tahů do centrálního města), budou mít nižší energetické nároky na spotřebu vody, elektřiny či tepla, vyprodukují menší množství odpadu atd.

Ze zdravotních důvodů se obyvatelé z města do zázemí stěhovali spíše do oblastí II a IV, které by se daly označit za nejpříjemnější z hlediska čistoty ovzduší a přírodního prostředí. Z nejvíce uváděných důvodů při změně bydliště má nejvyšší čistý přírůstek migrací suburbánní zázemí Ostravy z důvodů bytových, pouze v oblasti II převažovaly ostatní důvody. Zde to patrně souvisí s vyšším počtem starších obyvatel stěhujících se do místních zařízení sociální péče. I když nejvyšší absolutní přírůstky obyvatel z Ostravy zaznamenala oblast I, nejvyšší podíl přírůstku z bytových důvodů jsme zaznamenali v oblasti IV, která z velké části leží v okrese Frýdek-Místek a v beskydském podhůří, tedy v neatraktivnější oblasti vhodné pro bydlení za městem

Z časového hlediska je zajímavé povšimnout si faktu, že v průběhu posledních tří let sledovaného období výrazně přibyly hodnoty absolutních čísel a tedy i relativní podíly obyvatel Ostravy stěhujících se do suburbánního zázemí z bytových důvodů²⁴, což ukazuje na rostoucí intenzitu suburbanizace. Relativní a dokonce i absolutní časový pokles byl zaznamenán u migrace z důvodu sňatku. Zatímco v roce 1992 se kvůli vstupu do manželství přestěhovalo do zázemí Ostravy 14 % migrantů, v roce 2004 už to byly pouze 4 %. Důvodem bude zřejmě spíše celorepublikový trend poklesu sňatečnosti a nárůst společného soužití nesezdaných párů (s dětmi i bez nich), více než postupný růst průměrného věku migrantů, neboť v tomto období rostl i průměrný věk partnerů při vstupu do manželství.



Obr. 24: Počet migrantů do suburbánního zázemí Ostravy podle důvodu stěhování v jednotlivých letech 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

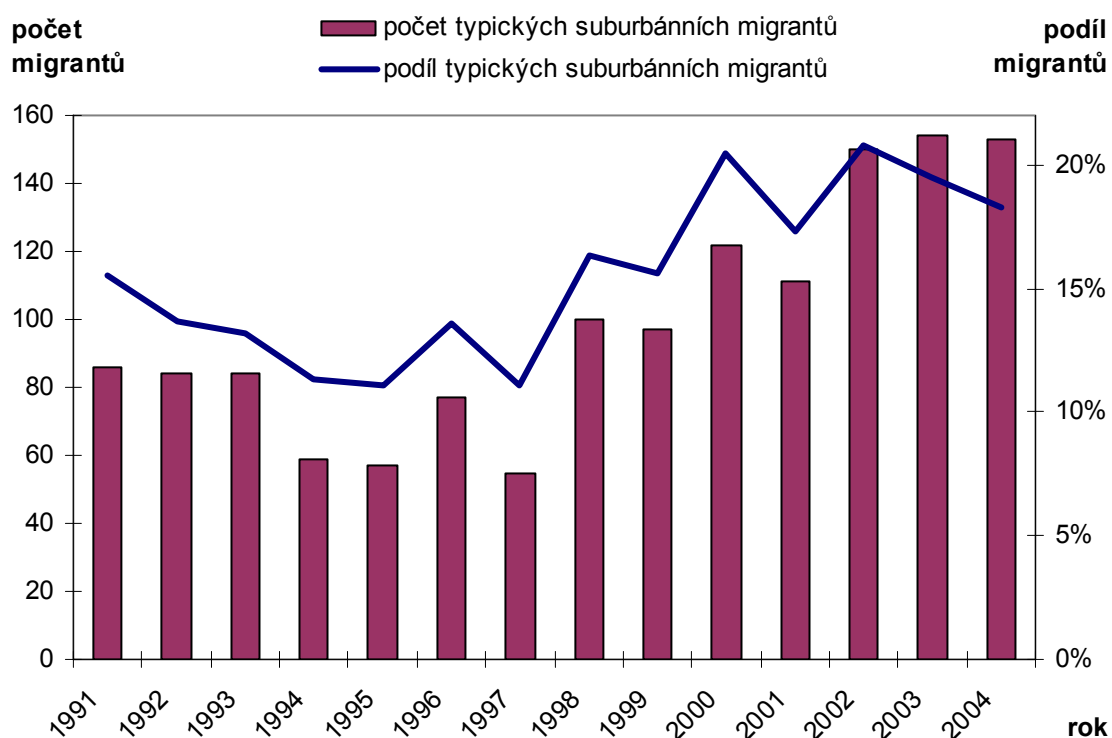
²⁴ Průměr migrantů stěhujících se z bytových důvodů za roky 2002-2004 činil 42 %, zatímco v letech 1991-2001 to bylo "pouze" 34 %.

Jak můžeme vidět na obr. 24, významnější podíly jednotlivých důvodů stěhování měly za období 1991-2004 pouze bytové důvody migrace, následování rodinného příslušníka, ostatní důvody a částečně bychom zde mohli zařadit i změny bydliště z důvodu sňatku. Důvody stěhování, kterými byli změna pracoviště, přiblížení k pracovišti, studium, zdravotní důvody a rozvod tvořily dohromady pouze 6,5 % z celkového počtu osob stěhujících se z Ostravy do suburbánního zázemí. Jako součást procesu suburbanizace je toto rozdělení migrantů z hlediska důvodu stěhování dá se říci očekávané, snad až na výše okomentovaný extrémně nízký počet osob (zhruba pouze každý třiačtyřicátý migrant) stěhujících se ze zdravotních důvodů.

Na tato čísla se můžeme také podívat z pohledu nejvyššího počtu přistěhovalých do jednotlivých obcí. Zjistíme tak, že se do 25 obcí stěhovali Ostravané nejčastěji z bytových důvodů, do sedmi obcí ponejvíce z ostatních důvodů, a ve třech obcích bylo nejčastějším důvodem přistěhování následování rodinného příslušníka (příl. 4). Žádný další důvod nebyl nejčastější pohnutkou pro přestěhování do některé ze suburbánních obcí.

5.4 Profil typického suburbánního migranta

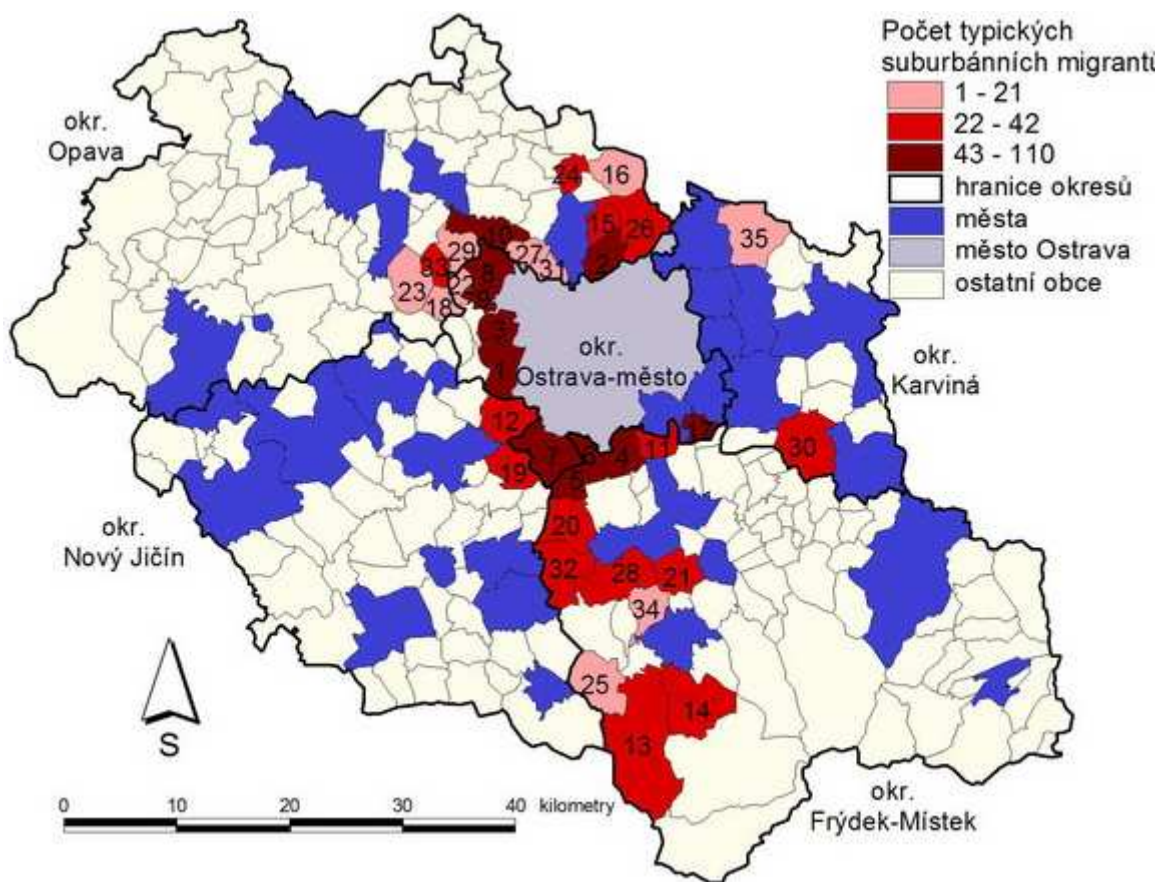
V návaznosti na předchozí analýzy struktury migrantů podle jednotlivých demografických i nedemografických ukazatelů v této práci, je možné sestavit charakteristiku tzv. typického suburbánního migranta.



Obr. 25: Počet typických suburbánních migrantů a jejich podíl z celkového počtu migrantů celkem stěhujících se do suburbánního zázemí Ostravy v jednotlivých letech 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Na základě dosavadního výzkumu se jedná o ženatého muže či vdanou ženu ve věku mezi 20 a 69 rokem s vysokoškolským nebo středoškolským vzděláním s maturitou, stěhující se v období 1991-2004 z Ostravy do některé z obcí jejího suburbánního zázemí z bytových důvodů²⁵.

Z obr. 25 je patrné, že společně s nárůstem celkového počtu všech migrantů do suburbánního zázemí Ostravy ve druhé polovině sledovaného období rostl i počet typických migrantů. Od roku 1998 můžeme také zaznamenat poměrně výrazný nárůst těchto migrantů na celkovém počtu přistěhovalých do obcí v okolí Ostravy²⁶.



Obr. 26: Počet typických suburbánních migrantů stěhujících se do suburbánního zázemí Ostravy v období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Kromě časového vývoje je možné na počty a podíly typických suburbánních migrantů nahlížet také z prostorového hlediska, tedy za jednotlivé obce. Pokud se podíváme na počty těchto přistěhovalých do suburbánního zázemí Ostravy za celé

²⁵ O typických charakteristikách obyvatel města stěhujících se do zázemí se podobným způsobem zmiňují např. T. Kostecký a D. Čermák (2004, 36), O. Muliček (2002, 179) nebo M. Ouředníček (2002, 50-51)

²⁶ Celkový počet i podíl typických suburbánních migrantů je možná několikanásobně vyšší. Je třeba si uvědomit, že v tomto souboru nejsou započítány děti, jež se stěhují se svými rodiči, častým případem také je, že si jeden nebo také oba z rodičů nechávají po přestěhování své trvalé bydliště v Ostravě.

sledované období (obr. 26) a porovnáme je s prostorovým rozložením počtu všech přistěhovalých do námi vymezeného suburbánního území (viz kap. 5.2), zjistíme, že jsou si obě mapy značně podobné. Nejvíce obyvatel se z Ostravy stěhuje do obcí v jejím nejbližším suburbánním zázemí, jež tvoří souvislý pás táhnoucí se z jihovýchodní až po severozápadní administrativní hranici města Ostravy, což odpovídá námi vymezené oblasti I.

Tab. 9: Počet typických suburbánních migrantů (TSM) z Ostravy do obcí zázemí, střední stav obyvatelstva k 31.12.1997 v obcích a počet typických suburbánních migrantů na 1 000 obyvatel cílové obce v období 1991-2004 a hodnoty za jednotlivé oblasti

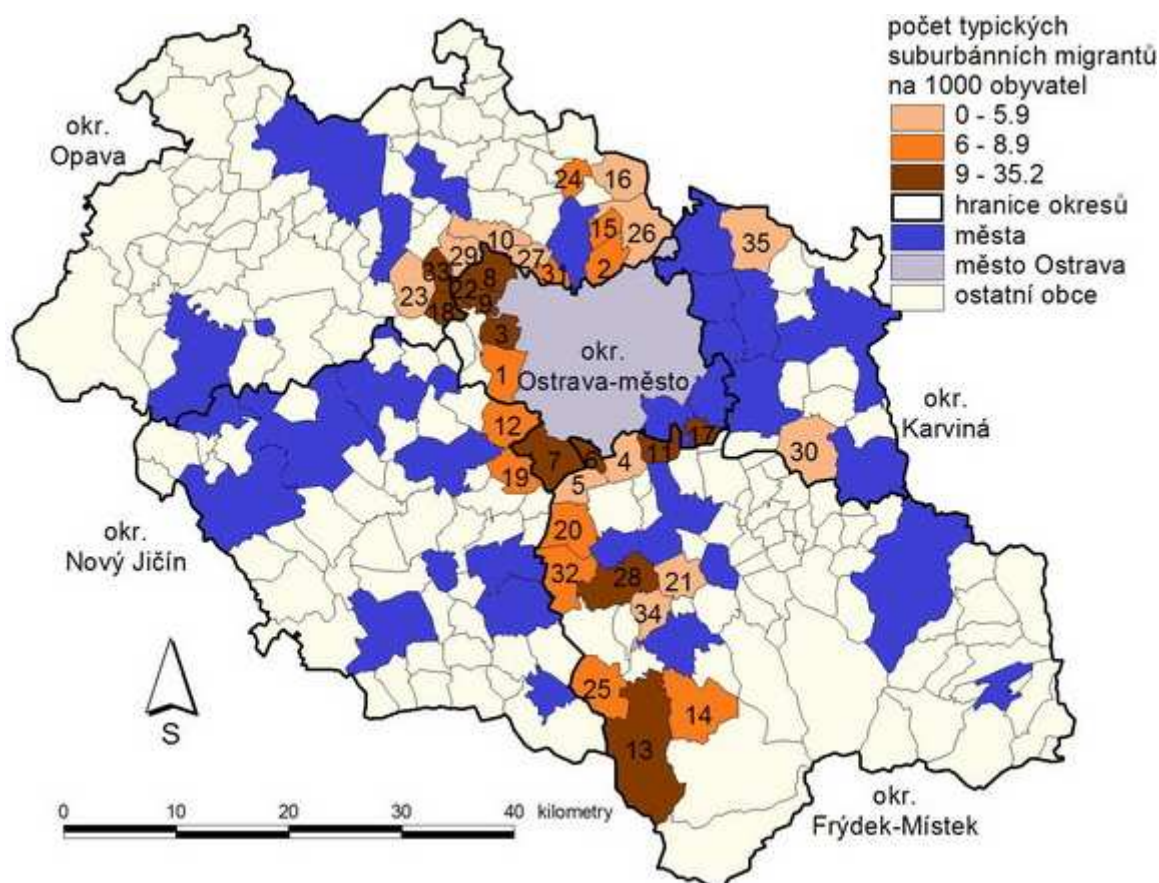
obec přistěhování	počet TSM	střední stav obyvatelstva	počet TSM na 1000 obyv.	obec přistěhování	počet TSM	střední stav obyvatelstva	počet TSM na 1000 obyv.
Dolní Lhota	81	1 223	66,2	Budišovice	25	449	55,7
Jistebník	36	1 452	24,8	Děhylov	10	679	14,7
Klimkovice	110	3 739	29,4	Dobroslavice	14	689	20,3
Krmelín	71	1 846	38,5	Háj ve Slezsku	48	3 365	14,3
Paskov	58	3 698	15,7	Horní Lhota	19	568	33,5
Petřvald (NJ)	22	1 767	12,5	Hrabyně	12	1 202	10,0
Stará Ves n. O.	87	2 391	36,4	Kyjovice	21	857	24,5
Velká Polom	92	1 502	61,3	Pustá Polom	20	1 312	15,2
Vřesina (OV)	88	2 321	37,9				
OBLAST I	645	19 939	32,3	OBLAST II	169	9 121	18,5
obec přistěhování	počet TSM	střední stav obyvatelstva	počet TSM na 1000 obyv.	obec přistěhování	počet TSM	střední stav obyvatelstva	počet TSM na 1000 obyv.
Hať	6	2 525	2,4	Baška	24	3 076	7,8
Dolní Lutyně	1	4 796	0,2	Brušperk	54	3 637	14,8
Ludgeřovice	90	4 560	19,7	Čeladná	34	2 002	17,0
Markvartovice	39	1 738	22,4	Fryčovice	41	2 140	19,2
Řepiště	39	1 545	25,2	Hukvaldy	23	1 870	12,3
Šilheřovice	23	1 524	15,1	Kunčice p.O.	20	1 965	10,2
Těrlicko	23	4 089	5,6	Metylovice	21	1 495	14,0
Václavovice	44	1 475	29,8	Ostravice	33	2 390	13,8
Vřesina (OP)	24	1 292	18,6	Palkovice	36	2 545	14,1
OBLAST III	289	23 544	12,3	OBLAST IV	286	21 120	13,5

(data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva; MOS)

Ta by se dala označit za “typicky suburbánní“ neboť je zde i nejvyšší intenzita typických suburbánních migrantů. Na 1 000 bydlících obyvatel to bylo cca 32 migrantů za období 1991-2004. Vůbec nejvyšší hodnoty byly zaznamenány u obcí Dolní Lhota a Velká Polom (viz tab. 9). Nejnižší hodnoty typických suburbánních migrantů na 1 000 obyvatel pak byly zaznamenány u obcí Dolní Lutyně, Hať, Těrlicko a Baška, jež se tedy tímto jako suburbánní příliš nejeví.

Jelikož v Ostravě přišel nástup suburbanizace relativně pozdě, dá se říci až koncem devadesátých let minulého století, bude jistě zajímavé porovnat prostorové rozložení typických suburbánních migrantů také za poslední sledovanou etapu časového vývoje procesu suburbanizace v případě Ostravy, tedy za období 2001-2004. Při porovnání s celkovým počtem přistěhovalých do jednotlivých obcí za toto období (viz kap. 5.2) je na

obou kartogramech vidět pás vysokých počtů i podílů přistěhovaných táhnoucí se podél administrativních hranic města Ostravy z jihovýchodu až na severozápad - od Václavovic po Velkou Polom. Celkově se v tomto období stěhovalo z Ostravy poměrně mnoho nových obyvatel také do Ludgeřovic na severu a do Čeladné na samém jihu suburbánního území. Když budeme brát do úvahy počet typických suburbánních migrantů, je třeba k těmto obcím připojit ještě Markvartovice a Budišovice na sever resp. na západ od Ostravy, na jihu směrem k podhůří Moravskoslezských Beskyd kromě Čeladné také obce Fryčovice, Palkovice a Ostravici. Většina z těchto podbeskydských obcí má také relativně vysoké podíly těchto typických suburbánních migrantů na počtech přistěhovaných do těchto obcí celkem. Znatelný je především nárůst jejich podílů v období 2001-2004 (příl. 6).



Obr. 27: Počet typických suburbánních migrantů stěhujících se z Ostravy do zázemí přepočtený na 1 000 obyvatel cílové obce za období 2001-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva; MOS)

Pokud bychom chtěli odhadovat intenzitu a s ní související dopady suburbanizace v zázemí Ostravy v budoucích letech, může nám leccos napovědět pohled na předchozí mapu. Na ni můžeme zaznamenat dvě oblasti s nejvyšší intenzitou nově přistěhovaných typických suburbánních obyvatel přepočtený na velikost cílové obce. První oblastí je soubor obcí západně od Ostravy - Vřesina, Dolní Lhota, Velká Polom, Horní Lhota, Kyjovice a Budišovice. Druhou oblastí jsou obce mezi jižním okrajem Ostravy a pohořím

Moravskoslezských Beskyd, především pak Stará Ves n. O., Krmelín, Řepiště, Václavovice, Palkovice a Čeladná.

Dá se tedy zhodnotit, že obce západně od Ostravy v zázemí městské části Poruba společně s obcemi na jih od Ostravy ve větší vzdálenosti od města jsou v období po roce 2000 migračně nejatraktivnější a dá se předpokládat, že i v současné době a v nejbližších letech bude v těchto obcích v blízkosti Ostravy proces suburbanizace probíhat nejvýrazněji i se všemi svými demografickými, sociálními, ekonomickými či ekologickými důsledky.

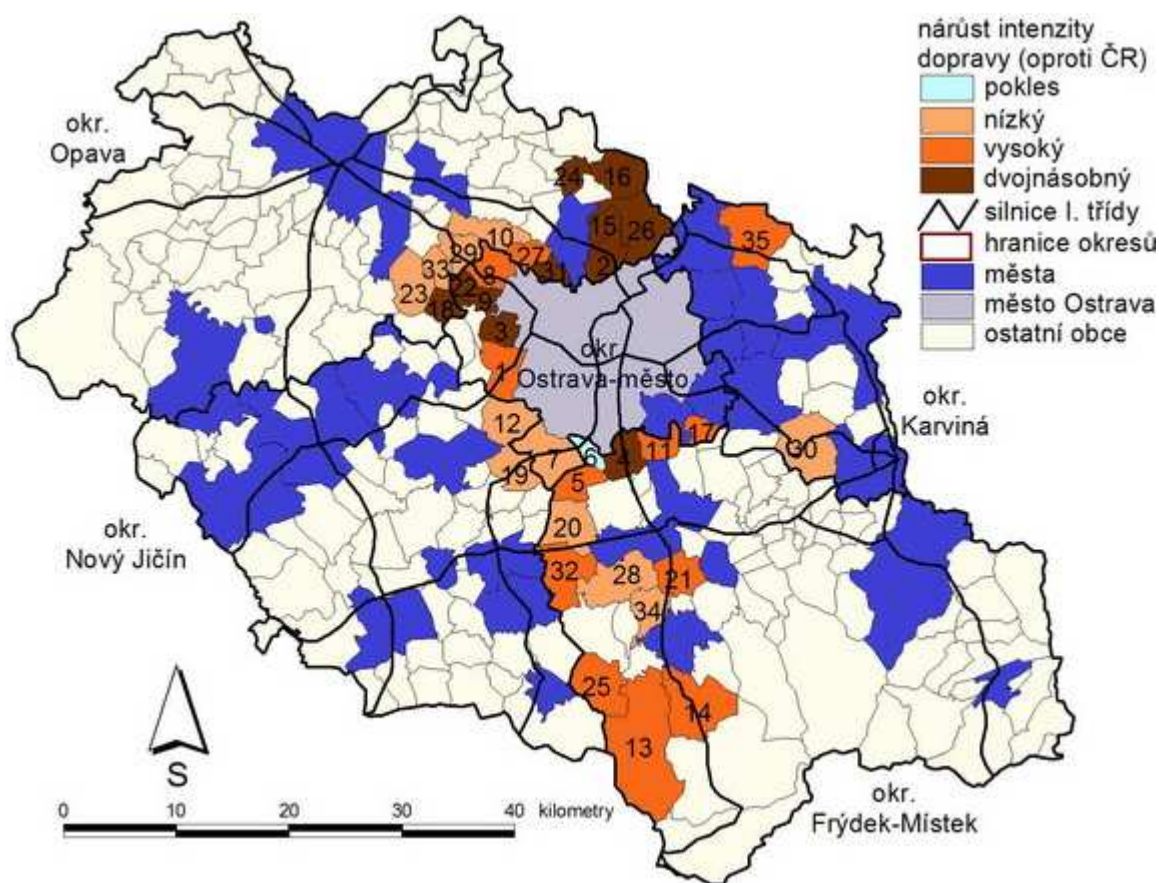
5.5 Ověření procesu suburbanizace intenzitou dopravy

Tab. 10: Intenzity dopravy na silnicích I., II., a III. třídy v obcích suburbánního zázemí Ostravy, průměrné hodnoty za ČR a jejich vývoj v období 1990/1995-2005 (číslo za názvem obce odkazuje na umístění v mapě na obr. 28)

silnice	číslo silnice	sčítací úsek	suburbánní obec	2005	nárůst 2005/1990	nárůst 2005/1995
PRŮMĚR ZA SILNICE I. TŘÍDY V ČR				9 668	98%	49%
I. třídy	56	7-1740	Ostravice (14)	5 005	88%	54%
I. třídy	56	7-5710	Metylovice (34)	9 066	-	14%
I. třídy	56	7-3360	Baška (21)	18 830	-	63%
I. třídy	56	7-1779	Paskov (4)	25 680	206%	106%
I. třídy	58	7-1707	Petřvald (19)	15 298	112%	37%
I. třídy	58	7-1708	Stará Ves n. O. (7) / Jistebník (12)	14 550	125%	36%
I. třídy	58	7-3810	Krmelín (6)	9 075	58%	-20%
I. třídy	47	7-3750	Klimkovice (1)	10 194	173%	49%
I. třídy	11	7-0800	Hrabyně (29)	11 140	104%	43%
I. třídy	11	7-0788	Velká Polom (8)	13 287	101%	55%
I. třídy	56	7-0759	Ludgeřovice (2)	11 107	51%	111%
I. třídy	11	7-3190	Těrlicko (30)	7 965	61%	13%
I. třídy	67	7-1616	Dolní Lutyně (35)	8 783	113%	60%
PRŮMĚR ZA SILNICE II. TŘÍDY V ČR				2 567	64%	35%
II. třídy	483	7-2489	Kunčice p. O. (25)	3 919	84%	50%
II. třídy	483	7-2470	Čeladná (13)	7 617	-	55%
II. třídy	477	7-2560	Řepiště (11)	3 934	-	50%
II. třídy	473	7-2617	Václavovice (17)	7 679	-	44%
II. třídy	486	7-1717	Hukvaldy (32)	2 681	-	51%
II. třídy	486	7-2526	Fryčovice (20)	4 307	-	32%
II. třídy	486	7-1690	Brušperk (5)	3 282	86%	59%
II. třídy	465	7-4337	Horní Lhota (22) / Kyjovice (18)	3 772	516%	711%
II. třídy	469	7-2790	Děhylov (31)	7 007	216%	94%
II. třídy	469	7-2786	Hať (16) / Vřesina-OP (24)	1 297	-	84%
PRŮMĚR ZA SILNICE III. TŘÍDY V ČR				686	69%	44%
III. třídy	4848	7-2670	Palkovice (28)	3 896	43%	30%
III. třídy	4669	7-5490	Budišovice (33) / Pustá Polom (23)	753	-	29%
III. třídy	4692	7-4750	Vřesina-OV (3) / Dolní Lhota (9)	4 852	-	498%
III. třídy	4673	7-4996	Háj ve Slezsku (10)	1 033	-	31%
III. třídy	4673	7-4997	Dobroslavice (27)	984	-43%	59%
III. třídy	4696	7-2787	Šilheřovice (26)	903	118%	338%
III. třídy	4697	7-5480	Markvartovice (15)	3 906	156%	98%

(data: Výsledky sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 1990, 1995, 2000 a 2005; Silnice a dálnice v České republice 2005 a 2007)

Jednou z podmínek, jež rozhoduje o atraktivitě lokality určené k bydlení v suburbánním zázemí je rychlá a pohodlná dopravní dostupnost centrálního města. Při postupném rozvoji určitého místa roste potřeba dopravního spojení mezi touto lokalitou a městem, vyvolaným jevem se tak stává nárůst dopravy. Vytíženost dopravních tepen můžeme zjistit pomocí intenzity dopravy (počet automobilů, které projedou daným úsekem za 24 hodin pracovního dne v obou směrech), jejichž měření provádí Ředitelství silnic a dálnic ČR v pětiletých intervalech na všech dálnicích, silnicích I. a II. třídy a vybraných úsecích silnic III. třídy.



Obr. 28: Nárůst/pokles dopravní intenzity na území obcí suburbánního zázemí Ostravy za období 1995-2005 ve srovnání s průměrem v ČR (data: Výsledky sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 1990, 1995, 2000 a 2005; Silnice a dálnice v České republice 2005 a 2007)

Pro každou obec, jíž prochází silnice s měřeným úsekem jsme zaznamenali intenzitu dopravy za rok 1990 (v případě že nebyla měřena pak v roce 1995) a porovnali ji s hodnotou v roce 2005. Obce na jejichž území nebyl žádný měřený úsek byly přiřazeny k obci s níž mají stejnou spádovou oblast směrem do Ostravy. Na všech typech komunikací ve všech sledovaných letech (1990, 1995, 2000 a 2005) byl na území obcí suburbánního zázemí Ostravy zaznamenán vyšší průměr intenzit dopravy než byla průměrná hodnota za ČR. Důvodem je vysoká úroveň urbanizace Ostravské aglomerace

a s tím spojená potřeba osobní a nákladní přepravy. Navíc přes toto území vede tranzitní doprava severním a východním směrem do Polska a jihovýchodně na Slovensko.

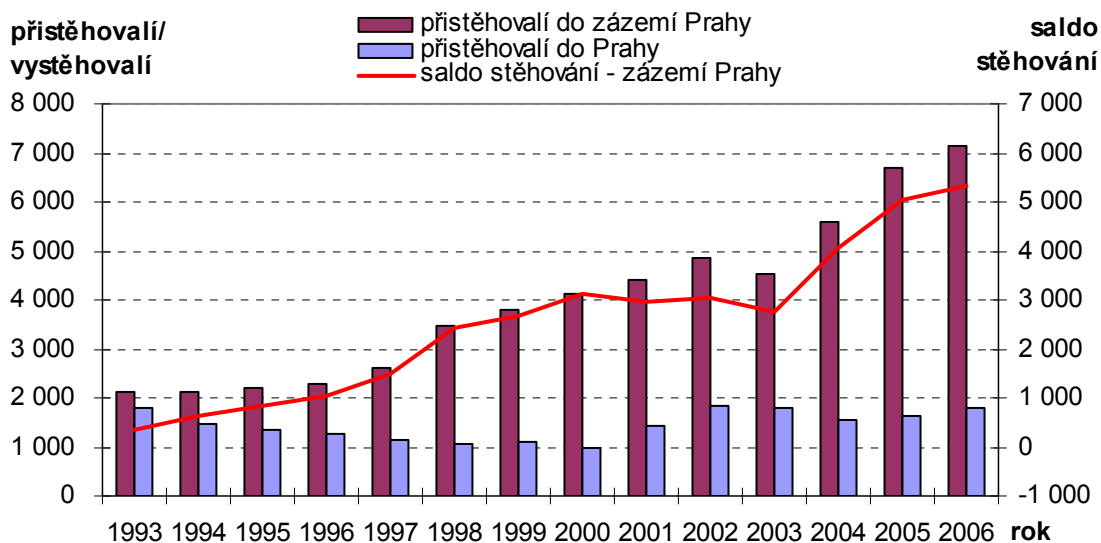
Z těchto důvodů má spíše než absolutní nárůst dopravních intenzit na jednotlivých úsecích větší vypovídací hodnotu srovnání jejich nárůstu za sledované období ve srovnání s průměrným nárůstem dopravních intenzit na území celé republiky. V tomto případě byl zaznamenán větší než průměrný republikový nárůst dopravní intenzity za období 1990-2005 na 13 z 19 námi měřených úseků v zázemí Ostravy. Ze zbývajících 11 sčítacích úseků byl na 7 z nich zaznamenán vyšší nárůst dopravní intenzity oproti ČR za období 1995-2005 (tab. 10).

Celkově byl tedy od devadesátých let zaznamenán vyšší nárůst intenzity dopravy než byl celorepublikový průměr ve dvou ze tří suburbánních obcích. Tento fakt můžeme jistě z určité části přičíst probíhající suburbanizaci v zázemí Ostravy²⁷. Výraznější nárůst dopravy jež by se dal s procesem suburbanizace spojovat nastal v oblasti obcí v blízké vzdálenosti západně od Ostravy (Vřesina, Dolní Lhota, Horní Lhota, Kyjovice, Klimkovice, Velká Polom) a také v některých obcích směrem na jih (Brušperk, Hukvaldy, Baška, Kunčice p. O., Čeladná, Ostravice). Otázkou je nakolik se na výsledku podepsaly ostatní faktory působící na dopravní systém v obcích v zázemí Ostravy jako například zmiňovaná dálková přeprava do Polska (výrazný nárůst dopravy v obcích severně od Ostravy (Děhylov, Ludgeřovice, Markvartovice, Šilheřovice, Vřesina, Hať) nebo rekonstrukce rychlostní silnice R56 z Ostravy do Frýdku-Místku (výrazný nárůst dopravy v Paskově při současném poklesu intenzity v Krmelíně) či kupříkladu zprovoznění úseků rychlostní silnice R48 z Frýdku-Místku přes Český Těšín na hraniční přechod Chotěbuz s Polskem.

²⁷ Podobný výzkum prováděli J. Urbánková a M. Ouředníček (2006, 79-95) v Pražském městském regionu: intenzita dopravy v širší oblasti centra města zaznamenala za období 1990-2005 nárůst pouze o 36 % a od roku 1998 stagnuje, zatímco ve vnějším pásmu (vstupy hlavních výpadevých silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města) narostla dopravní intenzita za stejné období více než třikrát. Autoři tomuto faktu přiřazují pravděpodobnou souvislost s probíhající suburbanizací.

6 ODLIŠNOSTI PROCESU SUBURBANIZACE V PŘÍPADĚ MĚSTA OSTRAVY A DALŠÍCH ČESKÝCH VELKOMĚST

Proces suburbanizace v České republice již zcela jistě nějakou dobu probíhá a je zřejmé, že se mu v budoucnu nevyhne žádné větší české město. Stejně tak je nepochybné, že tento proces bude v okolí každého města probíhat jiným způsobem a budou jej utvářet a ovlivňovat různí činitelé různým způsobem. V případě města Ostravy byl proces suburbanizace zbrzděn komplikovanou hospodářskou transformací oblasti po roce 1989²⁸. Jeho prostorové rozložení pak ovlivňuje špatná kvalita ovzduší ve východní části Ostravy a na Karvinsku, díky čemuž se lidé musí stěhovat za “čistým vzduchem“ do vzdálenějších částí především na západ a jih od Ostravy. U ostatních velkých českých měst, jež jsou dominantními centry oblastí s rozlehlým venkovským zázemím a jež byla postižena ekonomickou a společenskou transformací méně než Ostravsko, lze očekávat pravidelnější prostorovou strukturu vzniku suburbii a možná také dřívějšího nástup tohoto procesu, vše samozřejmě v závislosti na velikosti centrálního města.



Obr. 29: Počet přistěhovalých z Prahy do jejího zázemí (okr. Praha-východ a Praha-západ), počet přistěhovalých do Prahy z jejího zázemí a saldo stěhování pro zázemí Prahy v období 1993-2006 (data: Pohyb obyvatelstva v České republice (1993-2006))

Obecně platí, že v námi sledovaném časovém období 1991-2004 ztrácela česká města obyvatelstvo migrací ve velikostních skupinách na 10 000 obyvatel a získávaly obce menší. Je tedy možné se domnívat, že proces suburbanizace v menší míře probíhá také u středně velkých českých měst, největší intenzitu má však u těch čtyřech největších.

²⁸ Z důvodů problémové transformace ekonomiky v oblasti Ostravska po roce 1989 se z Ostravy a také z celého Moravskoslezského kraje v současné době stále ještě stěhují velké počty obyvatel za prací či vzděláním do jiných částí republiky, podle údajů ČSÚ (Vnitřní stěhování v ČR 1991 až 2004) především pak do Olomouckého, Jihomoravského a Zlínského kraje a také do hlavního města.

Z okresů Brno-město, Ostrava-město a Plzeň-město migrace ve značné míře směřuje do okresů okolních, v případě hlavního města Prahy pak do okresů celého středočeského kraje.

Přitom ještě v osmdesátých letech byla podle tehdejšího územního členění Praha dokonce migračně nejziskovějším krajem. Směry hlavních migračních proudů se obrátily až v polovině devadesátých let, kdy se Praha a ostatní velká města stala v rámci vnitrostátního stěhování migračně ztrátovými. (Vnitřní migrace v České republice v letech 1980 až 1998. 1999, 34).

Výrazně migračně atraktivní (přes 30 přistěhovalých na 1 000 obyvatel) byl ve sledovaném období také okres České Budějovice, kam nové migranty z okolních okresů zřejmě láká venkovská krajina a relativně levné pozemky v okolí krajského města (více např. S. Kovář, 1997, 16-18). Suburbanizace v okolí Českých Budějovic zcela jistě také probíhá, má však menší rozsah a pomalejší vývoj než v případě Prahy, Brna či Plzně, srovnatelná je možná s případem Ostravy.

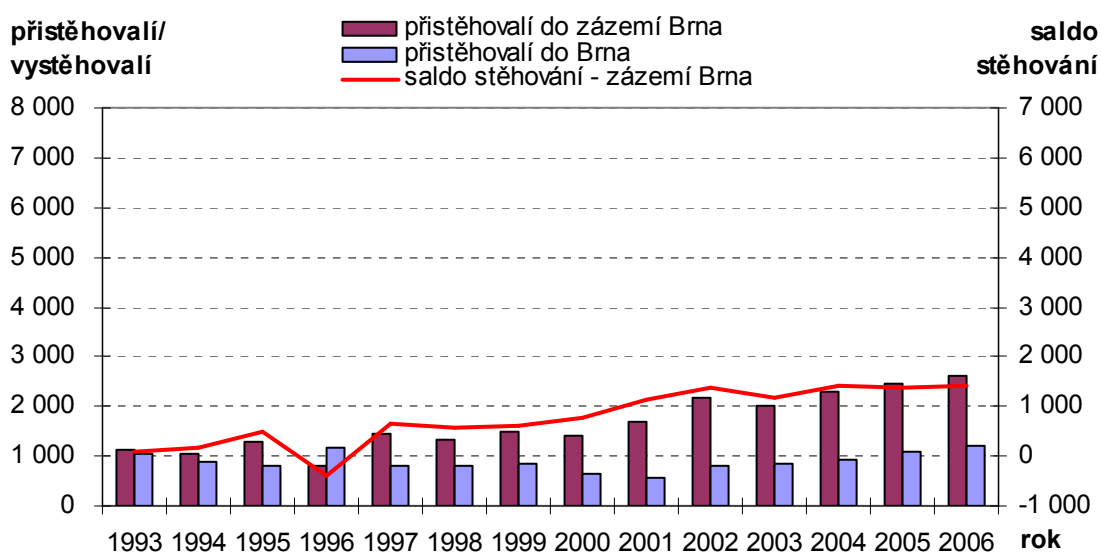


Foto 7: Urban sprawl, obec Měšice, okres Praha-východ - v takové míře se suburbanizace v okolí Ostravy zatím neprojevuje (zdroj: autor)

Z celé republiky je v současné době nejvyšší intenzita bytové výstavby v okresech Praha-východ a Praha-západ. Stěhuje se zde stále více lidí v produktivním věku s vyšším vzděláním. Je zde také nejmladší obyvatelstvo a nejvyšší podíl obyvatelstva v předškolním věku. (ŠULA, M. 2005). Typickými lokalitami s intenzivní výstavbou nových bytů a domů do nichž se v těchto okresech stěhují v současné době obyvatelé hlavního města jsou například Průhonice, Květnice, Černošice, Jesenice, Psáry, Dolní Břežany, Mníšek pod Brdy, Řevnice, Šeberov nebo Úvaly u Prahy.

Na obr. 29 můžeme vidět, že počet přistěhovalých z Prahy a nárůst přírůstků obyvatel v zázemí Prahy roste neustále od počátku devadesátých let až do současnosti. Také podle I. Horákové (2002, 169) probíhala v průběhu 90. let (především v jejich druhé

polovině) postupná dekoncentrace v rozložení obyvatel v prostoru Prahy a jejího zázemí. Vysoké přírůstky počtu obyvatel byly zaznamenány na okraji kompaktního města, v obcích na okraji administrativních hranic a v blízkém zázemí Prahy, převážně v jižním zázemí Prahy, kde se populace některých obcí od roku 1989 více než zdvojnásobila a v rámci celého území vzrostl počet obyvatel o více než 40 % (URBÁNKOVÁ, J. OUŘEDNÍČEK, M., 2006, 93). Nejvyšší úbytky počtu obyvatel pak byly zaznamenány v centru hlavního města a ve vzdálenějších lokalitách v zázemí Prahy, většinou v severní části. Míra suburbanizace v okolí Prahy dosáhla již takových rozměrů, že je vnímána negativně nejen odborníky²⁹, ale stále více i veřejností, která si začíná pomalu uvědomovat její nevrátne následky.



Obr. 30: Počet přistěhovalých z Brna do jeho zázemí (okr. Brno-venkov), počet přistěhovalých do Brna z jeho zázemí a saldo stěhování pro zázemí Brna v období 1993-2006 (data: Pohyb obyvatelstva v České republice (1993-2006))

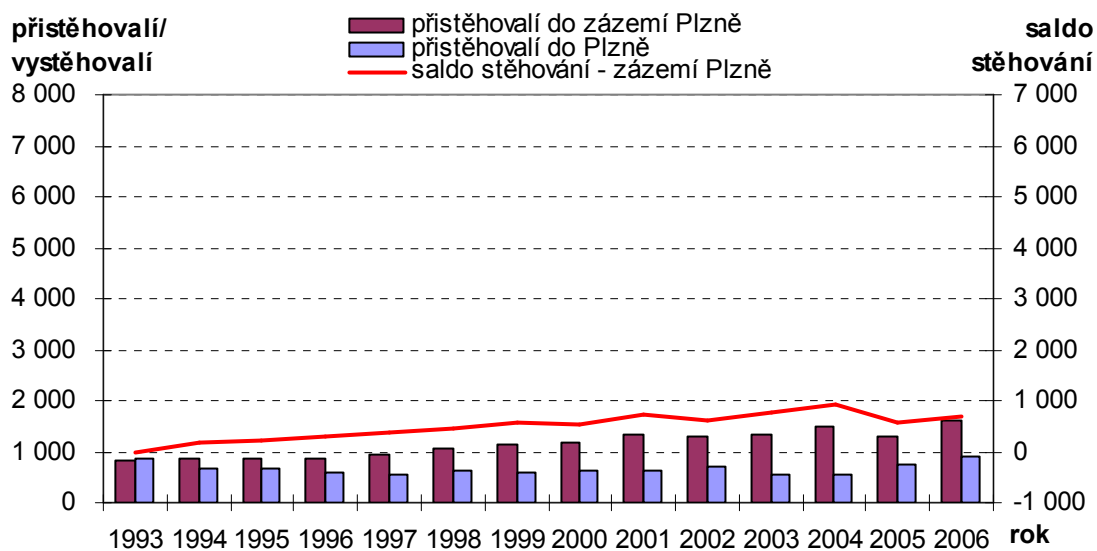
Hodnoty migračních přírůstků v zázemí Brna jsou oproti zázemí Prahy přibližně na třetinové úrovni, od roku 1993 vykazuje okres Brno-venkov kladné migrační saldo se svým centrálním městem. Podle O. Mulíčka (2002, 171-173) je vymezení okresu Brno-venkov pro studium vývoje a intenzity procesu suburbanizace v okolí města Brna postačující, přičemž administrativní hranice města se kryje se souvislou zástavbou. Od počátku 90. let došlo ke změně migračního chování obyvatel brněnského regionu a Brno začalo migračně ztrácet své obyvatelstvo na úkor obcí v blízkosti města. Vzdálenější obce vykazovaly v průběhu 90. let již záporné migrační saldo s Brnem. Větší rozmach výstavby bydlení v zázemí města nastal až ve druhé polovině 90. let, nejdříve probíhala suburbanizace uvnitř administrativních hranic města, až později v jeho zázemí.

²⁹ kupř. L. Sýkora (2002), T. Gremlica (2002), M. Ouředníček (2002) a další



Foto 8: Gated community, ulice Lysická, Brno-Ivanovice (zdroj: autor)

Třeba M. Bártová (2008, 39-70) klade nástup suburbanizace v nejbližším venkovském zázemí Brna zhruba do roku 1994, nejintenzivnější bytová výstavba se pak podle ní soustředí hlavně v oblasti Kuřimska a Šlapanicka.

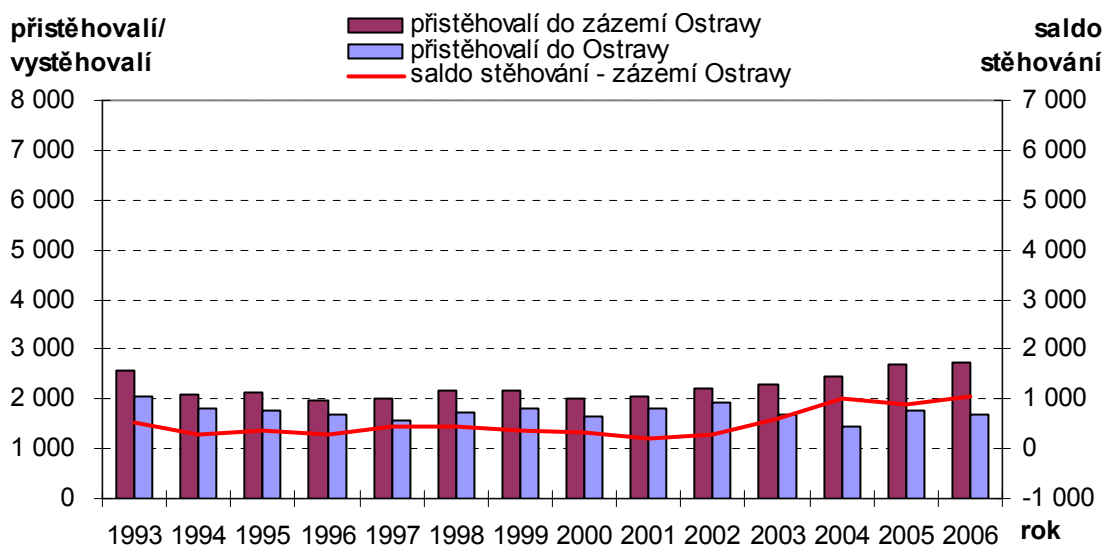


Obr. 31: Počet přistěhovalých z Plzně do jejího zázemí (okr. Plzeň-jih a Plzeň-sever), počet přistěhovalých do Plzně z jejího zázemí a saldo stěhování pro zázemí Plzně v období 1993-2006 (data: Pohyb obyvatelstva v České republice (1993-2006))

Komerční suburbanizace se v Brně koncentrovala spíše v jižním sektoru města v závislosti napojení na dálniční síť, hlavní rozvoj bydlení probíhá v současnosti v environmentálně kvalitním prostředí v severním sektoru - Útěchov, Soběšice, Ořešín, Ivanovice, Česká, Lelekovice. Výstavba je plošně koncentrovaná a uspokojivě pokryta linkami městské hromadné dopravy. Důležité je zmínit, že zatím nemá suburbanizace bydlení v Brně výraznější nepříznivé dopady a není tedy vnímána negativně. (MULÍČEK, O. 2002, 174-180).

Vývoj suburbanizace v zázemí Plzně je podobný jako v případě Brna. Přírůstek migrací se tam v současné době pohybuje okolo hodnoty 1 000 obyvatel ročně, což je v důsledku populační velikosti města Plzně o něco málo nižší hodnota oproti Brnu. Počet vystěhovaných z Plzně do celé ČR celkem byl od roku 1995 stabilně nižší než počty přistěhovaných do zázemí města. To znamená, že do okresů v okolí Plzně se v průběhu sledovaného období stěhovalo také mnoho lidí odjinud než z centrálního města.

Podle A. Andrlého (1997, 91) ztratila Plzeň za období 1993-1995 migrací celkem 636 obyvatel z bytových důvodů, což bylo suverénně nejvíce ze všech důvodů migrace mezi vystěhovanými. Může to poukazovat na fakt, že suburbanizace v zázemí Plzně probíhala (i když v malém rozsahu) již v první polovině devadesátých let.



Obr. 32: Počet přistěhovaných z Ostravy do jejího zázemí (okr. Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín a Opava), počet přistěhovaných do Ostravy z jejího zázemí a saldo stěhování pro zázemí Ostravy v období 1993-2006 (data: Pohyb obyvatelstva v České republice (1993-2006))

Data za Ostravu a především za její okolní okresy jsou s ostatními velkými českými městy v podstatě neporovnatelná. Jedná se především o tři hlavní důvody, na které upozorňují např. T. Kostecký a D. Čermák (2004, 25-26) při vymezování metropolitních oblastí v ČR - Ostrava jako jádro regionu není tolik populačně dominantní, obce v suburbánní zóně jsou v průměru daleko větší než u ostatních měst a těchto obcí je také

daleko méně. Počet vystěhovalých z Ostravy do zázemí města v průběhu let 1991-2004 je větší než v případě Brna, bylo by však mylné se z důvodu existence množství velkých měst v okolí Ostravy domnívat, že tito lidé ze zásady směřují do suburbánního (venkovského) zázemí města. Obvodem obce s rozšířenou působností s největším migračním přírůstkem za sledované období celkem je správní obvod Frýdlant nad Ostravicí, v němž se z námi vymezeného suburbánního území nacházejí obce Čeladná, Ostravice a Metylovice. Je tedy zřejmé, že tyto migračně atraktivní obce lákají svým přírodním prostředím a “imigrační politikou“ nové obyvatele nejen z Ostravy, ale i z jiných koutů republiky.

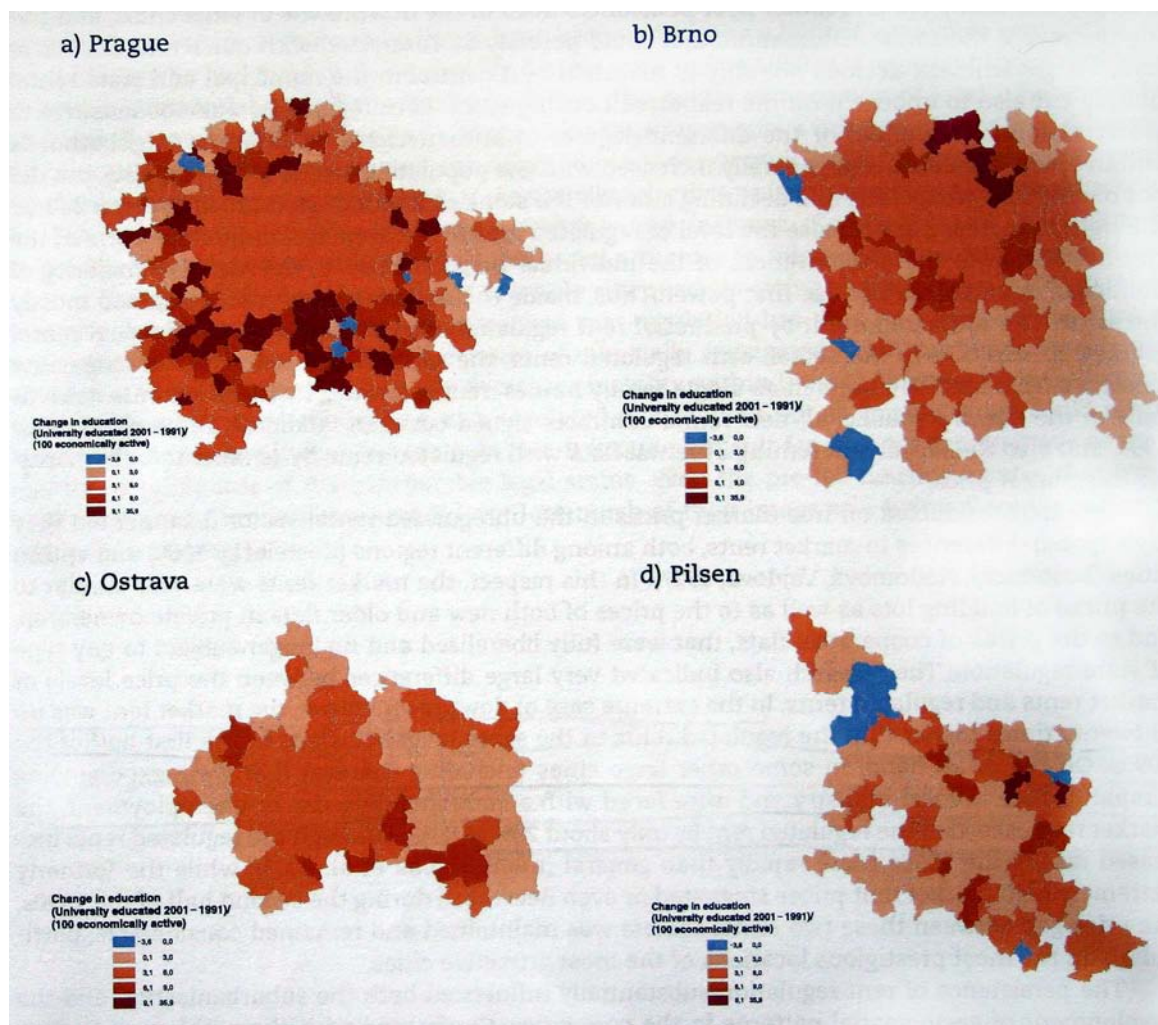


Foto 9: Satelitní městečko, obec Metylovice, okres Frýdek-Místek (zdroj: autor)

Zatímco počet obyvatel v zázemí Prahy rostl v devadesátých letech poměrně rychle, suburbánní zázemí Brna a Plzně o něco pomaleji, zatímco suburbánní okolí Ostravy oproti těmto městům nerostlo skoro vůbec. Rozdíly byly i mezi jednotlivými obcemi v suburbánu těchto měst - některé rychle nebo pomaleji rostly, počet obyvatel u některých stagnoval, u jiných zase spíše klesal. Zajímavým faktem je, že oblasti rychlého populačního růstu v suburbánním zázemí největších měst nekorespondují s hlavními dopravními liniemi jako jsou železniční koridory či dálnice. (KOSTELECKÝ, T., ČERMÁK, D. 2004, 35).

Detailnější pohled a srovnání vývoje procesu suburbanizace v zázemí našich největších měst nám umožní mapy na obr. 33, jež nám také ukazují prostorové rozložení migračně nejatraktivnějších obcí³⁰.

³⁰ Jedná se o metropolitní oblasti vymezené na základě minimální velikosti 200 000 obyvatel a intenzity denní dojížděky ze zázemí do centrálního města. Dá se říci, že toto vymezení v případě Prahy, Brna i Plzně odpovídá hrubému vymezení suburbánního zázemí, v případě Ostravy tomu tak však není, neboť okolní města (Haviřov, Hlučín, Vratimov, Šenov, Karviná, Orlová, Bohumín atd.) “kradou“ Ostravě osoby dojíždějící za prací.



Obr. 33: Nárůst/pokles podílů vysokoškolsky vzdělaných obyvatel v centrálních městech a v obcích jejich suburbánního zázemí v případě čtyř největších metropolitních oblastí Prahy, Brna, Ostravy a Plzně mezi roky 1991 a 2001 (*sytě červené oblasti označují nejvyšší nárůst, modré oblasti pokles*) (zdroj: KOSTELECKÝ, T., ČERMÁK, D. 2004, 37)

T. Kostecký a D. Čermák (2004, 37) zaznamenali ve všech čtyřech metropolitních oblastech vyšší nárůst podílu vysokoškolsky vzdělaných obyvatel v suburbánním zázemí než v samotném jádru. V suburbánních obcích, ve kterých byl nárůst úrovně vzdělanosti nejmarkantnější, byl nadto zaznamenán také nejvyšší nárůst počtu obyvatel. Tato spojitost potvrzuje již známá fakta, že při procesu suburbanizace se stěhují především vzdělanější obyvatelé jádrového města a také že suburbanizace probíhala, i když v rozdílné míře, v případě Prahy, Brna, Plzně i Ostravy již v průběhu 90. let.

7 ZÁVĚR

Proces rezidenční suburbanizace se nejdříve a také v největším rozsahu objevil ve Spojených státech amerických s rozvojem individuální automobilové dopravy. Již v 60. letech 20. století žilo v USA více obyvatel na předměstích než v centrálních městech. Zhruba od této doby je také suburbanizace americkou veřejností vnímána negativně, neboť s sebou přináší řadu často nevratných ekonomických, sociálních a ekologických důsledků.

V západní Evropě proces suburbanizace nastoupil o něco později a také v menší míře než v USA, mimo jiné také díky efektivním nástrojům územního plánování. Jinak byly pohnutky k přestěhování se z měst do jejich zázemí velmi podobné - vlastní bydlení v méně znečištěné venkovské krajině, levnější pozemky v zázemí či separace od nižších společenských vrstev. Důležitý vliv na vznik suburbánních lokalit má také napojení na dopravní infrastrukturu, především pak v případě komerčního typu suburbanizace.

V České republice se nástup tohoto procesu projevil ve větší míře až po roce 1989, kdy můžeme sledovat obecný trend vyliďňování velkých měst, kdy lidé míří především do jejich nejbližšího zázemí. Kromě přání bydlet v klidnějším a čistším prostředí je také důležitým motivem touha po individualizaci a možnosti pořídit si vlastní bydlení. Domek na předměstí si totiž v našich ekonomických podmínkách může stále dovolit pouze malá část potenciálních zájemců o bydlení. V tomto by se dala také hledat hlavní příčina v rozdílné úrovni suburbanizace za hranicemi jednotlivých českých měst.

V Praze jako hospodářském a ekonomickém centru republiky se tento proces objevil nejdříve a také nejintenzivněji. Migrační zisky venkovského zázemí na úkor jádrového města rostly rychlým tempem již od počátku devadesátých let a v současnosti ještě zdaleka nedosáhly svého vrcholu. V zázemí Prahy je také nejintenzivnější úroveň investiční bytové výstavby z celé republiky, která má pravděpodobně výrazný podíl na enormním nárůstu intenzity dopravy na místních dopravních tepnách. V případě Prahy tak začínají být vnímána i negativa spojená s růstem předměstí, především pak vliv na životní prostředí, zábor zemědělské půdy, přetížení dopravních tras i nedostatečná sociální a občanská vybavenost jednotlivých obcí.

V menší míře se přibližně od poloviny devadesátých let projevuje proces suburbanizace také v Brně, Plzni, Českých Budějovicích a dalších velkých českých městech. Výstavba rodinných domů však neprobíhá v jednotlivých suburbánních lokalitách v takové míře jako v obcích za Prahou, není tak prozatím vnímána příliš negativně.

Suburbanizace v případě Ostravy probíhá ve srovnání s těmito městy poněkud odlišným způsobem. Vysoce průmyslovou oblast Ostravska provázely po pádu režimu ekonomické problémy spojené s transformací hospodářství. Z tohoto důvodu zde proces suburbanizace nastoupil o pár let později než v ostatních velkých městech republiky. V souvislosti se specifickou prostorovou strukturou vysoce aglomerovaného území je řada migračně atraktivních obcí situována dále od jádrového města, částečně na západ, především pak ale jižně od Ostravy v podhůří Moravskoslezských Beskyd. Tyto obce (Čeladná, Ostravice, Metylovice) vykazují také nejvyšší migrační přírůstky po roce 2000, lze tedy předpokládat že tato oblast, k níž brzy zřejmě přibude i řada okolních obcí, bude lákat stále více migrantů nejen z Ostravy.

Za sledované období 1991-2004 ležely migračně nejatraktivnější venkovské obce především v nejbližším zázemí města. Jelikož je Ostrava z východu obepínána pouze městskou krajinou, směřují vystěhovalí do sousedních obcí na jih (Brušperk, Krmelín, Stará Ves nad Ondřejnicí), částečně i na sever města (Ludgeřovice, Markvartovice, Šilheřovice). Nejvíce však láká k postavení rodinného domu nejatraktivnější krajinné prostředí (s nejméně znečištěným ovzduším) západně od Ostravy v zázemí městského obvodu Poruba (Klimkovice, Vřesina, Dolní Lhota, Velká Polom). V této oblasti byl ve sledovaném období zaznamenán nejvyšší nárůst počtu migrantů z Ostravy. Také intenzita suburbanizace vyjádřená počtem migrantů na počet obyvatel zde byla vysoká. Vzhledem k množství volné půdy a minimálním překážkám ze strany místních úřadů lze očekávat, že i v této oblasti poroste počet obyvatel v nejbližší budoucnosti výrazným tempem.

K ověření úrovně míry suburbanizace v těchto nejatraktivnějších lokalitách bylo provedeno měření nárůstu intenzity dopravy. To nelze brát jako jednoznačně průkazné, u většiny migračně atraktivních obcí však byl zaznamenán v jejich spádových oblastech výrazný nárůst dopravních intenzit. Pro potvrzení této hypotézy je však třeba použít podrobnější průzkum dopravního chování obyvatel, nejlépe za delší časový úsek.

Pro podrobnější vhléd do procesu suburbanizace zázemí Ostravy a pochopení jejich specifik je důležité také hodnocení migrantů podle jejich demografických charakteristik a důvodu, kvůli němuž mění své trvalé bydliště. Nejdůležitějším znakem poukazujícím na probíhající suburbanizaci je vysoký podíl stěhujících se obyvatel s vyšším vzděláním (středním s maturitou a vysokoškolským). Tato skupina obyvatel má nejčastěji dostatečné finanční možnosti k zaplacení tržní ceny nového rodinného domu. Na základě analýzy tohoto souboru dat bylo zjištěno, že se do suburbánního zázemí stěhuje významný podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel z Ostravy. Tento podíl navíc v průběhu sledovaného období narůstal, výrazněji od roku 1998. Od tohoto roku se také zřetelněji zvýšil nárůst celkového počtu přistěhovalých a počet obyvatel získaný migrační výměnou v mnoha obcích zázemí vzrostl. Tento rok také koresponduje s opětovným nárůstem bytové výstavby na území České republiky. Rok 1998 tak můžeme považovat za počátek intenzivnějšího růstu míry suburbanizace v ostravském regionu.

Z hlediska pohlaví a věku suburbánní zázemí získávalo z Ostravy po celé období 1991-2004 přibližně stejný podíl mužů i žen, nejvíce pak těch ve věku 30-40 let a také dětí do deseti let. Předpoklad, že se jedná zejména o rodiny s malými dětmi potvrdily vysoké podíly stěhujících se ženatých mužů a vdaných žen. Hlavní pohnutkou stěhování do suburbánního zázemí jsou pak bytové důvody, jejich počet rostl průběžně po celé sledované období.

Na základě těchto charakteristik byl vymezen profil typického suburbánního migranta. Jedná se o ženatého muže či vdanou ženu ve věku 20-69 let s maturitou nebo vysokoškolským diplomem, jež se stěhoval/a z Ostravy do některé obce suburbánního zázemí města z bytových důvodů. Časové i prostorové rozložení počtu a podílů těchto typických migrantů v podstatě potvrdilo závěry zmíněné výše, čímž jsme prokazatelně ověřili v práci popsaný časový průběh, prostorové rozložení a míru intenzity, s jakou proces suburbanizace v případě Ostravy v letech 1991-2004 probíhal.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Knihy a časopisy

- [1] ANDRLE, A.: *Migrační zázemí našich největších měst 1991-1995*. In Územní plánování a urbanismus, 1997, roč. 24, č. 3, s. 88-92. ISSN: 0322-774X.
- [2] BÁRTOVÁ, M.: *Proměny venkovského prostoru v širším zázemí města Brna*. Brno: Masarykova Univerzita. Přírodovědecká fakulta. Geografický ústav, 2008. 84 s., 15 s. příloh. Vedoucí diplomové práce Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.
- [3] DANIEL, P., HOPKINSON, M.: *The Geography of Settlement*. 2. vyd., Oliver & Boyd, London, 1991, 336 s. ISBN 0 05 004286 6.
- [4] DZIEWOŃSKI, K.: *Strefa podmiejaska – próba ujęcia teoretycznego*. In Przegląd geograficzny, 1987, roč. 59, č. 1-2, s. 55-63. ISSN 17310002.
- [5] GOTTDIENER, M., HUTCHINSON, R.: *The New Urban Sociology*. 3. vyd. Westview Press, Cambridge, 2006, 399 s. ISBN -13: 978-0-8133-4318-1.
- [6] GREMLICA, T., SÝKORA, L.: *Předmluva*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 6-7. ISBN 80-901914-9-5.
- [7] GREMLICA, T.: *Neuspořádaný, neregulovaný a z dlouhodobého hlediska neudržitelný růst městských aglomerací*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 21-38. ISBN 80-901914-9-5.
- [8] GUTIÉRREZ, J., GARCÍA-PALOMARES, J. C.: *New Spatial Patterns of Mobility Within the Metropolitan Area of Madrid: Towards More Complex and Dispersed Flow Networks*. In Journal of Transport Geography, 2007, roč. 15, s. 18-30. ISSN 0966-6923.
- [9] HNILIČKA, P.: *Sídelní kaše: otázky suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. 1. vyd., Vydavatelství ERA, Brno, 2005, 131 s. ISBN 80-7366-028-8.
- [10] HORÁKOVÁ, I.: *Suburbanizace či urbanizace? Nová bytová výstavba v Praze a jejím zázemí*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 157-169. ISBN 80-901914-9-5.
- [11] HRŮZA, J.: *Úvodem*. In Územní plánování a urbanismus, 1997, roč. 24, č. 1-2, s. 2-3. ISSN: 0322-774X.
- [12] JACKSON, J.: *Urban Sprawl*. In Urbanismus a územní rozvoj, 2002, roč. 5, č. 6, s. 21-28. ISSN 1212-0855.
- [13] JOHNSON, J. H.: *Urban Geography: An Introductory Analysis*. 2. vyd., Pergamon Press, Oxford, 1972, 203 s. ISBN 0-08-016928-7.

- [14] KÖRNER, M.: *Dopravní infrastruktura a suburbanizace*. In Územní plánování a urbanismus, 1997, roč. 24, č. 1-2, s. 19-23. ISSN: 0322-774X.
- [15] KOSTELECKÝ, T., ČERMÁK, D.: *Metropolitan Areas in the Czech Republic - Definitions, Basic Characteristics, Patterns of Suburbanisation and Their Impact on Political Behaviour*. 1. vyd., Sociologický ústav AV ČR, Praha, 2004, 57 s. Edice Sociologické studie/Sociological studies. ISBN: 80-7330-064-8.
- [16] KOVÁŘ, S.: *O rozrůstání Českých Budějovic*. In Územní plánování a urbanismus, 1997, roč. 24, č. 1-2, s. 16-18. ISSN: 0322-774X.
- [17] MAIER, J.: *Aglomerace Bayreuth - vývoj, struktura a důsledky suburbanizace pro komunální hospodářskou politiku*. In Územní plánování a urbanismus, 1997, roč. 24, č. 1-2, s. 46-51. ISSN: 0322-774X.
- [18] MAIER, K.: *Právní nástroje a reálné možnosti ovlivnit suburbanizaci*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 183-191. ISBN 80-901914-9-5.
- [19] MULÍČEK, O.: *Suburbanizace v Brně a jeho okolí*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 171-181. ISBN 80-901914-9-5.
- [20] MUSIL, J.: *Co se děje s českými městy dnes*. In Zrod velkoměsta - urbanizace českých zemí a Evropa. 1. vyd., Paseka, Praha a Litomyšl, 2002, s. 298-331. ISBN 80-7185-409-3.
- [21] *Nation Master: Urban Planning* [on-line]. Dostupný na WWW: <<http://www.nationmaster.com/encyclopedia/Image:Revised-petrol-use-urban-density.jpg>>.
- [22] OUŘEDNÍČEK, M.: *Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 39-54. ISBN 80-901914-9-5.
- [23] PERLÍN, R.: *Nízkopodlažní výstavba v územních plánech obcí v zázemí Prahy*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 141-155. ISBN 80-901914-9-5.
- [24] PEŠA, Z.: *Vesnice roku 2007 – co přinese změna pravidel*. [on-line]. Dostupný na WWW: <<http://www.spovjmk.cz/doc/vesnice-roku-2007-polemika.doc>>.
- [25] PRIEMUS, H., NIJKAMP, P., BANISTER, D.: *Mobility and Spatial Dynamics: An Uneasy Relationship*. In Journal of Transport Geography, 2001, roč. 9, s. 167-171. ISSN 0966-6923.
- [26] PTÁČEK, P.: *Suburbanizace v USA a Německu: zdroj inspirace i poučení*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 55-79. ISBN 80-901914-9-5.
- [27] PUCHER, J.: *Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání*. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 101-121. ISBN 80-901914-9-5.

- [28] SAN MARTIN, I.: *Vnímání živelného rozpínání měst: bitva o udržitelný růst v Arizoně*. In *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 123-139. ISBN 80-901914-9-5.
- [29] SELTZER, E.: *Suburbanizace a její ekologické, ekonomické a sociální důsledky: poučení z vývoje v Portlandu*. In *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 81-100. ISBN 80-901914-9-5.
- [30] SCHWANEN, T., DIELEMAN, F. M., DIJST, M.: *Travel Behaviour in Dutch Monocentric and Policentric Urban Systems*. In *Journal of Transport Geography*, 2001, roč. 9, s. 173-186. ISSN 0966-6923.
- [31] SLEPIČKA, A.: *Suburbanizace na příkladu městských aglomerací Lipsko a Šverin*. In *Územní plánování a urbanismus*, 1997, roč. 24, č. 1-2, s. 40-46. ISSN: 0322-774X.
- [32] SÝKORA, L.: *Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost*. In *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. 1.vyd., Ústav pro ekopolitiku, Praha, 2002, s. 9-19. ISBN 80-901914-9-5.
- [33] ŠULA, M.: *Středočeské vesničky u Prahy zažívají boom: od Klecan po Jílové, to je "velká" Praha*. iDnes [on-line]. 2005, [cit. 9. listopadu 2005]. Dostupný na WWW: < http://bydleni.idnes.cz/stredoceske-vesnicky-u-prahy-zazivaji-boom-fej-/reality_bdp.asp?c=A051108_103056_reality_bdp_pet>.
- [34] URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M.: *Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*. In *Sociální geografie Pražského městského regionu*. 1. vyd., Univerzita Karlova v Praze, Praha, 2006, s. 79-95. ISBN 80-86561-94-1.
- [35] WILKOVÁ, S.: *Zelené vdovy. Ženy, které peníze a blahobyť donutily žít v satelitu*. iDnes [on-line]. 2006, [cit. 1. ledna 2007]. Dostupný na WWW: <http://ona.idnes.cz/zelene-vdovy-zeny-ktere-penize-a-blahobyť-donutily-zit-v-satelitu-10j-/ona_vztahy.asp?c=A061019_185545_ona_vztahy_jup>.

Datové publikace

- [36] *Analýza bytové výstavby v územích České republiky 1997-2005* [online]. 2006, Český statistický úřad, [2008-05-11]. <<http://www.czso.cz/csu/2006edicniplan.nsf/p/8209-06>>.
- [37] *Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva v období 1991-2004*. Český statistický úřad, Praha, 2005.
- [38] *Demografická ročenka České republiky 2006* [online]. 2007, Český statistický úřad, [2008-05-12]. <<http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/p/4019-07>>.
- [39] *Demografická ročenka okresů České republiky 1991 až 2006* [online]. 2007. Český statistický úřad, [2008-05-10]. <http://czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/kapitola/4034-07-1991_az_2006-130>.
- [40] *Města a obce online* [online]. <<http://mesta.obce.cz/>>.
- [41] *MOS - Městská a obecní statistika* [online]. <<http://vdb.czso.cz/xml/mos.html>>.
- [42] *Počet obyvatel v obcích České republiky k 1.1.2007* [online]. 2007, Český statistický úřad, [2008-01-05]. <http://www2.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/publ/1301-07-k_1_1_2007>.
- [43] *Počet obyvatel v obcích* [online]. 2008, Veřejná databáze ČSÚ, [2008-05-10]. <<http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?cislotab=DEMCU001+OB&vo=tabulka>>.
- [44] *Pohyb obyvatelstva v České republice (1993-2006)* [online]. 2008, Český statistický úřad, [2008-05-09]. <http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/casova_rada_demografie>.
- [45] *Pohyb obyvatelstva v obcích Moravskoslezského kraje v letech 1991-2000* [online]. 2002, Český statistický úřad, [2008-12-16]. <<http://www.czso.cz/xt/edicniplan.nsf/p/13-8110-02>>.
- [46] *Sčítání lidu, domů a bytů 2001 - okres Bruntál* [online]. 2003, Český statistický úřad, [2008-02-17]. <<http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/811903/start.htm>>.
- [47] *Sčítání lidu, domů a bytů 2001 - okres Frýdek-Místek* [online]. 2003, Český statistický úřad, [2008-02-17]. <<http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812003/start.htm>>.
- [48] *Sčítání lidu, domů a bytů 2001 - okres Karviná* [online]. 2003, Český statistický úřad, [2008-02-17]. <<http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812103/start.htm>>.
- [49] *Sčítání lidu, domů a bytů 2001 - okres Nový Jičín* [online]. 2003, Český statistický úřad, [2008-02-17]. <<http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812203/start.htm>>.

- [50] *Sčítání lidu, domů a bytů 2001 - okres Opava* [online]. 2003, Český statistický úřad, [2008-02-17]. <<http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812303/start.htm>>.
- [51] *Silnice a dálnice v České republice 2005* [online]. 2006, Ředitelství silnic a dálnic, [2008-04-21]. <<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2005>>.
- [52] *Silnice a dálnice v České republice 2007* [online]. 2008, Český statistický úřad, [2008-04-21]. <<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007>>.
- [53] *Struktura území ČR 2001-2007* [online]. 2007, Český statistický úřad, [2007-12-16]. <[http://www.czso.cz/csu/klasifik.nsf/i/ciselnik_obci_\(cisob\)](http://www.czso.cz/csu/klasifik.nsf/i/ciselnik_obci_(cisob))>.
- [54] *Vnitřní migrace v České republice v letech 1980 až 1998*. ČSÚ, Praha, 1999, 35 s. ISBN 80-7223-172-3.
- [55] *Vnitřní stěhování v ČR 1991 až 2004* [online]. 2005, Český statistický úřad, [2008-04-27]. <<http://www.czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/p/4029-05>>.
- [56] *Výsledky sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 1990, 1995, 2000 a 2005*. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha, 2007.

SEZNAM PŘÍLOH

Příl. 1: Vymezení jednotlivých suburbánních oblastí v zázemí města Ostravy a počet obyvatel (k 1.1.2007), rozloha a hustota osídlení jednotlivých obcí (data: Počet obyvatel v obcích k 1.1.2007)

Příl. 2: Vývoj průměrného věku migrantů z Ostravy do suburbánního zázemí v jednotlivých letech 1991-2004 pro muže, ženy a obě pohlaví zároveň (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Příl. 3: Počet přistěhovalých z Ostravy do suburbánního zázemí podle nejvyššího ukončeného vzdělání a rodinného stavu za období 1991-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Příl. 4: Počty přistěhovalých do jednotlivých obcí suburbánního zázemí Ostravy v období 1991-2004 podle důvodu stěhování (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

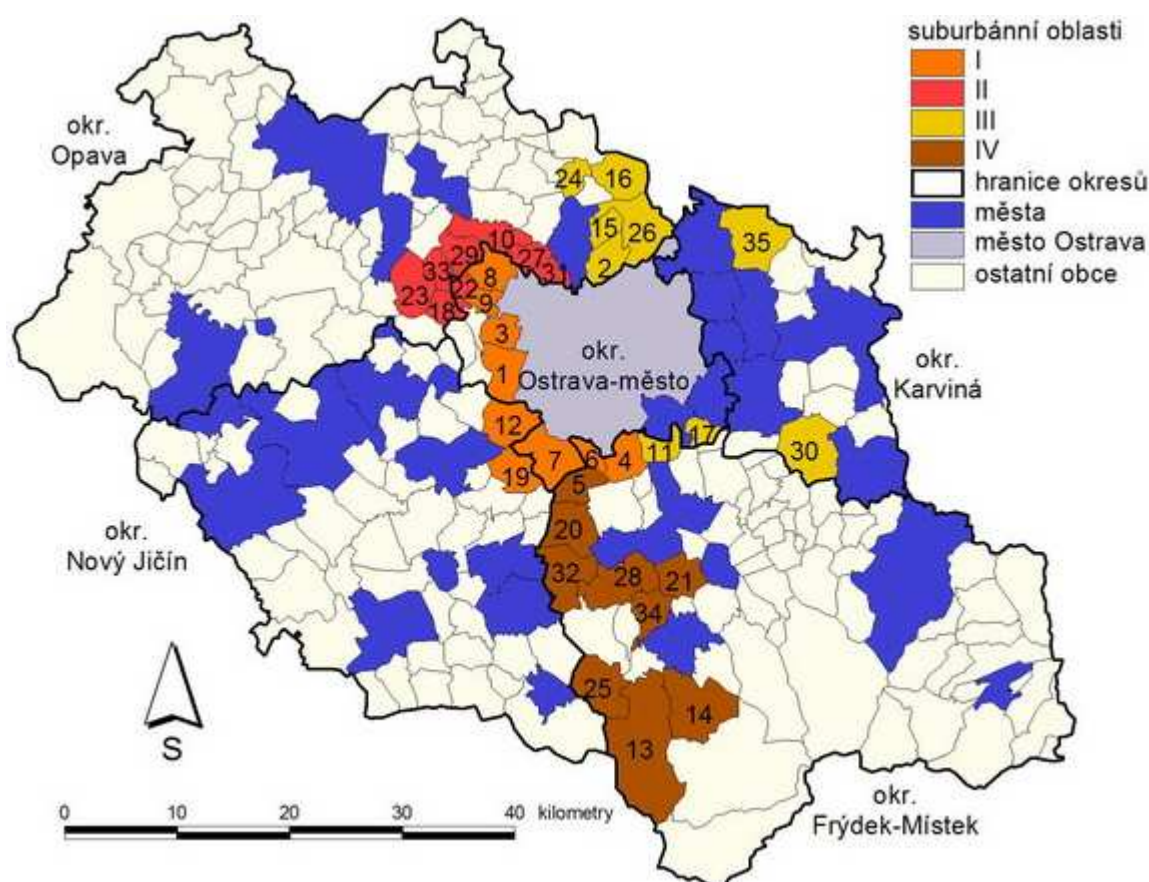
Příl. 5: Počet typických suburbánních migrantů a jejich podíl z celkového počtu migrantů stěhujících se do suburbánního zázemí Ostravy celkem v letech 1991-2004 za jednotlivé obce (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

Příl. 6: Podíl typických suburbánních migrantů z počtu migrantů stěhujících se z Ostravy do suburbánního zázemí celkem v období 2001-2004 (data: Anonymizovaná databáze meziobecního stěhování obyvatelstva)

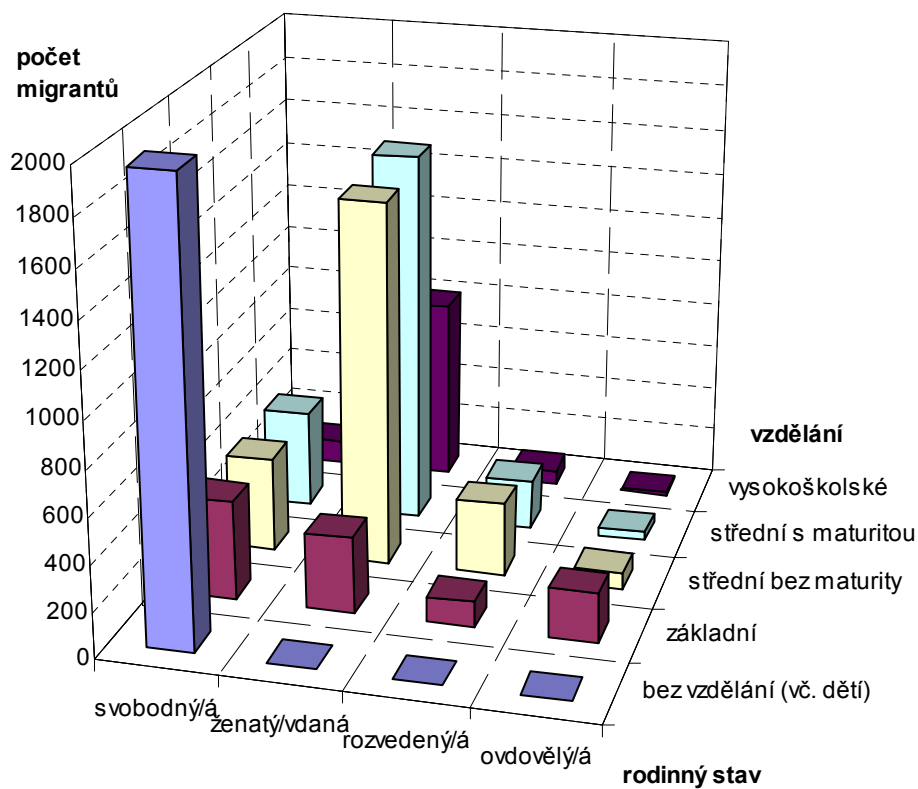
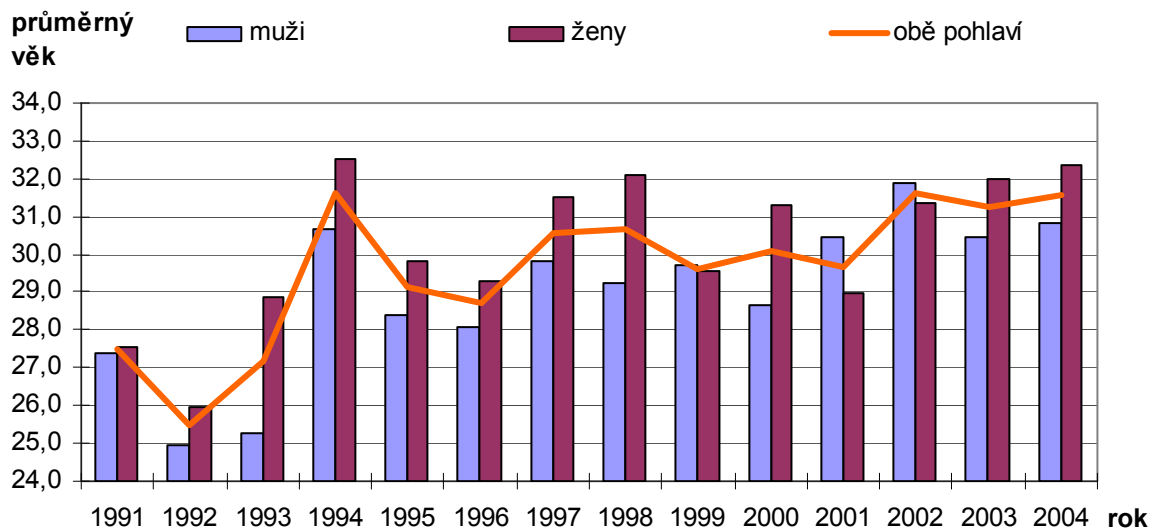
Příl. 7: Vliv hustoty osídlení města na spotřebu pohonných hmot v roce 1990 (zdroj: PUCHER, J. 2002, 117)

Příl. 8: Formulář Obyv 5-12 - Hlášení o stěhování (přední strana) (zdroj: Vnitřní stěhování v ČR 1991 až 2004)

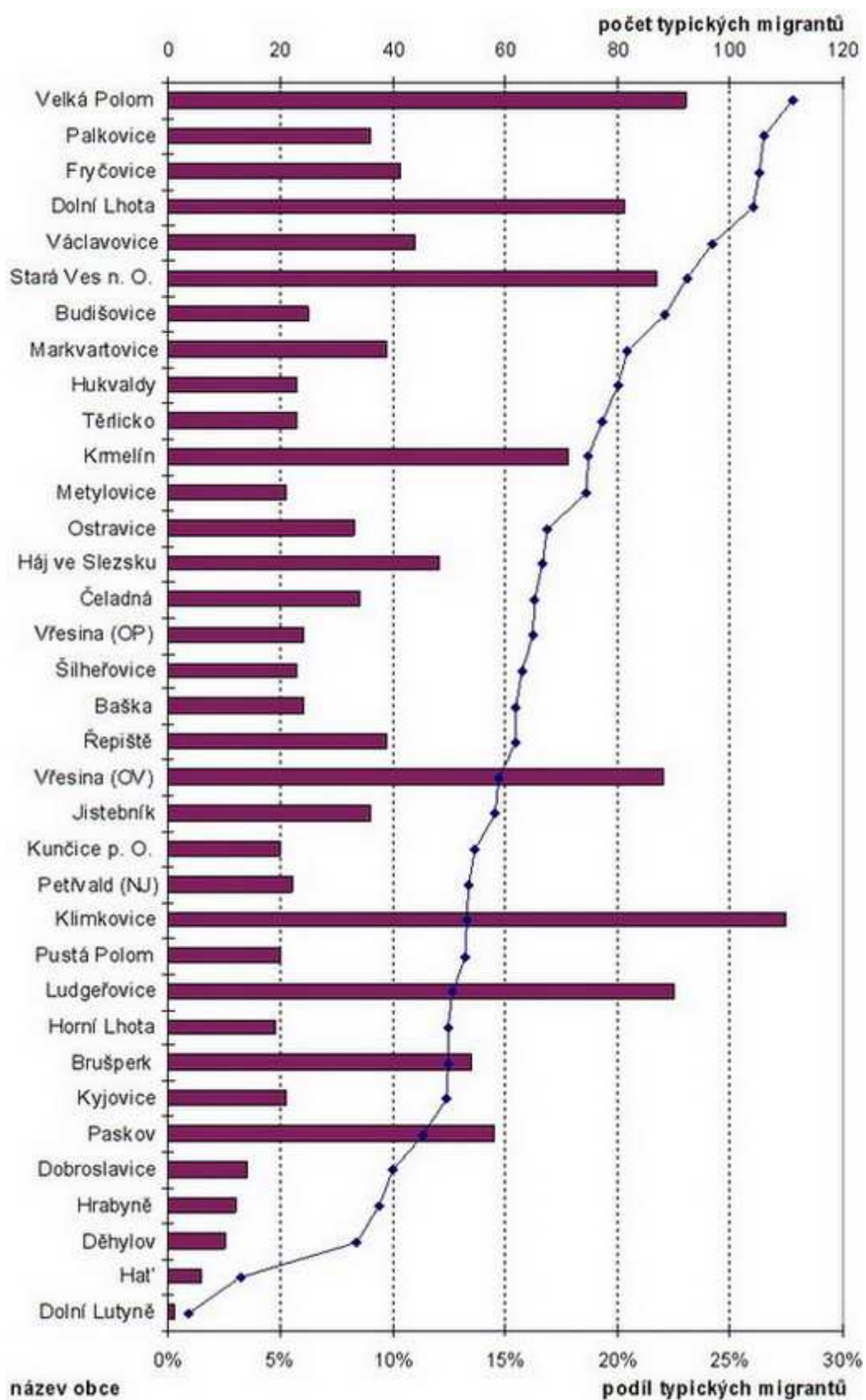
Příl. 9: Rejstřík číselných označení a názvů obcí suburbánního zázemí Ostravy

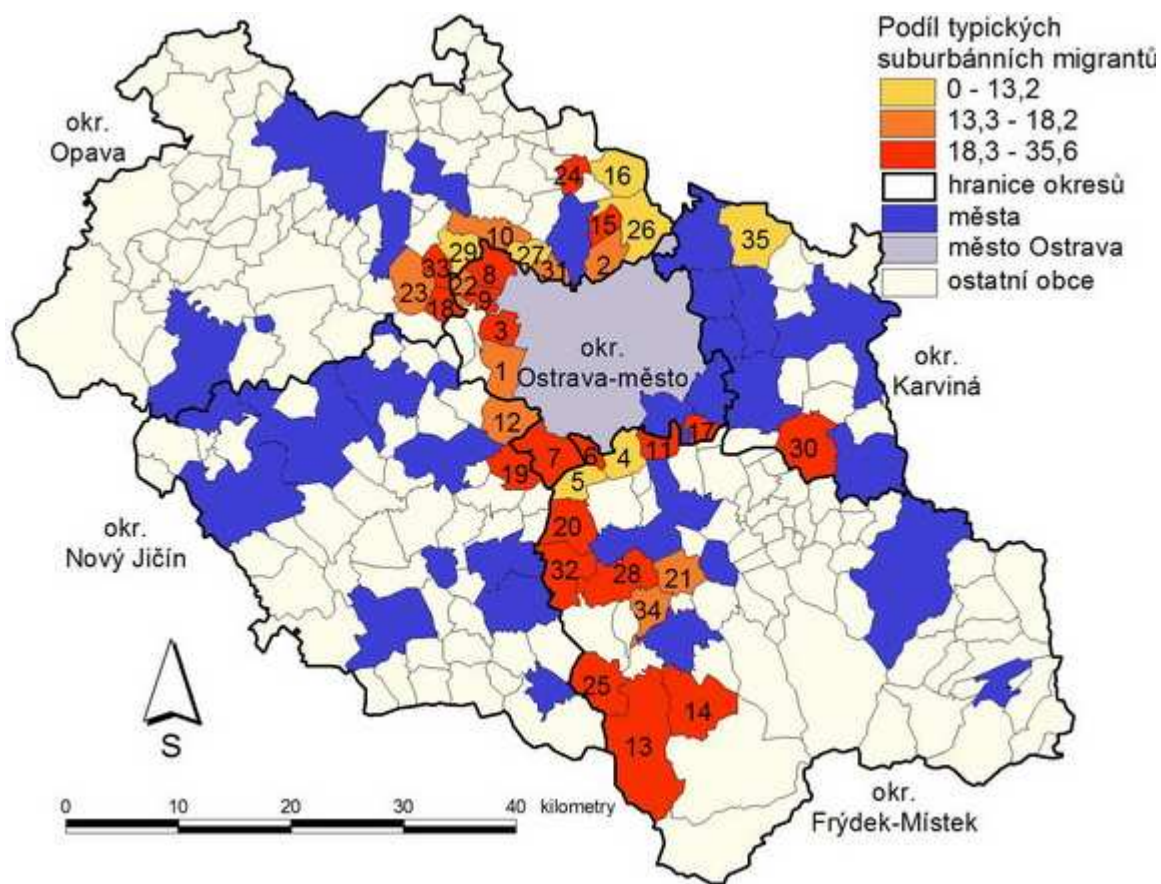


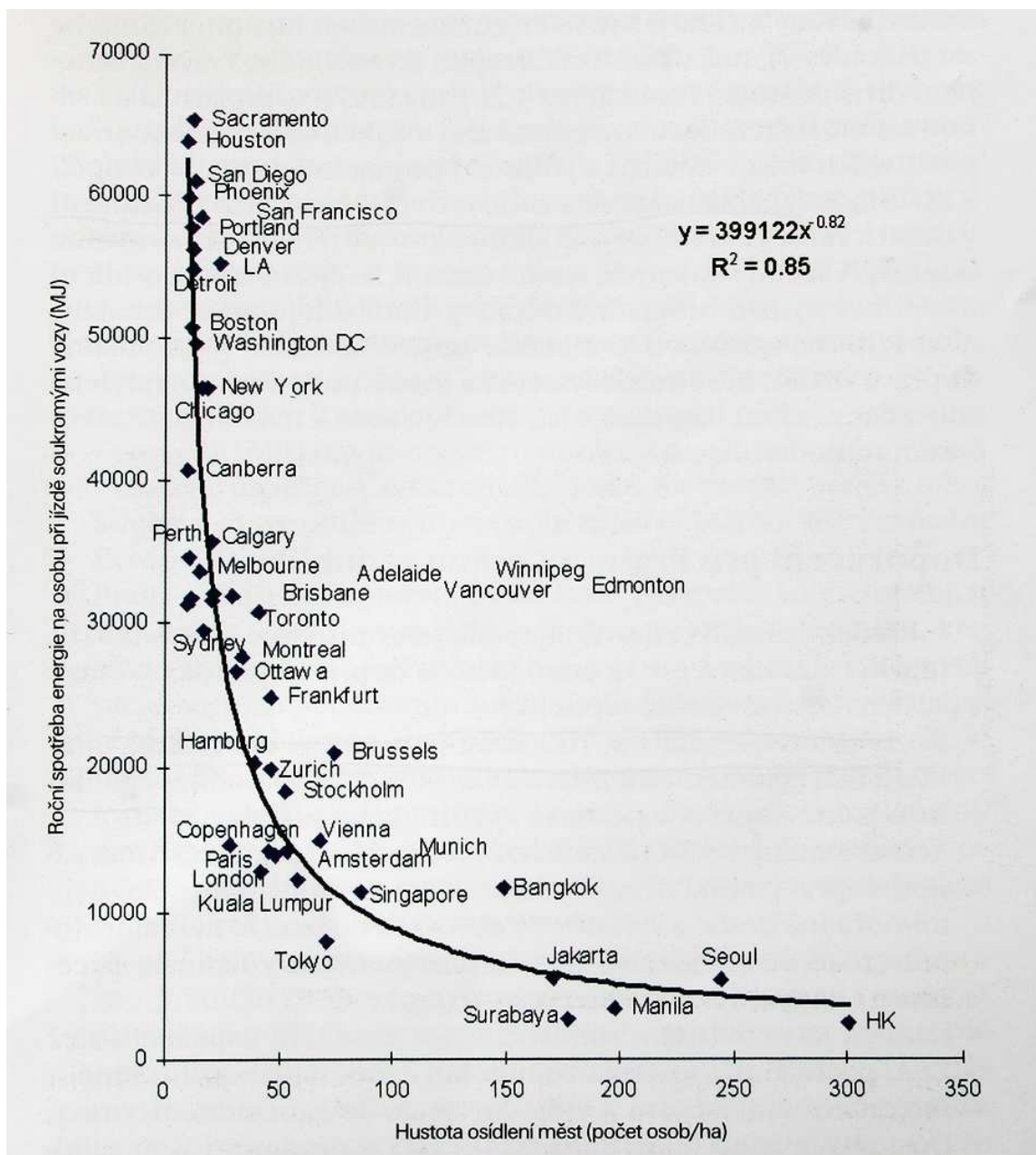
název obce	počet obyvatel	rozloha (km ²)	hust. os. (ob./km ²)	název obce	počet obyvatel	rozloha (km ²)	hust. os. (ob./km ²)
Dolní Lhota (9)	1 369	5,36	255,4	Budišovice (33)	560	7,02	79,8
Jistebník (12)	1 483	15,85	93,6	Děhylov (31)	647	5,08	127,4
Klimkovice (1)	3 917	14,64	267,6	Dobroslavice (27)	712	7,23	98,5
Krmelín (6)	1 978	5,03	393,2	Háj ve Slezsku (10)	3 301	13,78	239,6
Paskov (4)	3 828	11,78	325,0	Horní Lhota (22)	647	4,84	133,7
Petřvald-NJ (19)	1 767	12,50	141,4	Hrabyně (29)	1 169	10,03	116,6
Stará Ves n. O. (7)	2 562	18,79	136,3	Kyjovice (18)	822	6,93	118,6
Velká Polom (8)	1 622	11,66	139,1	Pustá Polom (23)	1 431	16,58	86,3
Vřesina-OV (3)	2 492	8,65	288,1				
OBLAST I	21 018	104,26	201,6	OBLAST II	9 289	71,49	129,9
název obce	počet obyvatel	rozloha (km ²)	hust. os. (ob./km ²)	název obce	počet obyvatel	rozloha (km ²)	hust. os. (ob./km ²)
Hať (16)	2 533	15,73	161,0	Baška (21)	3 373	12,83	262,9
Dolní Lutyně (35)	4 787	24,88	192,4	Brušperk (5)	3 685	10,26	359,2
Ludgeřovice (2)	4 661	10,82	430,8	Čeladná (13)	2 231	59,04	37,8
Markvartovice (15)	1 813	6,79	267,0	Fryčovice (20)	2 255	16,45	137,1
Řepišť (11)	1 633	8,02	203,6	Hukvaldy (32)	1 898	20,29	93,5
Šilheřovice (26)	1 554	21,66	71,7	Kunčice p. O. (25)	2 006	20,18	99,4
Těrlicko (30)	4 202	24,65	170,5	Metylovice (34)	1 568	11,15	140,6
Václavovice (17)	1 620	5,67	285,7	Ostravice (14)	2 248	28,99	77,5
Vřesina-OP (24)	1 366	6,89	198,3	Palkovice (28)	2 924	21,74	134,5
OBLAST III	24 169	125,11	193,2	OBLAST IV	22 188	200,93	110,4



obec přistěhování	změna praco- viště	přiblížení k praco- višti	studium	zdra- votní důvody	sňatek	rozvod	bytové důvody	následo- vání rod. př.	ostatní důvody	celkem
Baška	1	0	0	1	8	2	44	20	79	155
Brušperk	2	2	1	14	34	9	134	106	133	435
Budišovice	0	1	1	0	2	2	48	40	19	113
Čeladná	1	2	0	9	15	5	91	44	42	209
Děhylov	0	0	0	1	11	0	32	28	47	119
Dobroslavice	1	3	0	4	7	3	26	47	49	140
Dolní Lhota	0	1	1	4	29	3	145	84	44	311
Dolní Lutyně	0	2	1	2	6	8	17	44	30	110
Fryčovice	0	2	2	2	18	2	79	41	10	156
Háj ve Slezsku	1	1	3	5	28	12	122	63	54	289
Hať	2	1	0	2	6	1	25	134	17	188
Horní Lhota	1	0	0	1	10	3	59	39	40	153
Hrabyně	0	1	0	18	6	0	34	26	43	128
Hukvaldy	0	0	0	4	3	1	52	34	21	115
Jistebník	2	3	3	9	18	13	115	77	7	247
Klimkovice	7	18	3	14	88	20	246	241	192	829
Krmelín	2	1	0	4	19	5	95	144	110	380
Kunčice p. O.	1	2	2	10	9	2	51	36	34	147
Kyjovice	0	0	0	13	9	3	48	24	73	170
Ludgeřovice	9	5	0	16	76	22	254	204	126	712
Markvartovice	0	0	1	0	12	0	91	60	27	191
Metylovice	1	0	0	7	4	1	37	23	40	113
Ostravice	10	7	7	21	9	5	72	60	5	196
Palkovice	0	2	0	6	10	2	70	35	11	136
Paskov	7	7	1	5	33	21	156	152	131	513
Petřvald (NJ)	0	2	1	4	5	2	69	43	39	165
Pustá Polom	2	0	1	0	15	0	33	48	52	151
Řepiště	1	4	0	3	12	7	93	60	72	252
Stará Ves n. O.	0	1	3	10	36	5	191	119	12	377
Šilheřovice	3	1	1	3	19	2	50	36	31	146
Těrlicko	1	1	0	3	12	6	59	31	6	119
Václavovice	0	1	0	1	13	2	82	41	42	182
Velká Polom	1	0	0	5	31	10	175	103	6	331
Vřesina (OP)	0	0	0	0	6	1	75	44	22	148
Vřesina (OV)	0	4	1	8	62	16	209	182	116	598
celkem	56	75	33	209	681	196	3179	2513	1782	8724







1	Klimkovice	Baška	31
2	Ludgeřovice	Brušperk	5
3	Vřesina-OV	Budiřovice	33
4	Paskov	Čeladná	13
5	Brušperk	Děhylov	31
6	Krmelín	Dobroslavice	27
7	Stará Ves n. O.	Dolní Lhota	9
8	Velká Polom	Dolní Lutyně	35
9	Dolní Lhota	Fryčovice	20
10	Háj ve Slezsku	Háj ve Slezsku	10
11	Řepiště	Hař	16
12	Jistebník	Horní Lhota	22
13	Čeladná	Hrabyně	29
14	Ostravice	Hukvaldy	32
15	Markvartovice	Jistebník	12
16	Hař	Klimkovice	1
17	Václavovice	Krmelín	6
18	Kyjovice	Kunčice p. O.	25
19	Petřvald-NJ	Kyjovice	18
20	Fryčovice	Ludgeřovice	2
21	Baška	Markvartovice	15
22	Horní Lhota	Metylovice	34
23	Pustá Polom	Ostravice	14
24	Vřesina-OP	Palkovice	28
25	Kunčice p. O.	Paskov	4
26	Šilheřovice	Petřvald-NJ	19
27	Dobroslavice	Pustá Polom	23
28	Palkovice	Řepiště	11
29	Hrabyně	Stará Ves n. O.	7
30	Těrlicko	Šilheřovice	26
31	Děhylov	Těrlicko	30
32	Hukvaldy	Václavovice	17
33	Budiřovice	Velká Polom	8
34	Metylovice	Vřesina-OP	24
35	Dolní Lutyně	Vřesina-OV	3