

Vysoká škola ekonomická v Praze
Národohospodářská fakulta

EKONOMIE SUBURBANIZACE

bakalářská práce

Autor: Julie Třísková

Vedoucí práce: Doc. Ing. Daniel Šťastný, Ph.D.

Rok: 2009

Prohlašuji na svou čest, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a s použitím uvedené literatury.

Julie Třísková

V Praze, dne 24. 5. 2009

Abstrakt:

Práce se zaměřuje na socioekonomické aspekty rozvoje předměstských oblastí, zvláště pak nově vzniklých satelitů v okruhu větších měst.

Tento jev (suburbanizace) bude zkoumán nejen z hlediska jeho předpokladů a motivů na straně jeho účastníků, ale zejména z hlediska jeho dopadů. Vzhledem k tomu, že některé z dopadů jsou obecně vnímány negativně, nabízí se otázka, zda by nebylo vhodné do celého procesu více či méně zasahovat. Hlavním cílem této práce je odpověď na otázku, do jaké míry je možné či vhodné ponechat procesu suburbanizace volný průběh a do jaké míry je naopak zasahování do tohoto procesu nutné.

Práce bude vycházet jak ze studií a průzkumů, které se zabývají soudobou situací v České republice, tak i z poznatků o situaci ve státech, kde suburbanizace došla dále.

Klíčová slova: suburbanizace, příčiny, dopady, regulace

Abstract:

My bachelor thesis focuses on the socio-economical aspects of the development of suburban areas, especially of the recently developed suburbs around bigger cities.

This phenomenon (suburbanization) will be investigated in terms of assumptions and incentives on its participants side, but primarily in terms of its impacts. According to the fact that some of the impacts are generally considered as negative, the question is whether it is appropriate to intervene in this process. The aim of this thesis is to find an answer to the question: Is it possible or even appropriate to allow the process of suburbanization to develop without interventions and if not, how much intervention needed?

This thesis will be based on both the studies and surveys from the Czech Republic and observations from the United States where suburbanization has progressed more rapidly.

Keywords: suburbanization, causes, impacts, regulation

JEL Classification: D620, G180

ÚVOD	6
Několik poznámek k rysům suburbii a k terminologii	8
1. PŘÍČINY SUBURBANIZACE	10
1.1 Díky čemu je odchod z města vůbec možný?	10
1.1.1 Ekonomický růst	10
1.1.2 Dopravní náklady	10
1.1.3 Proč auta?	11
1.2 Co lidi motivuje k odchodu?	12
1.2.1 Ekonomické, sociální a politické důvody	13
1.2.2 Vláda jako nezamýšlený iniciátor suburbanizace	14
1.2.2.1 Podpora automobilové dopravy: vláda;	14
1.2.2.2 Podpora výstavby nemovitostí zvýhodňováním hypoték;	14
1.2.2.3 Regulace osídlení v centrálních částech měst;	14
1.2.2.4 Investice do odvětví, která svou výstavbu uskutečňují na předměstí	15
1.2.3 Příčiny suburbanizace na území ČR	15
1.2.3.1 Ekonomický růst	15
1.2.3.2 Únik za soukromím	15
2. NEEKONOMICKÉ DOPADY	17
2.1 Sociální prostředí	17
2.1.1 Situace na suburbii – 2 skupiny obyvatel	17
2.1.2 Degradace společenského prostředí na suburbii	17
2.1.2.1 Putnam	18
2.1.3 Pozitivní dopady nových obyvatel	19
2.2 Centrum města	20
2.2.1 Segregace	20
2.3 Architektura	20
2.4 Lidem něco chybí	22
3. EKONOMICKÉ DOPADY	24
3.1 Doprava	24
3.1.1 Průjezdnost	24
Jak najít „správnou“ cenu ?	26
Jakým způsobem vybírat jízdné ?	26
Vývoj po uplatnění mýta	27
Příklad	28
Veřejná doprava	28
3.1.2 Produkce zplodin	28
3.2 Přetěžování infrastruktury	29
3.2.1 Nepřihlášení obyvatelé	29

4. NADMĚRNÁ DECENTRALIZACE MĚSTA	31
4.1 Regulace	31
4.2 New urbanism	32
5. VÝZKUM	34
5.1 Zadání dotazníku	34
5.2 Výsledky	35
5.2.1 Věk	35
5.2.2 Hodnocení života na suburbii	35
5.2.3 Co lidé postrádají?	36
5.2.4 Využívání veřejné dopravy	37
5.2.5 Výhody auta	38
5.3 Závěr průzkumu	39
ZÁVĚR	40
PŘÍLOHA:	41
Struktura obyvatel na suburbii – vzdělání a věk.....	41
Věk	41
Vzdělání	41
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:	42

Úvod

Problematika utváření sídelního systému má v každém období vývoje lidské společnosti svá specifika. Jedná se o soubor jedinečných kulturních, historických, politických a v neposlední řadě ekonomických podmínek, jež vedou k určitému typu urbanistického chování obyvatelstva. Fenomén suburbanizace probíhá masově hlavně v poslední době a stejně jako jevy, které mu předcházely, má i on své příčiny a důsledky. Některé z nich jsou zřejmé, některými je však potřeba se zabývat do hloubky, neboť mají podle mne klíčový význam v objasnění tohoto – nesporně velice zajímavého a komplexního – procesu. Co vede městské obyvatelstvo k tak (v poslední době) masovému odlivu do městského zázemí? Jak se mění struktura města a jakou funkci suburbia plní? Pokud chceme tyto otázky zodpovědět, je třeba nejprve pochopit některé rysy jevu na první pohled opačného – urbanizace, která svůj největší rozmach zažila v době průmyslové revoluce. Za první mezník vývoje urbanismu bychom ale mohli považovat již dobu před desítkami tisíc let, kdy lidé začali před lovem a sběrem upřednostňovat usedlý způsob života (Hrůza, Zajíc, 2005), neboť společnost té doby již byla natolik vyspělá, že mohla potenciálu sídelního systému naplno využít.

Volba místa založení sídla jasně reflektovala soudobé podmínky a možnosti civilizace, tedy například technologický pokrok, ale byla samozřejmě ovlivněna i některými přírodními podmínkami, nutností přístupu k vodě (avšak mimo záplavová území), případně povětrnostními poměry v dané lokalitě. Způsob života lidí se od této dávné doby určitě velmi změnil, jedna věc však zůstala stejná: podmínky, ve kterých žijeme, silně ovlivňují naše jednání (jak z hlediska toho, co můžeme, tak z hlediska toho, co chceme).

Urbanizace neboli poměšťování je procesem, který zažil svůj boom zejména na přelomu 19. a 20. století¹ v souvislosti s rychlou industrializací a přelitím pracovní síly od zemědělství do průmyslových odvětví. Do určité doby byl tento proces jednosměrný – lidé proudili z vesnic do měst (Kostecký, Vobecká, 2007).

V posledních dekádách dochází k velkým změnám ve struktuře měst. Města se začínají měnit procesem, který je do značné míry opačný: růst velikosti měst co do obyvatel se zastavil a lidé

¹ Tuto tezi si můžeme podložit statistikami o populaci USA. V roce 1790 žilo v zemědělských oblastech cca 5 % obyvatel, v roce 1850 cca 15 %, v roce 1920 cca 50 % a v roce 2000 dosáhl podíl obyvatel měst na celkovém počtu obyvatel 79 % (Nechyba, Walsh, 2004).

se z centrálních částí města stěhují na jeho okraj. Za touto tendencí můžeme opět vidět přesun lidí mezi jednotlivými sektory ekonomiky – tentokrát z průmyslu do služeb

(Schmeindler, 2003). Proces, při kterém dochází k migraci mj. rezidenčních a komerčních funkcí z centrálních oblastí města na jeho okraj, se nazývá suburbanizace (Ouředníček a kol., 2008, s. 10). I když je směr proudění lidí opačný než u urbanizace, bývá suburbanizace vnímána jako součást procesu urbanizace (Ouředníček, 2002, s.39).

Jak urbanizace obecně, tak i suburbanizace s sebou přináší nejen přesun lidí z jedné části města do druhé, ale hlavně změny společenské skladby obyvatelstva v jednotlivých částech města, nové formy architektury atd. (Ouředníček, 2002, s. 39). Suburbanizací vzniklé sídelní celky se nazývají různými jmény: suburbia, předměstí, někdy také „urban sprawl“ (sídelní kaše). Označení *urban sprawl* se často pojí s negativními konotacemi a jde spíše o konkrétní formu suburbia, u které dochází k nejrozličnějším problémům, např. dopravním.²

Ve své práci bych ráda objasnila základní rysy tohoto fenoménu. Tato analýza problému by mi měla pomoci v hledání odpovědi na následující otázky:

Vyžaduje situace, která nastala kvůli vzniku suburbií, nějakou regulaci?

Popř. z jakého důvodu ji potřebuje a jaká forma regulace je nejvhodnější?

V *první kapitole* se budu zabývat základními **motivacemi** lidí mýřících na okraj města a **podmínkami** ve společnosti, které daly prostor pro vznik těchto motivací.

Co způsobilo tak náhlý obrat v preferencích lidí? Zřejmě nedochází ke zpětnému přesunu lidí do zemědělského sektoru, ani se nezdá, že by se z měst stěhovali za nově vzniklými pracovními místy. Proč se lidé stěhují z míst, odkud to mají do práce relativně blíže, do míst, odkud to mají relativně dále?

Jaké změny z hlediska podmínek ve společnosti – zejména ekonomických – umožnily rozmach trendu suburbanizace? Společenské podmínky mají určitě velký vliv na motivace lidí a změna těchto podmínek umožňuje vzniknout úplně novému stylu života. Mezi takovéto podmínky patří např. ekonomický růst, na něj navázaný technologický pokrok a relativní snížení dopravních nákladů – tyto faktory hrály a stále hrají výraznou roli ve formování měst.

V *druhé a třetí kapitole* se budu zabývat **následky** suburbanizace. Tyto následky jsem rozdělila do dvou samostatných kapitol, protože je na ně z hlediska ekonomie nutné nahlížet rozdílně, především co se týče jejich případné regulace.

² Pokud někdo užívá tento termín, většinou vnímá suburbanizaci jako negativní jev. Najdou se však i případy, kdy je termín *urban sprawl* používán jako neutrální označení předměstí nového typu (Glaeser, Kahn, 2003).

Samotný přesun lidí do jiné části města, ale hlavně změna životního stylu s sebou nese řadu nejrůznějších důsledků. Ty se velmi často dotýkají nejen „dobrovolně zúčastněných“, kteří se pro přesun rozhodli, ale i řady dalších skupin obyvatel a také prostředí, ve kterém ke změnám dochází.

V *druhé* kapitole zmíním vybrané následky suburbanizace, které s ekonomikou bezprostředně nesouvisí. Jedná se např. o společenskou situaci (jak v centru tak na suburbiu).

Je jasné, že konkrétní následky suburbanizace nelze označit za buď dobré či špatné, a proto je také nejednoznačné, zda konkrétní situace vyžaduje nějaké řešení. Pokaždé závisí na úhlu pohledu, ze kterého situaci pozorujeme. V problematice suburbanizace existuje řada zájmových skupin s obvykle rozdílnými cíli – původní obyvatelé, noví obyvatelé, developéři, obec a mnoho dalších. Při snaze agregovat tyto zájmy do jednoho se pokoušíme najít tzv. společenské optimum – stav, který je optimální z hlediska celé společnosti. Z hlediska ekonomie ale existují stavy, které jsou společensky neefektivní, situace, kdy dochází k alokační neefektivnosti zapříčiněné externalitami. Případy, ve kterých k tomuto jevu dochází, se budu zabývat ve *třetí* kapitole. Pokusím se také nastínit možná východiska z těchto problémů, které právě ekonomie nabízí.

Čtvrtá kapitola se zabývá **nadměrným růstem** města a případnými možnostmi regulací tohoto růstu. Růst města „nad míru“ je způsoben faktory, které jsou zmíněny v první a třetí části práce. Zmiňuji se o stanovení toho, co je to „nadměrné“, tzn. co nebo kdo určuje vhodnou míru růstu města.

V poslední – *páté* – kapitole uvádím vlastní **průzkum** mezi obyvateli suburbií, který se zaměřuje jednak obecně na jejich spokojenost a jednak na případné stížnosti, konkrétněji pak na otázku způsoby dopravy.

Několik poznámek k rysům suburbií a k terminologii

Ještě než se začnu zabývat problematikou příčin suburbanizace, považuji za důležité stanovit hlavní rysy suburbií, jejichž pochopení má velký vliv na celkové pochopení problematiky. Následující výčet představuje hlavní charakteristiky suburbií:

- nízká hustota zalidnění suburbií
- závislost na automobilu
- dojíždění za zaměstnaností a službami
- vyšší sociální statut a relativně nízký průměrný věk obyvatel suburbií

Dále je potřeba vymezit dva odlišné modely města: **monocentrický** a **polycentrický** (např. Nechyba, Walsh, 2004). Toto rozdělení má velký vliv právě na dopravu obyvatel mezi bydlištěm na jedné straně a zaměstnáním a službami na straně druhé. Monocentrický model předpokládá jednu centrální oblast města, která splňuje funkci centra zaměstnanosti i služeb. V případě polycentrického modelu se tato centra stěhují za lidmi. Způsob uspořádání města výrazně ovlivňuje život lidí na suburbiu včetně režimu dojíždění. Autoři, kteří se suburbanizací zabývají, v řadě případů předpokládají pro zjednodušení existenci monocentrického modelu.

Důležitým rysem suburbii je nízká hustota jejich osídlení. Ať už je město, ve kterém probíhá suburbanizace, příkladem monocentrického nebo polycentrického modelu, je život na předměstí bez výjimky navázan na automobily a jejich denní používání. Relativní zvýšení mobility zaměstnanců umožnilo oddělení místa pracoviště od místa bydlení (Vobecká, Kostecký, 2007). V případech obou modelů dochází k neustálému dojíždění „za vším“, dopravní toky se však u každého z nich liší. Pokud existuje jen jedno centrum, všechna pracovní síla se denně přemísťuje stejným směrem pomocí několika komunikací. Pokud je center více, je doprava rozptýlenější.

1. Příčiny suburbanizace

Chceme-li se dobrat k hlavním příčinám suburbanizace, je určitě velmi důležité zkoumat společenský kontext, ve kterém se tento trend začal intenzivně rozvíjet. Celá situace se může zdát až absurdní. Lidé žijící v centru města, poblíž svého zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení se dobrovolně přestěhují do vesnice, která se nachází na samém okraji města. Ta svou vybaveností nemůže centru konkurovat (zvláště v menších obcích) a za službami musejí její obyvatelé poměrně daleko dojíždět.

Příčiny suburbanizace rozdělím do dvou skupin:

- přeměna podmínek ve společnosti, která vytvořila prostor pro uskutečnění nových záměrů (podkapitola 1,1);
- motivace obyvatel pro změnu místa bydlení (podkapitola 1,2);

Pod podmínkami ve společnosti si můžeme představit politický systém, hospodářský růst a jiné vnější vlivy, které ovšem výrazně ovlivňují druhou zmíněnou podkapitolu – lidské motivace. Oba faktory jsou samozřejmě velmi propojené, zjednodušeně ale můžeme říci, že podmínky ve společnosti umožňují změnu preferencí a motivací obyvatel.

1.1 Díky čemu je odchod z města vůbec možný?

1.1.1 Ekonomický růst

Pohledem na statistiky popisující ekonomickou situaci zemí, kde se fenomén suburbanizace buď již delší dobu rozvíjí (USA a západní Evropa), nebo je přítomen kratší dobu (střední Evropa), zjistíme jeho silnou provázanost s ekonomickým růstem. Jelikož je růst suburbií založen především na poptávce po rodinných domech, musí být kupní síla obyvatelstva na úrovni odpovídající cenám těchto domů. Ekonomický růst je tedy podmínkou nutnou, nikoli však postačující. Pokud by nedošlo ke snížení dopravních nákladů (viz dále), struktura měst by nejspíše vypadala výrazně jinak.

1.1.2 Dopravní náklady

Město a jeho struktura je, jak bylo právě řečeno, výrazně závislé na dopravních nákladech a mobilitě jeho obyvatel. Velice přesvědčivý se zdá přístup Glaesera a Kahna, kde jsou města a jejich struktura formována transakčními náklady, a to hlavně náklady dopravními (Glaeser, Kahn, 2003, s.19).

Pokud se zabýváme monocentrickým modelem města, posuzujeme městskou strukturu jako jakýsi *trade-off* mezi dopravními náklady a cenami pozemků (Nechyba, Walsh, 2004, s. 181) (z toho vyplývají nižší ceny pozemků na okraji města, které vyvažují vyšší náklady na dopravu). Za dob vysokých dopravních nákladů (řekněme do začátku 20. století, kdy začala masová automobilová výroba) byly možnosti uspořádání měst velmi omezené a růst měst do dnešních velikostí by byl neekonomický (resp. příliš nákladný). Jinými slovy – pokud lidé dali dříve na váhu náklady na dopravu a ušetřené náklady bydlení, byly náklady příliš vysoké a oni raději zůstali v centru. S poklesem dopravních nákladů, který umožnil masové rozšíření vlastnictví aut a díky tomu zvýšenou mobilitu obyvatel, se stalo bydlení na okraji města zajímavější.

1.1.3 Proč auta?

Pokud je tedy rozšíření vlastnictví aut jednou z hlavních podmínek suburbanizace, je na místě se zeptat, jak k tomuto (tak obrovskému) rozšíření došlo.

Jedním z potenciálních podporovatelů aut může být vláda – nízké daně z pohonných hmot, subvencování infrastruktury (argumenty jsou zmíněné v další sekci). Například v roce 2000 dosáhly výše výdajů na dálnice ve Spojených státech amerických 128,5 miliard USD, naproti tomu výdaje na veřejnou dopravu „jen“ 25 miliard USD (Glaeser, Kahn, 2003, s. 30).³ Je zřejmé, že vláda svými výdaji na infrastrukturu výrazně podpořila automobilový rozmach. Zapříčinila tedy vláda rozvoj infrastruktury, který by jinak nenastal? Velmi pravděpodobně ne. Pokud by byla stavba dopravní infrastruktury ponechána čistě na soukromém sektoru, došel by proces nejspíše do podobného stavu, ne-li dále. Na druhou stranu je pravda, že pokud by vláda chtěla, mohla by této výstavbě různými prostředky zabránit, nebo ji přibrzdit.

Proč tedy došlo k tak velkému rozšíření vlastnictví aut (a díky tomu byla umožněna suburbanizace)? Jistou podmínkou je technologický pokrok – sám vynález auta. Dále byla cena automobilu stlačena na přijatelnou míru, což ho v kombinaci s ekonomickým růstem učinilo dostupnějším. Proč ho ale lidé mnohdy upřednostňují i přes jeho některé nedostatky? Jak uvádí Glaeser a Kahn, určitě to není proto, že je to nejlevnější dopravní prostředek (Glaeser, Kahn, 2003, s. 21).

Jednoduchým výpočtem zjistíme, že používat pro svoji dopravu auto je v porovnání s veřejnou dopravou mnohokrát nákladnější – enormní pořizovací náklady, náklady na pohonné hmoty, náklady na potvrzení o technické způsobilosti, povinné ručení atd.

³ Dálnice samozřejmě slouží i veřejné dopravě. Jejich výstavba má ale určitě výrazně větší vliv na osobní dopravu.

Auto tedy není levné. Je ovšem rychlé. Průměrné trvání cesty do práce v USA v roce 2000 bylo pro řidiče aut 24,1 minut, zatímco pro uživatele veřejné dopravy 47,7 minut (Glaeser, Kahn, 2003, s. 21). Pokud vezmeme jako fakt, že auto je v průměru o dost rychlejší, musíme výše zmíněnou hypotézu o jeho nákladnosti přehodnotit. Pokud bychom vyčíslili výnosy spojené s úsporou času, k tomu připočetli užitek z většího pohodlí, nezávislosti na jízdním řádu apod., došli bychom asi k jinému závěru.

Ekonomie popisuje rozhodovací proces (jehož výsledkem je velmi často právě volba auta), jak se na žádoucí místo dopravit, následovně: řidiči budou volit tuto cestu do doby, než se jejich mezní příjem z používání auta vyrovná s mezními náklady. Je tedy nasnadě vymezit, od čeho se tyto mezní příjmy a náklady odvíjejí.

Faktory ovlivňující

a) Mezní příjmy:

- komfort – automobil jednoznačně přináší více prostoru, soukromí, umožňuje vytvořit si příjemné prostředí
- flexibilita – nezávislost na jízdním řádu
- časová úspora
- společenský status – některé společenské skupiny lidí nechtějí jezdit veřejnou dopravou, protože je to „pod jejich úroveň“

b) Mezní náklady:

- větší pořizovací náklady a náklady na provoz – peněžní náklady jsou určitě vyšší v porovnání s veřejnou dopravou
- problémy s parkováním
- špatné svědomí ze znečišťování životního prostředí

I v otázce rozšíření vlastnictví osobních aut se situace vyvíjela výrazně jinak v USA a v Evropě. Například Německo dosáhlo až v roce 1970 stejného počtu aut na obyvatele jako USA v roce 1920 (Glaeser, Kahn, 2003, s. 20). Za těmito rozdíly můžeme mj. vidět opět vládu. Jak poukazuje Ingram a Liu (1999) (citováno z Glaeser a Kahn 2003), v místech s vyššími daněmi z pohonných hmot je rozšíření aut značně zbržděné.

1.2 Co lidi motivuje k odchodu?

Pokud se snažíme porozumět motivacím obyvatel odcházejících z města, je důležité uvědomit si jeden fakt: lidé se pro svůj nový domov rozhodli dobrovolně a s ohledem na své preference usoudili, že jim život na periferii přinese větší spokojenost. Je pravdou, že za situace, kdy je

suburbanizace poměrně novým jevem (mluvě např. o ČR), lidé pravděpodobně nemohou přesně dohlédnout všechny následky svých rozhodnutí. Může se pak samozřejmě stát, že budou odchodu z centra litovat. To je ovšem zcela přirozený proces rozhodování za neúplné informovanosti, který se asi vyskytuje ve většině životních situací. Navíc i v ČR už tento proces nějakou dobu probíhá a jeho určité rysy a problémy s ním spojené jsou obecně známy.

1.2.1 Ekonomické, sociální a politické důvody

V literatuře se můžeme setkat s členěním na 3 kategorie preferencí, které způsobují exodus lidí na periferii (Meredith, 2003):

- *ekonomické* – víra, že suburbia poskytují lepší služby, jako je např. vyšší úroveň škol (viz níže Tieboutův model)
- *sociální* – vyhledávání vyšší bezpečnosti – jednak únikem před kriminalitou, jednak bydlením v prostředí lidí podobné společenské kategorie
- *politické* – naděje na jednodušší prosazení politických postojů, suburbia jsou sociálně homogennější než centra, což vede k snadnější komunikaci a silnějšímu politickému hlasu

Bližší rozpracování příčin suburbanizace nalezneme v Tieboutovu modelu (Tiebout, 1956). Jádrem tohoto modelu jsou preference, podle kterých si spotřebitel vybere místo, které mu nejlépe vyhovuje z hlediska vybavenosti veřejnými statky (v rámci jedné městské oblasti). Tiebout dává důraz na vybavenost obce např. z hlediska škol (rodiče např. porovnávají úroveň výuky). Autor předpokládá např. plnou mobilitu spotřebitelů, možnost volby mezi mnoha obcemi atd. Zajímavé je rozložit si tento model na motivace pro odchod na okraj města do 2 kategorií (Nechyba, Walsh, 2004):

- motivace, které lidi táhnou ven („*pull*“)
- motivace, které lidi z města tlačí („*push*“)

V prvním případě se jedná o situaci, kdy domácnosti něco z města táhne ven. Jdou např. za vidinou většího soukromí, lepší kvalitou ovzduší nebo – jak bylo výše uvedeno – lepší vybaveností obce.

Druhá skupina podnětů se týká spíše stávající nekomfortní situace, kdy se domácnost snaží uniknout některým jevům spojeným se životem v centru, jako je např. kriminalita, nižší kvalita škol atd.

Toto rozdělení se ve výsledku může zdát (pro účely této práce) zbytečné – jde vlastně o dvě strany téže mince. Lidé vidí za odchodem z centra zlepšení své stávající situace. Tento

koncept nám podává bližší informaci buď o klesající atraktivitě centra (*push*), nebo o rostoucí atraktivitě suburbia (*pull*).

S ohledem na kulturní, historická a geografická specifika zkoumané lokality mohou lidé odcházet z centra kvůli řadě dalších faktorů. Jedním z takových faktorů mohou být například historické události jako například situace po druhé světové válce, kdy byla velká část německých velkoměst poničena a lidé se proto stěhovali od okolních obcí. Navíc musela města pojmout cca 12 milionů obyvatel odsunutých z východu (Ptáček, 2002).

1.2.2 Vláda jako nezamýšlený iniciátor suburbanizace

Jak již bylo zmíněno výše, vláda může mít velký vliv jak na používání automobilů, tak na jiné faktory související se suburbanizací. Takovýto přístup volí tzv. *noví urbanisté* (*new urbanists*) – skupina autorů zabývající se především problémy spojenými s rozpínáním měst (viz dále). Jak popisuje Meredith, vláda má nepochybně velkou moc, co se týče formování měst. Zdůrazňuji, že většina těchto politik, regulujících nejrůznější sféry lidských činností, podporuje suburbanizaci *nezáměrně*. To znamená, že suburbanizace je jakýmsi vedlejším produktem intervence, která nebyla implementována za účelem její podpory. Vytyčuje následující potenciální cesty, jak vláda může podněcovat suburbanizaci (Meredith, 2003):

1.2.2.1 Podpora automobilové dopravy: vláda;

- reguluje daň z pohonných hmot (v případě podpory tedy tuto daň snižuje) ;
- subvencuje výstavbu silnic a dálnic;
- nedostatečně nutí řidiče internalizovat náklady vzniklé používáním aut;

1.2.2.2 Podpora výstavby nemovitostí zvýhodňováním hypoték;

1.2.2.3 Regulace osídlení v centrálních částech měst;

Jak upozorňuje Mills (2001)⁴, celá škála regulací vnitřního města, jako jsou např. výškové limity, stanovení minimálních rozměrů parcel apod., způsobují nadměrnou decentralizaci měst.

Další regulací tohoto typu jsou regulované nájemné v centrálních oblastech města. Ty sice zlevňují, a tudíž ztraktivňují určité množství bytů, tlačí tak ale na ceny těch ostatních (s tržním nájemným). Znevýhodňují tak bydlení v centru, resp. motivují lidi k bydlení na suburbiích.

⁴ reakce na Bruecknerův článek *Urban sprawl: lessons from urban economics*, 2001, s. 91

1.2.2.4 Investice do odvětví, která svou výstavbu uskutečňují na předměstí

Od druhé světové války vláda vydává nejvíce prostředků na obranu a současně se vytvořilo velké množství pracovních příležitostí v armádě. Většina výstavby a instalací spojené s armádou je stavěna na okrajích měst.

1.2.3 Příčiny suburbanizace na území ČR

Při hodnocení situace na území ČR si musíme uvědomit, že je – jako v každém jiném státě – důležité brát na zřetel místní specifika. Česká republika jako součást bloku střední a východní Evropy prodělala počátkem 90. let transformaci od komunistického režimu k demokracii. Bývalý režim do značné míry deformoval potenciální procesy ve vývoji měst, a to skrze zpomalený ekonomický růst, deformaci cen atd. Jak uvádí Vobecká a Kostecký (2007), některé procesy ve vývoji města nezáleží na politickém a ekonomickém uspořádání daného státu (samotná urbanizace), v případě suburbanizace je však vliv tohoto uspořádání značný. Díky nízké kupní síle nedošlo k větším změnám v rozmístění obyvatelstva hned po převratu, ale až v druhé polovině 90. let (Sýkora, 2002, s. 12).

Vzhledem k potenciálním výše zmíněným podnětům vyvstávají následující otázky: Je v centrech českých měst kriminalita natolik velkým problémem, aby někoho donutila se odstěhovat na okraj? Existují na okrajích měst vůbec školy, do kterých by děti mohly chodit (za kterými by se lidé stěhovali)?

Zde jsou podle mého názoru největší příčiny suburbanizace v ČR:

1.2.3.1 Ekonomický růst

Lidé, kteří po roce 1989 začali podnikat, vytvořili společenskou vrstvu, která do té doby de facto neexistovala. Mezi rysy této nově vzniklé vrstvy podnikatelů patří i specifické nároky na bydlení a celkový životní styl. Sílicí kupní síla následně umožnila obyvatelům České republiky uvažovat o vlastním domě.

1.2.3.2 Únik za soukromím

Hlavní motivací táhnoucí lidi z centra města, která je umožněna výše zmíněným ekonomickým růstem, je v ČR podle mého názoru sociální motiv. Lidé, ať už mladé rodiny s dětmi nebo starší páry, hledají na předměstí prostor a soukromí, chtějí být blíže přírodě apod.

Naopak jako motiv pro naši republiku nepravděpodobný vidím stěhování za lepšími školami. Podle již výše zmíněného modelu lidi táhne ven z centra nedostatečná úroveň škol způsobená

větší heterogenitou obyvatelstva (včetně většího zastoupení „problematických menšin“). Pochybuji, že by samotný problém „s problematickými menšinami“ (ať už sám o sobě, nebo jako prvek zhoršující prostředí ve školách) někoho donutil se odstěhovat. Skutečnost v ČR vypadá tak, že děti většinou ani nemohou navštěvovat předměstské školy, protože tam jednoduše žádné nejsou (to je dáno především stadiem, do kterého u nás suburbanizace zatím došla).

2. Neekonomické dopady

2.1 Sociální prostředí

2.1.1 Situace na suburbiu – 2 skupiny obyvatel⁵

Jak už bylo zmíněno v úvodu, na suburbanizaci je třeba nahlížet mj. jako na sociologický jev. Původní sociální prostředí (tzn. před vlnou „přistěhovalců“) se příchodem nových lidí výrazně mění. Lidé, kteří se na suburbium stěhují, se od starousedlíků ve většině případů liší ve věku, příjmech i dalších ukazatelích. Jedná se zpravidla o obyvatele s vyšším dosaženým vzděláním, vyššími příjmy, velmi často jsou to mladé rodiny s dětmi. Suburbanizace byla podmíněna ekonomickým růstem a samotná možnost odstěhovat se dále od centra je umožněna (a oslovuje) vyšším příjmovým skupinám. Vzdělanostní a věkovou strukturu obyvatel ilustruje graf a tabulka v příloze. V tabulce je porovnáváno procentuální zastoupení obyvatel s různými stupni vzdělání. Rozdíl ve vzdělanosti obyvatel je vidět při porovnání procenta vysokoškoláků v zázemí Prahy (10,2 %) – toto číslo zahrnuje starousedlíky i nově příchozí – a procenta vysokoškoláků mezi novými imigranty na předměstí (19,2 %).

Graf poukazuje na nejpočetnější zastoupení mladých rodin s dětmi (obyvatelé mezi 25 až 39 lety – rodiče a 0 až 9 lety – jejich děti).

Nejsou to ovšem jen lidé, kdo se výrazně odlišuje. Vzhledem k vyšší příjmové skupině, do které nově příchozí patří, se liší i architektonický typ výstavby (viz kapitola 2,4). Na suburbiu tedy vznikají odlišné celky obyvatel, které většinou nejsou příliš propojené. Tento samotný fakt může vyvolávat nejrůznější problémy, může však působit i pozitivně.

2.1.2 Degradace společenského prostředí na suburbiu

V řadě názorů na suburbanizaci se objevuje kritika společenského prostředí, ve kterém lidé na předměstí žijí. Je pravda, že životní styl se většinou s odchodem z centra výrazně mění. Domácnosti jsou do velké míry závislé na automobilu a (možná právě proto) izolované.

Fakt, že lidé odcházejí z města ve vidině většího soukromí a řekněme intenzivnějšího rodinného života, má výrazný vliv jak na vzhled domů (včetně jejich zázemí), tak na uspořádání celého suburbia. Domky jsou často odděleny vysokými ploty a městečko není „zařízené“ na časté navazování kontaktů se sousedy. Jak píše Miller (1995), styl architektury

⁵ V této podkapitole předpokládám, že v rámci suburbanizace dochází k „nabalování“ nových obydlí na již existující obec. Tato forma suburbanizace se zdá být alespoň v ČR nejčastější.

(ne až tak ve smyslu estetiky, jako spíše struktura domu a oddělení soukromého a veřejného života) reflektuje životní návyky rezidentů.

K ještě větší izolovanosti přispívá neustálé používání auta. Ta jsou díky tomu kritizována nejen v kontextu poškozování životního prostředí, ale i jako prostředníci sociálního úpadku. Je těžké rozmotat spletenec příčin a následků, co se aut a životního stylu týče. Bydliště je oddělené od zaměstnání a nákupních center. Otázku polohy zaměstnání jsem již řešila výše a dospěla jsem k názoru, že auta tuto oddělenost *umožnila*. Stejně je tomu u nejrůznějších center nákupů. Nejde tedy o proces, kdy by se náhle změnila situace a lidé najednou byli *nuceni* všude dojíždět auty. Naopak, díky autům bylo možné vybudovat sídliště vzdálená od služeb a zaměstnání.

Mezi kritiky společenského prostředí na předměstí patří např. Ptáček (2002). Podle jeho názoru komerční centra na okrajích měst, která lidé ze suburbii využívají, nemohou nahradit roli centrálních částí města, protože neplní funkci veřejného prostoru sloužícímu k navazování sociálních kontaktů. Lidé podle něj žijí v jakémisi sociálně „hygienickém“ světě (např. díky chybějícím problematickým vrstvám).

2.1.2.1 Putnam

Podobný přístup najdeme u Putnama (1995). Ten ve svém článku *Bowling alone: America's declining social capital* tvrdí, že dříve se Američané hojně sdružovali do nejrůznějších asociací (např. sportovních). Podle Putnama má takovéto sdružování velký význam z hlediska kvality života společnosti a nese svoje výsledky – lepší školy, nižší kriminalita atd. V posledních době však zájem lidí o takovouto kooperaci upadá a to je společnosti na škodu. Jsou sice nahrazovány jinými seskupeními (většinou s velkým politickým vlivem), ty ale svým pozitivním dopadem původním sdružením nemohou konkurovat. Členové se totiž málo osobně stýkají, mají sice společný cíl, ale nejsou si navzájem vědomi své existence.

Jak ale souvisí tento řekněme úpadek v komunikaci se suburbanizací? Jedním z důvodů je podle autora fakt, že lidé jsou o mnohem mobilnější než dříve (díky autům) a vykazují tzv. sídelní nestabilitu. Suburbanizace jako projev rostoucí mobility vykořeňuje lidi z jejich společenského prostředí a ti se poté déle „zakořeňují“.⁶

Dalším důvodem pro pohasínající zájem o sdružování je celková změna životního stylu (velké množství těchto změn je právě navázáno na suburbanizaci): méně svateb, více rozvodů, méně

⁶ Jak ovšem sám autor přiznává, tuto hypotézu značně podkopává fakt, že od roku 1965 (kdy bylo členství v různých asociacích rozšířenější) stoupla sídelní stabilita (lidé se stěhují méně).

dětí, nákupy ve velkých centrech. Malé obchůdky jsou nahrazovány velkými supermarkety, popř. elektronickým nakupováním z domova – lidé se stýkají čím dál méně.

Z ekonomického úhlu pohledu se nelze k této kritice vyjádřit ve smyslu jejího přijetí či nepřijetí. Vyjadřuje se totiž k preferencím lidí, k tomu, kde chtějí trávit svůj čas, kde chtějí nakupovat atd. Je dost možné, že při nákupu v malém obchodě dojde spíše k osobnímu kontaktu, ale jestli o tento kontakt lidé stojí a jaký z něj případně mají užitek, tak jasné není. Vše nasvědčuje tomu, že i kdyby tento kontakt lidé považovali za přínosný, přínos z ušetřeného času a peněz v supermarketu je větší. Lidé v ušetřeném čase sami rozhodnou, s kým se chtějí setkat a co chtějí dělat. To pak může mít právě opačný účinek – lidé se spíš budou věnovat různým aktivitám, které uznají za vhodné. Je také dost dobře možné, že se zavřou u sebe na zahradě a s nikým se bavit nebudou (jak to asi naznačoval Putnam), ale toto rozhodnutí je jejich právem.

Již v roce 1985 byl zaznamenán nárůst času tráveného s rodinou v USA oproti času trávenému s přáteli a sousedy (ve srovnání s dobou o 20 let dříve) a suburbanizace k tomuto trendu jistě ještě přispívá (Robinson 1990, citováno z Miller, 1995). Kdo ale dokáže spočítat, jestli je pro společnost přínosnější, když lidé tráví čas v rámci rodiny, nebo se svými sousedy? Podobnou argumentaci najdeme u Sýkory: „(...) Jezdí autem do neosobních hypermarketů. Při cestě autem však své sousedy nepotkám. (...) Časy, kdy jsme jako děti chodili společně ze školy domů a naši rodiče potkávali sousedy při nákupech v naší čtvrti, mohou být nenávratně pryč.“ (Sýkora, 2002)

Lidé si urychlují život auty, tzn. že se v uspořádaném čase věnují nějaké jiné aktivitě, kterou upřednostňují např. před kontaktem s rodiči ostatních dětí. Stýkají se třeba s někým, o jehož přítomnost stojí více. Je pravda, že děti jsou dost často ve vleku rozhodnutí svých rodičů a třeba by volily jinak. Pokud ale nejsou rodiče úplně lhostejní k zájmům svého dítěte (např. ve smyslu kontaktu s kamarády), přizpůsobí těmto zájmům rodinný program.

2.1.3 Pozitivní dopady nových obyvatel

Noví obyvatelé však nemusí situaci v obci pouze komplikovat. Protože v průměru patří mezi vzdělanější, dalo by se očekávat, že se budou angažovat v nejrůznějších aktivitách obce. To se může týkat jak např. kulturního vyžití, tak i aktivního přístupu při řešení problémů v obci.

Jako příklad pozitivního vlivu nových obyvatel uvádí Vobecká a Kostecký úpravu rybníků pro koupání a vytvoření turistických tras v Kolovratech (Vobecká, Kostecký, 2007).

Jak dále uvádí Vobecká a Kostecký (2007), noví (povětšinou mladší) obyvatelé mohou výrazně rozhybat politickou aktivitu obyvatel a stimulovat řešení některých problémů.

2.2 Centrum města

2.2.1 Segregace

V úvodní části mé práce týkající se příčin suburbanizace byly mj. zmíněny dva potenciální důvody pro odchod z centra: růst příjmu domácností a únik před problémy vnitřního města. Faktorem, který přímo navazuje na růst příjmů jistého okruhu domácností a velkou mírou přispívá k suburbanizaci, je vlastnictví aut. Jak zmiňuje Glaeser a Kahn, lidé s nižšími příjmy si auta nemohou dovolit, a proto je pro ně bydlení na periferii nemožné. Tím pádem v centrálních oblastech zůstávají nižší příjmové skupiny a dochází k společenské a rasové segregaci (Glaeser, Kahn, 2003, s. 41).

Jak jsem již zmiňovala, auta jsou díky ekonomickému růstu čím dál více dostupná, díky čemuž umožňují horizontální roztahování města. Myslím si tedy, že sociálně slabší občané zůstávají v centrálních oblastech z jiných důvodů, než že by neměli auto. Mezi takové důvody může jednoduše patřit příliš nízký příjem, který by nestačil na koupi nového domu. Podle mého názoru existuje velká skupina obyvatel, kteří sice nemají na nový byt či dům, ale „nějaké“ auto vlastní.⁷ Jiná situace nastává, pokud například stát ještě nedosáhl takového stadia ekonomické vyspělosti, kdy si každý může auto dovolit, pak je možnost bydlení na suburbii vyčleněna jen pro úzkou skupinu lidí – jen pro vlastníky aut.⁸

Vraťme se ale ke koncepci segregace sociálně slabých ve centru města. Tito obyvatelé mohou jednak způsobovat růst výdajů příslušné části města, jednak nepřispívají velkou měrou do jejích příjmů (např. nepodnikají). Díky tomu se může zhoršovat úroveň veřejných služeb (Herden 1986, Lacayo 1992 citováno z Sýkora, 2002, s. 65)⁹. Dále se díky odlivu center zaměstnanosti, která se stěhují za ochozími (viz polycentrický model), zmenšuje množství pracovních příležitostí, což může vést k sociálnímu neklidu.

2.3 Architektura

Podstatnou část nových domů na periferii tvoří reprezentanti tzv. podnikatelského baroka – „slohu“ který se začíná objevovat v 90. letech 20. století. Tyto domy se většinou velmi odlišují od původní zástavby.

⁷ Stačí porovnat pořizovací náklady nemovitosti a aut (pro přemístění se z místa na místo stačí auto zakoupené za nejnižší možnou cenu).

⁸ V takovém případě ale dochází spíše než k segregaci chudých k segregaci bohatých, což není to samé.

⁹ Na druhou stranu ale zůstávají lidé již odstěhovaní na periferii přihlášení v centru a tím jeho příjmy navyšují.

Domy jsou velmi často hodně zdobené, křiklavě barevné a každý bývá jiný. Nedá se ani říci, že reprezentují homogenní architektury. Kontrast s původní zástavbou je na první pohled viditelný. Nová výstavba je nezdárka označována za „nevkusnou“ (Ouředníček a kol., 2008). Málakterý obor je tak závislý na subjektivním úsudku, jako je umění. Architektura se samozřejmě nezabývá jen estetikou stavby, ale i její funkčností. Pokud je tedy kritizována funkčnost domu, tzn. rozmístění místností, materiály stavby apod., je možná snadnější najít jakési „objektivní“ stanovisko (např. tento dům se do 5 let rozpadne). Je ale třeba mít na zřeteli, že lidé šli do domu dobrovolně, a pokud nešlo o klamné jednání ze strany developera, je to pouze jejich problém (pokud tedy dům nespadne na sousední zahradu a podobné případy).

Estetická stránka architektury suburbií je podle mého názoru čistě otázkou vkusu každého z nás. Všichni architekti jedním hlasem kritizují šedivé jednotvárné paneláky, ale barevné rozmanité domky se jim také nelíbí. Existují také názory, že by se měla nová výstavba architektonicky sladit s tou původní.¹⁰

Tento požadavek jakoby implicitně obsahoval předpoklad, že starší zástavba je vzhlednější než ta nová. Takový předpoklad však nemusí být splněn (viz např. obr. 1).¹¹



Obr. č.1: Původní zástavba v obci Jesenice

¹⁰ Tento názor byl prezentován na výstavě „SUBURBANIZACE.CZ ... bydlím v satelitním městečku“ v prostorách Krajského úřadu Středočeského kraje. Výstavu pořádá katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze.

¹¹ Zde ovšem vyjadřuji svůj vlastní názor. Z předchozího plyne, že se takovýto dům samozřejmě někomu líbit může.

Z hlediska ekonomie můžeme samozřejmě konstatovat, že pokud se musím dívat na dům, který se mi nelíbí, jedná se o negativní externalitu, a tudíž bych měla být za tento pohled kompenzována. Tento argument má ale dva háčky: 1) pokud bychom chtěli zavádět kompenzace v podobných případech, museli bychom se například navzájem kompenzovat, pokud se nám nelíbí vzhled toho druhého; 2) lidé bydlící v tomto druhu zástavby zpravidla vytváří a obývají podobně „nevkusné“ domy, a tudíž jim asi zas tak nevkusné neprijdou.

2.4 Lidem něco chybí

Velmi častým terčem kritik se stává prostředí, ve kterém lidé na suburbiu žijí. Rysy suburbánních oblastí, které jsou často považovány za problematické, můžeme rozdělit do dvou skupin:

- Špatný stav infrastruktury – např. rozbité silnice, přetížené rozvody energií atd. K této části problematiky se vyjádřím v části věnované externalitám
- Chybějící
 - a) parky, hřiště a podobné veřejné prostory;
 - b) obchody, restaurace a podobné služby poskytované soukromým sektorem;

Ad a) Na první zmíněný problém existuje poměrně jednoduchá odpověď. Prodej domů je obchod jako každý jiný. Obydlí mají určité parametry, co se týče jejich vzhledu, funkčnosti, ale i jejich okolí. Pokud bychom porovnávali ceny srovnatelných nemovitostí v centru, jsou nepochybně levnější (vztah cen pozemků a jejich vzdálenosti od centra byl již zmíněn výše). Co by ale způsobilo větší množství zelených ploch na suburbiu? Nebo jakákoliv jiná investice „navíc“? Určitě by došlo k růstu cen těchto nemovitostí. Ke stejnému závěru dospějeme, pokud bychom chtěli vyhovět lidem v přání omezeného růstu suburbia. Jistě by bylo pěkné mít svůj jediný domek a v okruhu 10 km zeleň, člověk by ale musel být ochoten za tuto exkluzivitu platit.

Kritici suburbanizace a potažmo obyvatelé suburbií si tedy často na jednu stranu stěžují na nedostatky prostředí jejich obydí, na druhou stranu nechápou, že by zlepšení prostředí podle jejich vkusu vedlo ke zvýšení ceny. Navíc samotné uskutečněné prodeje nemovitostí na předměstí dokazují, že lidé si těchto nedostatků nepovažují natolik, aby je od koupě odradily. Nejsou sice dokonale informováni, ale získání informací určitě není tak nákladné. Jiná situace samozřejmě nastane, pokud prodejce uvádí o domech mylné informace a tím klame zákazníka.

Ad b) Rozhodující je v tomto případě fakt, že obchody a podobné služby jsou soukromými subjekty, a tudíž je jejich vzniku (či nevzniku) nechán volný průběh. Jaké služby lidé chtějí využívat na místě? Jaké z nich nepotřebují vůbec a jaké chtějí využívat v centru města?

Pokud si nepřejeme plánované hospodářství s nevýdělečnými uměle udržovanými obchody – které by stejně nemohly být v každé obci – musíme se smířit s tím, že prostě vzniknou tam, kde bude po jejich zboží poptávka.

3. Ekonomické dopady

Do této chvíle jsem se zabývala tématy, ke kterým se ekonomie může vyjádřit jen částečně. Nyní se budu věnovat dopadům suburbabizace, které jsou typickými příklady ekonomik popsaných jevů. Jedná se o situace, kde může docházet k nevyhovující alokaci zdrojů z hlediska společenského optima. V obou situacích, kterým se budu v této kapitole věnovat, se jedná o příklady externalit¹² – případy, kdy nastává ekonomicky neefektivní situace. Jakmile se někde objeví tento jev, okamžitě se zrodí diskuze, jakým způsobem ho vyřešit, a otevírá se prostor pro co nejvhodnější regulaci. Na rozdíl od následků zmiňovaných v minulé kapitole, jejichž regulací by k posunu ke společenskému optimu nedošlo, vedou následující dopady z hlediska ekonomie k nežádoucí situaci. Proto bych se také ráda pokusila o nastínění řešení.

3.1 Doprava

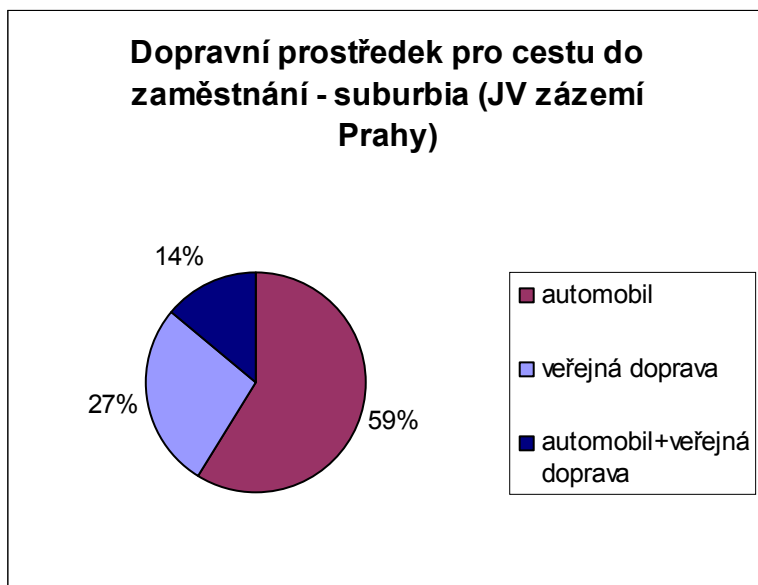
Jak již bylo vícekrát zmíněno výše, život na suburbii je velmi úzce spjat s vlastnictvím a používáním aut. Auta byla jedním z nejdůležitějších faktorů, které umožnily oddělit místo bydlení od center zaměstnanosti a služeb a tím rozvoj suburbií. V praxi tato oddělenost znamená, že člověk bydlící na suburbii je ve všech svých aktivitách, které se neodehrávají přímo v místě jeho bydliště (a těch je většina), závislý na automobilové dopravě (respektive auto je pro něj „nejvýhodnějším“ dopravním prostředkem). Relativně častější používání auta při dojíždě do zaměstnání na suburbii oproti dojíždějícím z Prahy ukazují grafy č. 1 a 2.

Auta jako výrazný prvek v životě lidí v zázemí měst jsou problémem ze dvou důvodů: dopravní zácpy a poškozování životního prostředí. Oba tyto problémy jsou navázány na (již několikrát) zmíněné externality.

3.1.1 Průjezdnost

Dochází k následujícímu stavu: na suburbiích je velká koncentrace lidí, z nichž většina používá auto a vyjíždí za prací stejným směrem. Tato migrace se pak logicky odehrává v ranních a podvečerních hodinách. Komunikace spojující suburbium s centrálním městem byly dimenzovány na podmínky před vznikem suburbia, jejich kapacita je tedy nedostatečná a pravidelně se ucpávají.

¹² Definici pojmu externalita najdeme například u Stiglitze (1997, s. 106): „Kdykoliv jednotlivec nebo firma podnikne libovolnou činnost, která má vliv na jiného jednotlivce nebo firmu a která zároveň není druhou stranou zaplacená (nebo za kterou není druhá strana odškodněna), mluvíme o externalitách.“



Graf č. 1

Zdroj: Analýza ROPID, Sčítání lidu, domů a bytů, Český statistický úřad, 2001
(čerpáno z Ouředníček a kol., 2008, s.59)



Graf č. 2

Zdroj: Ouředníček a kol., 2008, s. 59

Otázku dopravy řeší valná většina odborníků zabývajících se fenoménem suburbanizace. Například Brueckner (2001) rozděluje náklady spojené s přepravou autem na dvě skupiny: soukromé a společenské. Do soukromých nákladů patří peněžní náklady na provoz auta a čas strávený v zácpě. Tyto náklady nesou lidé spravedlivě. Když ovšem jede řidič zacpanou

silnicí, jsou jeho cestou generovány ještě jiné náklady, a to náklady společenské. Tyto náklady vznikají kvůli zácpě způsobené přítomností řidiče na silnici. Jde o typický příklad negativní externality. Člověk působí náklady dalším subjektům, které je musí nést. Jak Brueckner upozorňuje, i když je samotné dodatečné ucpání nevelké, jeho dopad je značný, protože je jím ovlivněno mnoho lidí.

Hlavní konflikt tedy tkví v neodpovídající ceně použití silnice – ta je totiž nulová. Dochází k nadužívání silnic v důsledku deformovaných preferencí řidičů, kteří se rozhodují na základě ceny, která neodráží skutečnost. Za tuto nižší cenu se rozhodne využít silnice větší množství řidičů a dochází k ucpávání. Kdyby byla cena stanovena odpovídajícím způsobem (viz dále), určitě by jejich rozhodování zda použít ke svojí přepravě auto často dopadlo jinak.

Jak najít „správnou“ cenu ?

Při stanovování ceny P za průjezd silnicí hledáme takovou její výši, při které bude silnice průjezdná (samozřejmě je nutné si stanovit, jaká rychlost je ideální). To znamená, že pokud se například na silnici „vejde“ jen 100 aut za hodinu, musí být cenu P ochotno zaplatit jen 100 řidičů. Budou to právě ti řidiči, jejichž mezní užitek z jízdy v autě je vyšší nebo (v krajním případě) roven mezním nákladům na využití silnice. Každý řidič porovnává užitek z použití silnice s cenou P . Řidiči, kteří se rozhodnou auto nepoužít (tzn. využít jiného způsobu přepravy), si jízdy autem cenní méně než na cenu P .

Tato cena se pak bude měnit v návaznosti na denní dobu. Ve špičce bude vyšší (externí náklady působené ostatním jsou vyšší) a mimo špičku nižší – díky tomuto rozdílu budou řidiči motivováni jezdit mimo špičku a cena se bude vyrovnávat.

Účelem tohoto zpoplatnění není potlačení osobní dopravy, ale rozlišení mezi řidiči, kteří si cení pohodlné dopravy autem (ať už z důvodu úspory času, nebo jakéhokoliv jiného), od těch, kteří si jí považují méně (Reynolds, 1963, s.135).¹³

Jakým způsobem vybírat jízdné ?

Jako nejvhodnější způsob výběru poplatků se jeví mýto – toto řešení předkládá také např. Brueckner (2001) nebo Glaeser a Kahn (2003). Jedině mýto totiž zpoplatňuje pouze řidiče,

¹³ Jak píše ve svém článku Nechyba a Walsh (2004, s. 187), menší dopravní zácpy jsou pro domácnosti zdrojem užítku pouze v případě, že je tato lepší průjezdnost napojena na lepší dostupnost zboží a služeb (pokud pomineme znečišťování přírody). Jak dále uvádí, strávit stejnou dobu řízením na delší vzdálenosti neucpanými silnicemi, je zpochybnitelný přínos.

kterí používají „problematická“ místa a hodiny, tzn. ty, kteří svým konáním uvalují náklady na ostatní. Řidič na prázdné silnici tyto náklady nevyvolává.¹⁴

Např. regulace formou uvalení vyšší daně z pohonných hmot postihuje všechny řidiče – stejnou mírou – ty na prázdných silnicích i ty na přeplněných (Glaeser a Kahn, 2003; Johnson, 1964). V takovém případě ale nedochází k zaúčtování působených nákladů.

Vývoj po uplatnění mýta

Pokud zavedeme jakoukoliv regulaci do jistým způsobem fungujícího procesu, je nutné počítat se všemi možnými důsledky (některé lze samozřejmě předvídat ve větší míře než jiné). Krátce proto nyní zmíním některé možné procesy po zavedení mýta.

1) Odliv lidí na jiné silnice

Pokud se rozhodneme mýto zavést na jedné komunikaci a řidiči budou mít možnost alternativního řešení, jehož využitím se mýtu vyhnou, zajisté ho zahrnou do svého rozhodování. Původně nejvýhodnější volba (nyní zpoplatněná) je podmíněna mýtem, a tudíž náklady na její použití rostou. Alternativní cesta (před zavedením mýta druhá nejlepší) se může stát ekonomicky výhodnějším řešením.

Z výše uvedené úvahy vyplývá, že je nutné uplatňovat zavádění regulací, jako je mýto, koordinovaně a ne na úrovni nižších územních celků. To samozřejmě neznamená, že by mělo být mýto zaváděno plošně. Každá lokalita však musí být z tohoto hlediska posouzena, aby nenastala situace, kdy existují dvě silnice se stejnou mírou „ucpanosti“, na jedné mýto zavedeno je a na druhé není.

2) Snaha jezdit mimo špičku

Další velmi pravděpodobný následek vyplývá z rozdílného zpoplatnění různých denních dob podle hustoty provozu. Všichni lidé, kteří dříve volili z různých důvodů typické denní doby pro přesun z a do práce, se po zavedení mýta budou snažit tyto hodiny přesunu změnit. Samozřejmě existuje určitá rigidita v časovém rozvrhu zaměstnavatelů a dalších subjektů, není ale vyloučeno, že i oni svoje harmonogramy upraví.

3) Zmenšení města

Mýto jakožto prostředek internalizace nákladů zvyšuje cenu bydlení na suburbiích. Při vyšší ceně se sníží zájem o bydlení v těchto lokalitách a město se bude v delším období rozpínat méně. Tímto problémem se zabývám v kapitole 4.

¹⁴ Samozřejmě působí externí náklady ničením silnice, výfukovými plyny (viz dále), zde se ale zabývám pouze především potenciálními časovými náklady, které nesou ostatní řidiči zdržením v zácpě.

Příklad

Velmi přesvědčivý příklad pozitivního efektu mýta předkládá Reynolds (1963). Ukazuje na něm, že zpoplatnění silnice v kombinaci s možností využít veřejnou dopravu vede ke zlepšení situace pro všechny účastníky provozu.

Výchozí situace je následující: na silnici bez zpoplatnění jezdí 1000 aut (v každém jeden člověk) a 100 autobusů (v každém 20 lidí) za hodinu, přičemž jeden autobus má vliv na průjezdnost stejnou jako 3 auta (tedy v přepočtu *na auta* dohromady 1300 aut). Následně je zavedeno mýto ve výši x , které je ochotno zaplatit 500 řidičů (radši než použít pro cestu autobus), zbylých 500 řidičů radši pojede autobusem. Výsledná situace vypadá takto: při mýtu ve výši x na silnicích pojede 500 aut a 125 autobusů za hodinu.¹⁵ To znamená v přepočtu *na auta* 875 aut za hodinu. Reynolds předpokládá, že 100 aut za hodinu přibližně zpomalí provoz o 1 míli za hodinu, po zavedení mýta by se tedy zrychlil provoz asi o 4 míle za hodinu.

Veřejná doprava

Při zavedení mýta jsme automaticky počítali s alternativní možností veřejné dopravy. Ta může být poskytována jak státem, tak soukromým přepravcem. Soukromý přepravce by jistě mýto promítl do ceny přepravy. Pokud by dopravní ale prostředky veřejné dopravy platily mýto ve výši úměrně své velikosti (podle toho, kolik místa na silnici „zabírají“), zvýšení ceny jízdného by bylo (v porovnání se zvýšením ceny osobní přepravy) výrazně menší. Veřejná doprava by pak přitahovala obyvatele svou nízkou cenou.

Samotná možnost použití veřejné dopravy ale není podmínkou pro zefektivnění situace na silnicích. Po zavedení mýta dojde k společensky efektivnější situaci i bez ní.

3.1.2 Produkce zplodin

Téma vypouštění výfukových plynů se, stejně jako dopravní zácpy, řeší nejen v kontextu suburbanizace, ale i jako obecný problém. V souvislosti se suburbanizací se často vyskytují názory, že díky ní jsou auta používána častěji, a tudíž je životní prostředí poškozováno více. Tato spojitost sice může existovat, paradoxně se ale při vyšší míře suburbanizace může díky přechodu z monocentrického modelu k polycentrickému (viz úvod) počet rezidenty najetých kilometrů snižovat.¹⁶ Problém znečišťování ovzduší není specifickým jevem napojeným na suburbanizaci, a proto nepovažuji za správné používat ho jako argument pro její potlačování.

¹⁵ 500 řidičů pojede 25 autobusy

¹⁶ Lidé již všichni nedojíždí do centra, ale zaměstnání se stěhují za nimi.

Protože se v tomto případě opět jedná o externality, vidím řešení ve zvýšení nákladů na dopravu autem na odpovídající úroveň.

Pokud jsou s auty, potažmo výfukovými plyny, spojeny externality, měly by být (stejně jako v případě dopravní zácpy) internalizovány každým příslušným subjektem v příslušném rozsahu. V tomto případě se zdá být daň z pohonných hmot v odpovídající výši vhodným nástrojem. Na rozdíl od případu dopravní neprůjezdnosti poškozují životní prostředí řidiči na průjezdných silnicích stejně jako ti na silnicích zacpaných. Různá míra škody na stejný objem pohonných hmot závisí na různých typech automobilů a jejich motorech – především co se týče stáří. Nabízí se tedy otázka, zda by neměli být více zdaněni lidé používající starší auta, která díky své technologické konstrukci poškozují životní prostředí více. Jelikož ovšem starší auta vlastní většinou chudší lidé, a tím pádem se vytváří prostor pro politicko-etickou polemiku, zvýšení této daně chudším by bylo problematicky uplatnitelné (Glaeser, Kahn, 2003).

3.2 Přetěžování infrastruktury

I kdyby byl nově vzniklý celek obyvatel homogenní, díky samotnému rapidnímu zvýšení počtu obyvatel nastává v dané lokalitě zcela nová situace. Dochází k využívání původní infrastruktury o hodně větším množstvím lidí, kteří ji logicky přetěžují, a tím dochází k řadě problémů – např. nedostatečná kapacita rozvodů energií, čističek odpadních vod (Ouředníček a kol., 2008, s. 36), silnice jsou rozbité atd.

V tomto případě – stejně jako v případě komunikací spojujících suburbium s centrálním městem – dochází k externalitě. Jak píše Brueckner (2001, s. 78):

Tržní selhání vzniká (...), protože daň, která má pomoci přizpůsobit infrastrukturu, je většinou nižší než náklady, které infrastruktura vyžaduje.

Nejlepším řešením se zdá být, jak Brueckner podotýká, upravení způsobu financování infrastruktury, a to zavedením tzv. *impact fees*. Tyto platby by přesněji odrážely skutečné náklady spojené s novou výstavbou. Tímto způsobem by náklady nesli ti, kdo je působí, a ne všichni obyvatelé suburbíí.

3.2.1 Nepřihlášení obyvatelé

Jednou z překážek, které zabraňují obci rozvíjet infrastrukturu odpovídajícím způsobem, je fakt, že mnoho nových obyvatel v obci nenahlásí trvalé bydliště (v některých obcích 20-30 %

obyvatel). Jelikož jsou prostředky (konkrétně daně z příjmu fyzických a právnických osob a daň z přidané hodnoty) přerozdělovány ze státní kasy podle počtu obyvatel obce, s nižším počtem trvale hlášených se výrazně ochuzuje její rozpočet. Tito obyvatelé tedy na jedné straně nepřispívají do rozpočtu obce, na druhé straně jí ale zvyšují náklady využíváním čehokoliv, co obec zajišťuje ze svých zdrojů (Ouředníček a kol., 2008, s. 73).

Možnostmi řešení lokální infrastruktury a jeho vhodností se budu zabývat více v sekci regulace suburbanizace.

4. Nadměrná decentralizace města

Zrekapitulujme si některé dosavadní poznatky o suburbanizaci. Mezi její příčiny patří změna preferencí obyvatel vnitřního města, úroveň ekonomické vyspělosti umožňující uskutečnění těchto zájmů a zvýšená mobilita obyvatel umožňující oddělit místo bydliště od ostatních míst s nejrůznějšími funkcemi. Jistá míra suburbanizace je tedy řekněme přirozeným procesem, který se vyvíjí spolu se sociálním prostředím.

Rovněž jsem nastínila další faktor, který je možným spolupodněcovatelem suburbanizace – vládu. Ta svými zásahy do mnoha sfér ekonomiky přímo či nepřímo ovlivňuje preference a výchozí podmínky rozhodovacích procesů – i těch, které nejsou s daným zásahem přímo spojeny. Regulací konkrétního jevu (např. omezení hustoty v centrálních částech města) působí řadu vedlejších efektů. V mé práci jsem popsala několik typů politik, které ji spíše podporují.¹⁷

Třetí příčina rozpínání města je, jak jsem uvedla ve 3. kapitole, neodpovídající „cena suburbanizace“. Kvůli nedostatečné internalizaci nákladů spojených s bydlením na suburbii je tento způsob bydlení „příliš levný“. Cena kvůli vznikajícím externalitám neodráží všechny náklady, a tím pádem je příliš nízká. Díky tomu se pro bydlení na předměstí rozhodne více lidí než při reálné, všechny náklady odrážející ceně.

Příčiny suburbanizace:

- přirozený vývoj
 - vládní zásahy
 - externality
- } příčiny *nadměrné*
suburbanizace

4.1 Regulace

Vzhledem k druhému zmíněnému poznatku se nabízí otázka, zda v problematice suburbanizace není prostor pro nějakou regulaci. Pokud chceme vstoupit do jakéhokoliv fungujícího procesu, musíme si uvědomit a pokusit se co nejpřesněji určit, jaké následky tato regulace vyvolá.

¹⁷ Stejně tak můžou některé vládní regulace suburbanizaci brzdit. Jelikož se ale v problematice suburbanizace mluví většinou o příliš velkém růstu města a s ním spojenými problémy, věnuji se dopadům politik podporujícím suburbanizaci.

Příkladem regulace, která se snaží zabránit celému procesu suburbanizace, je stanovení okruhu kolem města, za kterým se už nesmí stavět, politika zvaná např. *urban growth boundary* (Brueckner, 2001). Tento způsob regulace ale nereaguje na konkrétní problém (jako v případě snahy přesunout náklady na příslušné subjekty) a plošně se snaží zabránit jevu, který z větší míry nastal díky přirozenému vývoji společnosti. Díky tomu ani není jasné, jak velká suburbia jsou tedy společensky „vhodná“. Zavedením takového omezení růstu města se dostáváme do řetězce, kdy se snažíme zabránit vývoji, který částečně nastal jako následek jiné regulace. Například zakážeme stavbu výškových budov v centru, tím pádem se rozmůže suburbanizace, zakážeme tedy výstavbu v příměstských lokalitách, tím pádem stoupnou ceny pozemků v centru města, nastavíme strop cenám pozemků a tento řetězec pravděpodobně nemá konce.

4.2 New urbanism

Otázce suburbanizace a její regulace se věnuje skupina urbanistů, kteří navrhují kompletní koncept měst, tzv. „*New urbanism*“. Autoři, kteří tuto strategii podporují, vidí řešení problému suburbií¹⁸ ve čtyřech hlavních principech (Meredith, 2003): zásada diverzity, orientace na chodce, dostupné veřejné prostory a podtržení jedinečných elementů daného místa (*unique local elements*). Jak si noví urbanisté představují ideální organizaci zástavby, ukazuje obrázek číslo 2. Základní pilíře tohoto konceptu jsou:

a) Diverzita v užití země a diverzita v populaci

Pokud by se podařilo v jedné oblasti zajistit obchody, kanceláře, úřady apod., výrazně by se tím zamezilo závislosti na autech. Diverzita populace – bydlení by mělo být zpřístupněno všem sociálním vrstvám a menšinám

b) Orientace na chodce

Město by mělo být koncipováno takovým způsobem, aby služby byly „na dojití“ od zastávek veřejné hromadné dopravy.

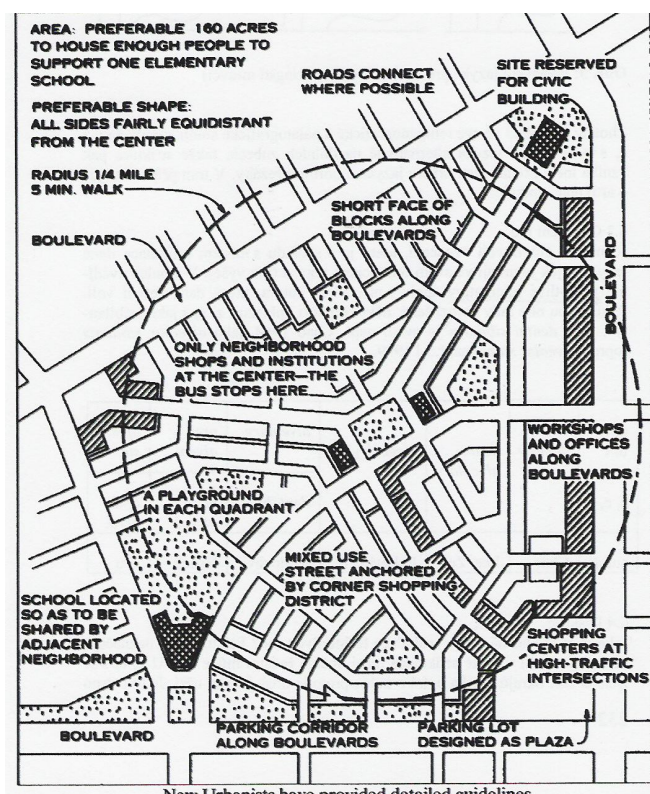
c) Veřejné prostory

Obce by měly mít v dosahu veřejné služby jako knihovnu, úřady atd. Školy by měly být vystavěny s ohledem na pěší dostupnost pro všechny žáky. Dále je navrhováno zajištění jednoho parku na každé dva bloky.

d) Podtržení jedinečností dané lokality

V dané obci by měla být vyzdvihována místní historie, tradice, ale také místní klima a počasí – aby se mohlo přizpůsobit ekologické bydlení.

¹⁸ Z jejich pohledu je problémem především doprava, odcizenost obyvatel suburbií, nedostatek zeleně atd.



Obr. č. 2: Struktura města podle návrhu „Nových urbanistů“

Podle mého názoru vyvstává ve spojitosti s tímto konceptem řada problémů. Kdo bude celý (zcela jistě velmi nákladný) projekt financovat? Mají lidé o podobné zásahy do svého bydlení zájem? Budou lidé využívat veřejnou dopravu, i když bude blíže jejich bydlišti?

„New urbanism“ představuje do značné míry odlišný přístup k regulaci, než jsem nastínila ve své práci. Navrhuje konstrukci jakéhosi „ideálního města“ – kdo ovšem určí, co je pro obyvatele ideální, je otázkou.

5. Výzkum

Závěrečná část mé práce bude věnována výzkumu, který jsem provedla mezi obyvateli suburbii v zázemí Prahy. I když svým rozsahem určitě nemůže sloužit jako podklad pro případné univerzální závěry, může leccos naznačit. Výzkum je postaven na dotazníku, jehož hlavním tématem jsou zaprvé problémy, které lidi na suburbiích trápí, a zadruhé přístup obyvatel k dopravě. Dotazník byl předložen 43 respondentům ze 6 obcí ležících na okraji Prahy. Mezi tyto obce patří Jesenice (20 respondentů), Strašín (7 respondentů), Zvole (6 respondentů), Dolní Břežany (3 repondenti), Horušanky (6 respondentů), Dolní Chabry (1 respondent).

Uvědomuji si, že výběr obyvatel z několika různých lokalit může snížit výpovědní hodnotu průzkumu (proto několikrát uvádím i dílčí výsledky za jednotlivé lokality), tento aspekt ale může být i přínosný – dává nám možnost porovnat jednotlivé lokality.

5.1 Zadání dotazníku

Můj dotazník obsahoval následující otázky:

1. Kolik Vám je let?
 2. Jste spokojený/spokojená s fungováním Vámi vybrané lokality (označujete 1 až 10, 10 nejlepší)?
služby (obchody..).....
stav silnic: a) technický b) průjezdnost....
sociální prostředí (kontakt se sousedy..).....
 3. Co postrádáte, s čím nejste spokojena/spokojen?
 4. Využíváte veřejné dopravy?
 - ano
 - a) výhradně veřejné dopravy
 - b) obojí (i auto)
- jste s ní spokojen/spokojena? Co byste vylepšil-a?
- ne: používal-a byste ji za určitých okolností, za jakých?
5. Pokud používáte auto, čeho si na tomto způsobu dopravy ceníte nejvíce?
 6. Vozíte děti do školy (školky) ?
ano - ne
 7. Jakékoliv komentáře k životu ve Vaší lokalitě.

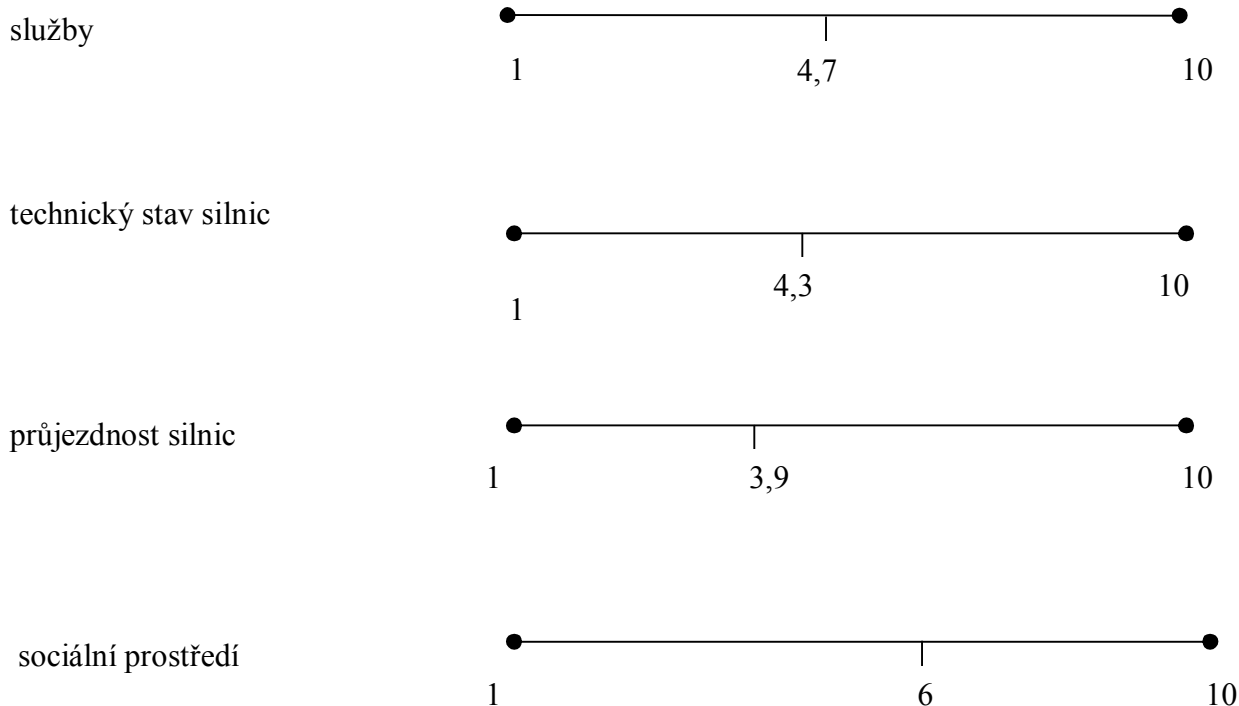
5.2 Výsledky

5.2.1 Věk

Věkový průměr obyvatel všech studovaných lokalit je 39,23 let ¹⁹, (median je 34 let). Tento výsledek potvrzuje, že na suburbiích žijí převážně mladší lidé.

5.2.2 Hodnocení života na suburbiu

V druhé otázce měli respondenti za úkol ohodnotit určité aspekty života na suburbiu. Hodnotili na škále 1 až 10, přičemž 1 je nejlepší, 10 nejhorší.



U této otázky je zajímavé porovnat dílčí výsledky jednotlivých lokalit s výsledky celkovými. Například v Jesenici byla průměrná známka udělená službám 6,55 (oproti celkovému průměru 4,7); naopak v porovnání s celkovým průměrem (3,9) dopadl v Jesenici hůře průměr u průjezdnosti komunikací – 2,75.

¹⁹ Mezi respondenty byl jeden obyvatel ve věku 99. Tato extrémní hodnota celkový průměr jistě výrazně zvýšila.

V Dolních Břežanech dostaly služby průměrnou známku 1,6 – výrazně méně než celková průměrná známka 4,7.

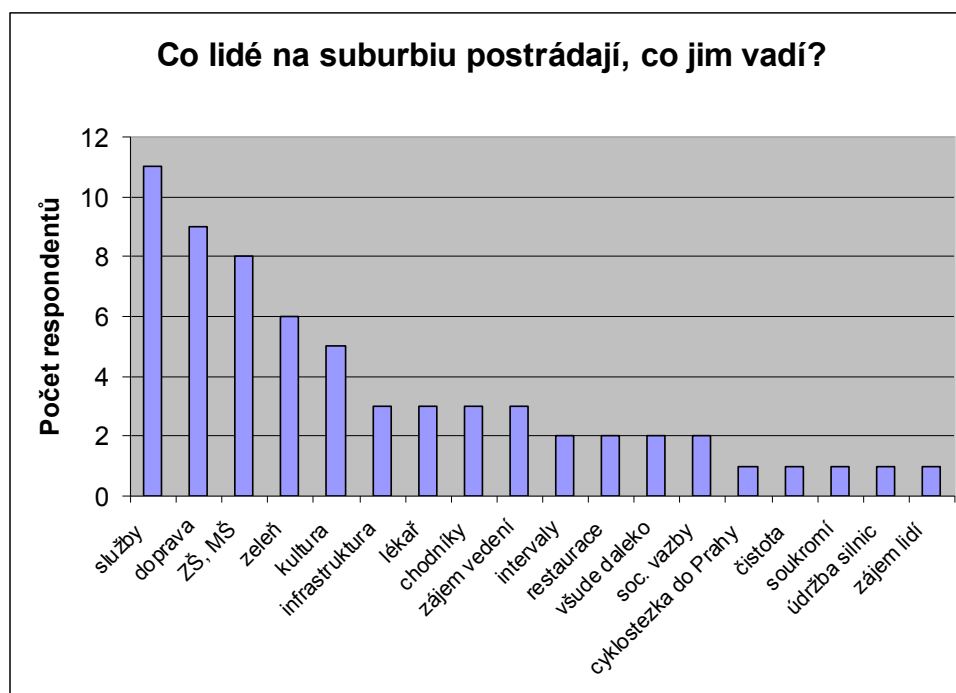
Vyšší stupeň suburbanizace (např. v obci Jesenice) s sebou přináší klady i zápory – větší obce jsou lépe vybaveny, mají ovšem větší dopravní problémy

5.2.3 Co lidé postrádají?

V této otázce měli respondenti zmínit jakékoli nedostatky, které je na předměstích trápí. Tato otázka byla otevřená, s možností více odpovědí.

Výsledky (viz obr. 5) v zásadě odpovídají problematickým bodům, které jsem zmiňovala výše – problémy s dopravou, nedostatek služeb, atd.

V dílčích výsledcích jednotlivých lokalit můžeme opět vypořádat značné rozdíly. Například v Jesenici respondenti opakovaně uvedli nedostatek zeleně – v jiných lokalitách naopak respondenti uvedli dostatek zeleně jako pozitivum. Nedostatek služeb (restaurace, obchody) v Jesenici podle odpovědí není problém, na menších suburbiích naopak ano.



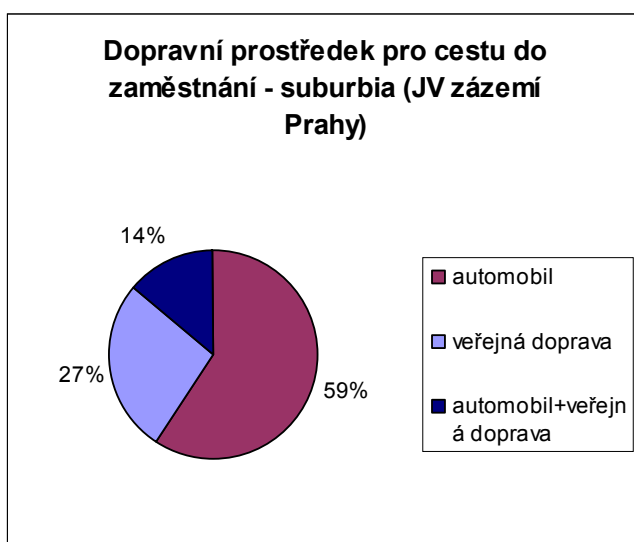
Graf č. 3: Problémy na suburbiích

5.2.4 Využívání veřejné dopravy

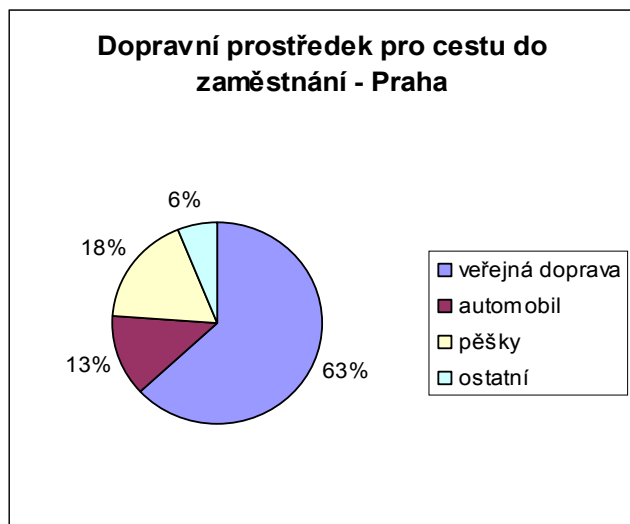
Účelem této otázky bylo zjistit, jaký způsob dopravy lidé ze suburbií upřednostňují (nebo spíše ukázat, že je to auto). Ve druhé podotázce jsem se ptala, zda respondenti připouští použití veřejné dopravy za jistých podmínek. Pokusit se zjistit, co stojí za upřednostňováním aut a jestli by případné investice do veřejné dopravy měly vůbec smysl, je podle mého názoru před zahájením takovýchto investic klíčové. Pokud například lidé preferují osobní dopravu z důvodu společenské prestiže, největší zefektivnění veřejné dopravy bude mít jen malý vliv na počet jejích uživatelů (také např. po zavedení mýta by asi byli mezi těmi, kteří by si byli ochotni připlatit).

Podle výsledků mého průzkumu, které jsou uvedeny v grafech číslo 4 a 5 se zdá, že auta jsou opravdu dominantním dopravním prostředkem pro obyvatele suburbií. Není ovšem zanedbatelné, že velké množství respondentů používá jak auto, tak veřejnou dopravu. Tito lidé mohou představovat potenciální skupinu, u které by se zkvalitněním veřejné dopravy dosáhlo kýženého výsledku – používali by více veřejnou dopravu (to samé platí pro mýto; po jeho zavedení by spíše patřili mezi ty, kteří pojedou veřejnou dopravou).

Naproti tomu lidé, kteří používají výhradně auto, se na veřejnou dopravu přeorientují méně pravděpodobně. V této skupině obyvatel odpovědělo 61% respondentů, že nepřipouští použití veřejné dopravy. Je navíc nutné si uvědomit, že i v rámci zbývajících 39 % oslovených, kteří použití veřejné dopravy připouští, může být nemalá skupina těch, kteří si to ještě rozmyslí.



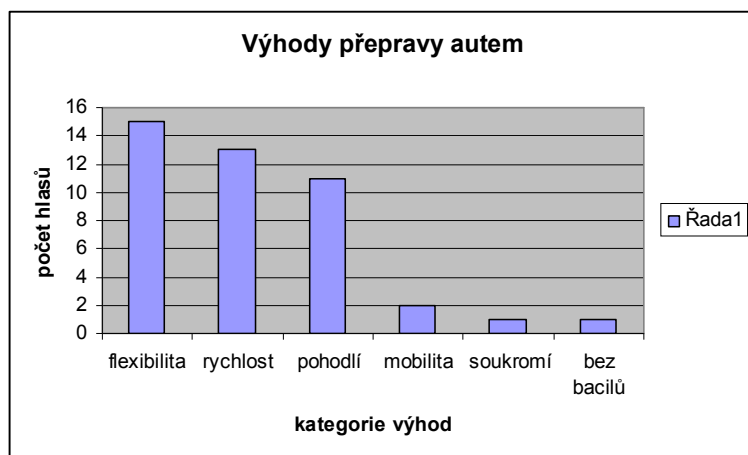
Graf č. 4 : Způsob dopravy obyvatel suburbií I



Grafy č. 5: Způsob dopravy obyvatel suburbii II

5.2.5 Výhody auta

V poslední otázce měli respondenti, kteří používají auto, uvést, čeho si na jeho použití cení nejvíce. Výsledky (viz graf č. 6) nejsou nijak překvapující; největší výhody vidí lidé ve flexibilitě, rychlosti a pohodlí.



Graf č. 6: Respondenty uvedené výhody přepravy autem

5.3 Závěr průzkumu

Z mého průzkumu lze vyvodit několik závěrů. Obyvatelé suburbií opravdu vnímají řadu problémů, které již byly v mé práci mnohokrát zmíněny – např. doprava, nedostatek služeb. Na druhou stranu nedostatečná kvalita sociálního prostředí se tímto průzkumem nepotvrdila.

V oblasti dopravy skutečně dominují auta, ale jistý prostor pro veřejnou dopravu zde existuje.

V otázce flexibility, má veřejná doprava jen omezené možnosti, pokud by ale došlo ke zlepšení v oblasti rychlosti, řada obyvatel by zřejmě její použití zvážila.

Závěr

Suburbanizace je výrazným trendem v současném utváření měst. Jejím prudkému rozvoji předcházely mnohé socioekonomické změny, bez kterých by tento jev v současné formě nebyl možný. Mezi tyto změny patří ekonomický růst posilující mobilitu obyvatelstva – především díky automobilům – a vznikající možnost změny životního stylu obyvatel měst. Tyto faktory měly a mají velký vliv na strukturu měst. Rovněž snížením dopravních nákladů, které umožnilo oddělení místa bydlení od místa zaměstnání, vznikl pro suburbanizaci prostor. Dalším potenciálním faktorem přispívajícím k jejímu rozvoji se zdá být stát, který svými zásahy často nezamýšleně působí řadu vedlejších dopadů – jak jsem se snažila ukázat, může mezi tyto dopady patřit i velká míra suburbanizace.

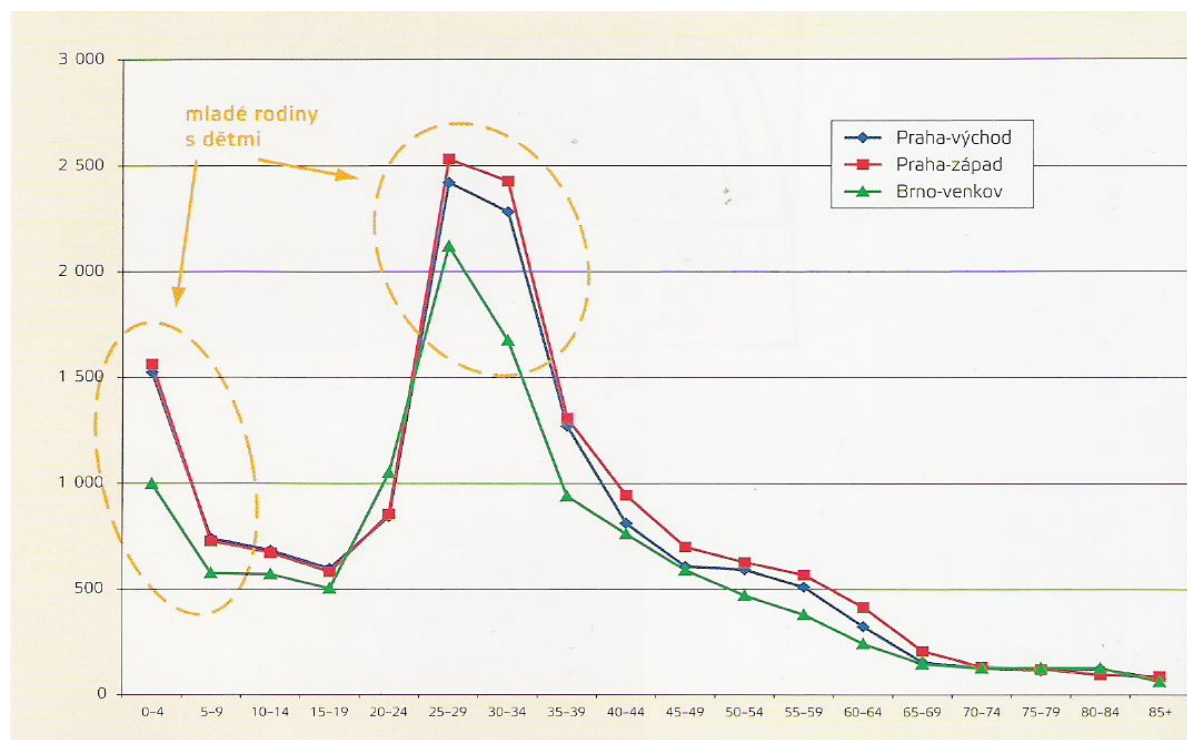
Dopady suburbanizace, kterými jsem se zabývala ve velké části své práce, se z ekonomického úhlu pohledu dají rozdělit na dvě skupiny. První z nich (zmíněné v druhé kapitole) sice mohou být obecně vnímány jako negativní, ale jejich ekonomická analýza není relevantní. Z toho vyplývá, že jakákoliv forma regulace není vhodným řešením. Druhá skupina dopadů suburbanizace – popsanych ve třetí kapitole – nastává kvůli neexistenci (vhodného) cenového systému. Tato absence vede k externalitám, a tudíž ke společensky neefektivní situaci. Pomocí nejrůznějších nástrojů by měly být tyto externality internalizovány – zde naopak prostor pro regulaci existuje.

Pokud by byly některé z forem regulace, které jsem nastínila, zavedeny, vliv na velikost a strukturu města by byl značný. Cena bydlení na suburbiu by stoupla, došlo by k poklesu poptávky po tomto typu bydlení a proces suburbanizace by byl méně rapidní. Města by se nerozpínala do prostoru v takové míře, jako je tomu v současnosti.

Příloha:

Struktura obyvatel na suburbiu – vzdělání a věk

Věk



Vzdělání

Stupeň dosaženého vzdělání	Struktura imigrantů (%)	Podíl v populaci (%)	
		Praha	zázemí
Základní	14,6	16,7	21,7
Střední bez maturity	32,5	28,8	39,3
Střední s maturitou	33,8	35,7	28,8
Vysokoškolské	19,2	18,8	10,2
Celkem	100,0	100,0	100,0

Zdroj: Ouředníček, 2007, (čerpáno z Ouředníček a kol., 2008, s. 40 a 45)

Seznam použité literatury:

Články a elektronické publikace:

BRUECKNER, Jan K.: Urban sprawl: lessons from urban economics (2000) The brookings institution,

<http://www.brookings.edu/es/events/bwpua/2000/03brueck.pdf> (20.2.09)

GLAESER, Edward L. – KAHN, Matthew, E.: Sprawl and urban growth (2003), National bureau of economic research,

<http://www.nber.org/papers/w9733> (2.2.09)

JOHNSON, Bruce M: On the economics of road congestion, Econometrica, Vol. 32, No. 1/2 (Jan. - Apr., 1964), pp. 137-150

MEREDITH, Jeremy R.: Sprawl and the new urbanist solution, Virginia Law Review, Vol. 89, No. 2 (Apr., 2003), pp. 447-503

MILLER, Laura J.: Family togetherness and the suburban ideal, Sociological Forum, Vol. 10, No. 3 (Sep., 1995), pp. 393-418

NECHYBA, Thomas J. – WALSH, Randall P.: Urban sprawl, The Journal of Economic Perspectives, Vol. 18, No. 4 (Autumn, 2004), pp. 177-200

OUŘEDNÍČEK, Martin a kol.: suburbanizace.cz (2008), dostupné na:

<http://www.suburbanizace.cz/odborne.htm> (10.2.09)

PUTNAM, Robert D.: Bowling alone: America's declining social capital, American studies at the university of Virginia,

<http://xroads.virginia.edu/~hyper/DETOC/assoc/bowling.html> (4.2.09)

REYNOLDS, D. J.: Congestion, The Journal of Industrial Economics, Vol. 11, No. 2 (Apr., 1963), pp. 132-140

SCHMEIDLER, Karel: Rostoucí mobilita a urbanistická struktura, Ekolist,
<http://www.ekolist.cz> (10.2.09)

TIEBOUT, Charles M.: A pure theory of local expenditures, The Journal of Political Economy, Vol. 64, No. 5 (Oct., 1956), pp. 416-424

Knižní publikace:

HRŮZA, J. – ZAJÍC, J.: Vývoj urbanismu I, vydavatelství ČVUT, 1995

KOSTELECKÝ, Tomáš – VOBECKÁ, Jana: Politické důsledky suburbanizace, Analýza případových studií proměn politického chování a občanské participace ve vybraných suburbánních lokalitách Prahy a Brna, Sociologický ústav AVČR, Praha, 2007

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

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

STIGLITZ, Joseph E.: Ekonomie veřejného sektoru, 1. vydání, Grada publishing 1997