

VÝVOJ VYBRANÝCH STŘEDOEVROPSKÝCH METROPOLITNÍCH REGIONŮ PO ROCE 1990

Milan Körner

Článek se zabývá vývojem osídlení středoevropských regionů v období po roce 1990. Sledovány jsou metropolitní regiony sousedních zemí, tedy Německa (Mnichov, Norimberk, Drážďany), Rakouska (Vídeň, Linec) a Slovenska (Bratislava) a pochopitelně region hl. m. Prahy.

Suburbánní rozvoj v metropolitních regionech je setrvale probíhajícím procesem, který v případě Prahy byl dlouhodobě (od konce třicátých let po počátek let devadesátých) přerušen. V posledních dvaceti letech probíhá tento vývoj i v bavorských a rakouských metropolitních regionech, kde pokračují trendy z předchozího období.

V rámci prací souvisejících se zpracováním ZÚR Středočeského kraje byl porovnáván vývoj regionů sousedních zemí s metropolitním regionem Prahy.

Sledovány byly regiony hlavních měst Bavorska (Mnichov), Rakouska (Vídeň) a Saska (Drážďany). Výběr byl doplněn regionem Norimberka, který, přestože jeho jádro tvoří půlmilionové město, rovněž v souhrnu překračuje milion obyvatel. Pro tento článek byl výběr rozšířen o regiony Bratislavy a Lince, které, i když mají menší jádrová města, se vyznačují vysoce nadprůměrnou ekonomikou výkonností a vazbami k území ČR.

Porovnání bylo zaměřeno na vývoj v posledních dvaceti letech. Demografické údaje byly aktualizovány k období 2010/2011.

Všechny sledované regiony, resp. jejich jádrová města (s výjimkou Drážďan) vykazují (v rámci EU) výrazně nadprůměrnou ekonomickou úroveň (měřenou HDP na obyv. v přepočtu kupní síly). Tato skutečnost je významná z hlediska regionálního rozvoje, který se pochopitelně výrazně promítá i do rozvoje „suburbánního“.

Struktura osídlení

Ve všech regionech dominují hlavní centra, která jsou většinou řádově odlišná od dalších center ve sledovaném území. Nejmenší odlišnost velikostí center je v regionu Linz–Wels (přibližně 3 : 1), největší v regionu Wien (65 : 1).

V jednotlivých regionech byla zastoupená města (obce) sledována v kategoriích:

- I. vyšší centra (více než 50 tisíc obyvatel)
- II. střední centra významná (20–50 tisíc obyvatel)
- IV. nižší centra (10–20 tisíc obyvatel)
- V. malá centra (5–10 tisíc obyvatel)
- VI. ostatní obce, pokud se ve výběru 25 největších obcí vyskytují

Členění dle počtu obyvatel nemusí vždy odpovídat skutečnému významu centra, jedná se tedy spíše o velikostní kategorie.

V regionu Mnichova dvě města mají více než 40 tisíc obyvatel (Freising, Dachau).

V regionu Norimberku dvě města mají více než 100 tisíc obyvatel (Fürth, Erlangen).

V regionu Drážďan dvě města mají téměř 40 tisíc obyvatel (Freital, Pirna).

V regionu Bratislavy jsou zahrnuta i centra na sousedním území Rakouska a Maďarska.

Nejvíce středních a vyšších center má region Mnichov (12), následuje Norimberk (8), Drážďany (5), Linec (4) a Vídeň (1). V Pražském regionu je to jedině Kladno, zahrnout lze i Beroun – Králův Dvůr (dříve jedno město).

Metropolitní region Prahy má nejslabší zastoupení středních a vyšších center. Nejvyšší zastoupení zde má skupina malých center (5–10 tisíc obyvatel), kde došlo v některých případech k posílení v souvislosti se suburbánním rozvojem. V metropolitním regionu Mnichova mají všechna zastoupená města (obce) více než 10 tisíc obyvatel, polovina z nich má více než 20 tisíc obyvatel.

Velmi silné zastoupení center nad 10 tisíc obyvatel má region Norimberku.

Nejvyšší zastoupení měst/obcí s méně než 10 tisíc obyvatel má region Linec, který má nejmenší jádrové město (190 tisíc obyvatel) i celkově nejnižší počet obyvatel.

	> 50 tis.	20–50 tis.	10–20 tis.	5–10 tis.	< 5 tis.	pozn.
Praha	1	-	7	11	6	
Bratislava	1	3	5	9	7	
Mnichov	-	12	13	*	*	měst/obcí větších než 10 tis. obyv. je více
Norimberk	2	6	11	6	*	měst/obcí větších než 5 tis. obyv. je více
Drážďany	-	5	8	11	1	
Vídeň	-	3	10	12	*	měst/obcí větších než 5 tis. obyv. je více
Linec	1	3	3	16	3	

Zastoupení velikostních kategorií obcí v jednotlivých regionech (aglomeracích) mimo vlastního centra

* do výběru 25 největších měst/obcí se vzhledem k existenci větších center nedostaly

Jádrové území regionů

Významný rozdíl je v kompaktním jádrovém území jednotlivých regionů.

V případě Prahy a Bratislavy je jádrové území výrazně menší než administrativní území města.

V regionu Norimberka je součástí souvislého jádrového území Fürth (115 tisíc obyvatel) a dále města Zirndorf (26 tisíc obyvatel), Oberasbach (17 tisíc obyvatel) a Stein (14 tisíc obyvatel).

V regionu Drážďan lze do souvislého jádrového území zařadit města Coswig (21 tisíc obyvatel), Radebeul (34 tisíc obyvatel), Freital (40 tisíc obyvatel) a Heidenau (16 tisíc obyvatel).

U Mnichova jsou uvnitř dálničního okruhu města/obce (ze sledovaného výběru) Haar (19 tisíc obyvatel), Ottobrunn (20 tisíc obyvatel), Neubiberg (14 tisíc obyvatel) a Taufkirchen (18 tisíc obyvatel). V obdobné pozici v jihozápadním sektoru, kde okruh není, jsou města/obce Gräfelting (13 tisíc obyvatel) a Unterhaching (23 tisíc obyvatel). Souvisle urbanizované území je však výrazně širší.

U Vídně souvisle urbanizované území zahrnuje zejména města/obce na jižním obvodu: Perchtoldsdorf (9 tisíc obyvatel), Brunn (11 tisíc obyvatel), Wiener Neudorf (9 tisíc obyvatel) a Mödling (20 tisíc obyvatel).

U Lince souvisle urbanizované území zahrnuje zejména města Leonding (25 tisíc obyvatel) a Treun (24 tisíc obyvatel).

V případě Prahy a Bratislavy na poměrně široce vymezené území přímo nenavazují sídla s více než 5 tisíci obyvateli.

Vídeň	4 132	3 924
Norimberk	2 713	3 186
Lince	1 973	1 770
Mnichov	4 359	3 835
Drážďany	1 596	1 468
Praha	2 503	-
Bratislava	1 177	-

Intenzita využití administrativního území jádrových měst (hustota osídlení obyv./km²)

Pozn.: kurzívou je uvedena intenzita vč. navazujícího souvisle urbanizovaného území

Intenzita využití území Prahy je nižší než je tomu u Vídně, Mnichova a Norimberka se započítáním území sou-

	počet obyv.	rozloha km ²	obyv./km ²
München	1 352	310,4	
Unterhaching	23	8,7	
Haar	19	12,9	
Ottobrunn	20	5,2	
Neubiberg	14	5,8	
Taufkirchen	18	22,0	
Gräfelting	13	9,6	
	1 459	380,4	3 835

	počet obyv.	rozloha km ²	obyv./km ²
Wien	1 714	414,9	
Perchtoldsdorf	15	12,6	
Brunn	11	7,3	
Wiener Neudorf	9	6,0	
Mödling	20	10,0	
	1 769	450,8	3 924

	počet obyv.	rozloha km ²	obyv./km ²
Dresden	524	328,3	
Coswig	21	25,9	
Radebeul	34	26,1	
Freital	39	40,5	
Heidenau	14	11,1	
	634	431,9	1 468

	počet obyv.	rozloha km ²	obyv./km ²
Nürnberg	506	186,4	
Fürth	115	63,4	
Zirndorf	26	28,8	
Oberasbach	17	12,1	
Stein	14	19,5	
	678	310,2	3 186

	počet obyv.	rozloha km ²	obyv./km ²
Linz	190	96,0	
Leonding	25	24,0	
Treun	24	15,0	
	239	135,0	1 770

Souvisle urbanizované jádrové území regionů

visle navazujících obcí, které je možno považovat za jádrové území metropolitního regionu.

Region Praha je obvykle v mezinárodních přehledech uváděn v hodnotě 1 410 tisíc obyvatel. To neodpovídá ani souhrnu území hl. m. Prahy a okresů Praha-východ a Praha-západ (1 545 tisíc obyvatel).

V regionu München nejsou zahrnuta centra: Freising (45,2 tisíc obyvatel), Erding (34,5 tisíc obyvatel) a jejich okolí. V regionu Wien není zahrnuto cent-

rum Baden bei Wien (25,2 tisíc obyvatel) a jeho okolí.

V regionu Nürnberg by mohlo být zahrnuto centrum Lauf a. d. Pegnitz (26,1 tisíc obyvatel) a jeho okolí.

V regionu Dresden nejsou zahrnuta centra: Meissen (27,5 tisíc obyvatel) a Coswig (21,2 tisíc obyvatel) a jejich okolí.

Region Linz-Wels (jako NUTS 3) má cca 530 tisíc obyvatel.

Region Bratislavy (jako NUTS 2) má cca 600 tisíc obyvatel.

		tis. obyv.	zahrnuje vyšší a střední centra
SRN	München	2 004,5	Dachau, Germering, Gilching, Fürstenfeldbruck
	Nürnberg	1 051,8	Erlangen, Fürth, Schwabach
	Dresden	785,0	Freital, Pirna, Radebeul
Rakousko	Wien	1 955,0	Klosterneuburg, Mödling, Perchtoldsdorf, Purkersdorf, Schwechat
	Linz	279,7	Traun, Leonding, Pasching, Ansfelden
	Wels	82,1	–
		361,8	

Výmezení metropolitních regionů

Pozn.: V SRN, Rakousku a Švýcarsku jsou vymezovány tzv. Stadtregiony. Přístupy sice nejsou totožné, přesto poskytují určité srovnání.

Ve výše uváděné studii byly uvažovány poněkud (nikoliv však významně) vyšší počty obyvatel v hodnotách: Wien – 2 260, München – 2 230, Praha – 1 650, Nürnberg – 1 190 a Dresden – 830 tisíc obyvatel.

Region Praha

Od většiny srovnávaných regionů se liší velkým administrativním vymezením hlavního centra a do roku 1990 na 50 let přerušným rozvojem příměstského území. V nejvýznamnějším poválečném „rozvojovém“ období (1970–1990) došlo k rozsáhlé sídlištní výstavbě v Praze a v některých průmyslových městech v regionu. Počet obyvatel mimo tato „centra“ stagnoval, případně klesal. Po roce 1990 ještě doznivala výstavba sídlišť. Došlo k rozpadu řady obcí a koncem devadesátých let již se začal projevovat nekoordinovaný rozvoj, zejména malých (odloučených) obcí bez jakékoliv infrastruktury.

Města nad 10 tisíc obyvatel v posledních 20 letech v podstatě stagnovala, více než 10% nárůst zaznamenaly jen Říčany, Brandýs n. L.-St. Boleslav a Čelákovice. Do určité míry došlo k posílení měst/obcí ve velikostní kategorii 5–10 tisíc obyvatel. Týká se to zejména Milovic v souvislosti s regenerací rozsáhlého bytového fondu „vojenského“ města. Velmi výrazný byl rozvoj obce Jesenice a dále se značným odstupem města Hostivice, obcí s významným polohovým potenciálem.

Největším problémem je však rozvoj dříve velmi malých obcí, které v období 1991–2011 ztrojnásobily až zdesetinásobily svůj počet obyvatel. Závažným problémem rozvoje je skutečnost, že pod-

statná část těchto obcí leží mimo hlavní koridory dopravní infrastruktury a vazby těchto rozvojových obcí (zejména k Praze) zatěžují nevyhovující silniční síť procházející řadou sídel. Četnost dopravních vazeb výrazně ovlivňuje skutečnost, že nové rozvojové obce nejenže svým obyvatelům nenabízejí pracovní příležitosti, ale v řadě případů ani základní vybavení (zejména školské). Nižší centra v příměstském území nejsou většinou schopna pokrýt potřeby „spádových“ obcí, v řadě případů procházejí poměrně značným rozvojem a mají v této oblasti deficity. Situace některých malých center se zlepšuje, úspěšných řešení je však zatím velmi málo.

Hlavní rozvojové koridory regionu (vybavené dopravní infrastrukturou) jsou ve směrech na Beroun a Benešov. Vývoj v těchto koridorech je však spíše podprůměrný. Třetím koridorem je směr na Lysou n. L., kde největší rozvoj byl v Milovicích, města Čelákovice a Milovice ale nemají dobré napojení na dálnici D11.

Severozápadní segment příměstského území je výrazně ovlivňován provozem letiště Ruzyně, přesto zde však dochází ke značnému rozvoji bydlení (Velké Přílepy, Horoměřice), a to i v situaci velmi špatného spojení s Prahou.

K velkému rozvoji bydlení došlo zejména v území jižně od Prahy, které má velmi kvalitní přírodní zázemí. Po téměř desetiletém zpoždění byla zprovozněna jihozápadní část Pražského okruhu (od R7 po D1). Dvě z mimoúrovňových křižovatek (Jinočany a Písnice) však nemají radiální propojení na pražském území, takže rozváděcí funkce okruhu se neuplat-

ňuje. V území není železniční doprava, výstavba jižní větve metra do prostoru Písnice bude zřejmě dlouhodobou záležitostí.

Dlouhodobým deficitem je též přestavba železničního spojení Kladno – Praha, které by též mělo řešit napojení letiště Ruzyně. V území jižně od Kladna (v koridoru R6) dochází k poměrně významnému rozvoji bydlení. Kladno má velmi rozsáhlé a kvalitní vybavení, dostupné jsou Křivoklátské lesy. Vyjíždka z obcí za prací v tomto území je však směřována z větší části do Prahy (vč. areálu letiště Ruzyně).

Region Bratislava

leží přímo na hranicích Rakouska a Maďarska. Je proto pochopitelné, že po vstupu Slovenska do EU narůstá přeshraniční působnost Bratislavy i na území sousedních zemí. Město Bratislava má mimořádně rozsáhlé administrativní vymezení.

Bratislava je významným dopravním uzlem, má dálniční a železniční spojení do směrů:

Brno – Praha, Žilina – Tatry, Budapešť a především Vídeň, která je vzdálená cca 60 km.

Osídlení východní části Rakouska je velmi slabé, největší tři města (Bruck, Neusiedel, Hainburg) jen málo přesahují 5 tisíc obyvatel.

Obdobná situace je i na maďarském území, kde je však třicetitisícové město Mosonmagyaróvár.

Hlavní rozvojové území je v prostoru mezi Bratislavou a Trnavou na jihovýchodním úpatí Bílých Karpat. Je obsluhováno železniční dopravou a je dostupné z dálnice D1.

Z měst nad 10 tisíc obyvatel byl největší rozvoj v uplynulých dvaceti letech v Senci a Pezinku. Mírně ztrácela hlavní centra (Bratislava, Trnava) a více Galanta a Sládkovičovo. Nejvyšší dynamiku vykazují menší obce (Dunajská Lužná, Ivanka) ležící na východním obvodě Bratislavy a dále město Stupava na západním okraji Bílých Karpat.

Nárůsty počtu obyvatel v příhraničních obcích na rakouském a maďarském území nejsou svými objemy významné.

Rozvoj obcí v koridoru dálnice a železniční trati Vídeň – Budapešť (Bruck, Pandorf, Neusiedel) je zřejmě více ovlivňován Vídní než Bratislavou. Ta je sice bližším, ale výrazně slabším centrem.

Vídeň s Bratislavou vytvářejí jeden z nejvýznamnějších středoevropských metropolitních regionů.

Výhledově je sledováno nové silniční propojení Stupava – Marchegg (severně Dunaje).

Podstatná část bratislavského regionu je totožná s Bratislavským krajem. Ten má v současné době (2011) 602,4 tisíc obyvatel, v období 1991–2011 v území přibýlo 3,4 tisíc obyvatel, přičemž ztráta samotné Bratislavy byla 9,4 tisíc obyvatel. To znamená, že suburbánní rozvoj měl souhrnnou hodnotu cca 13 tisíc obyvatel. Nárůst 3,4 tisíc obyvatel byl v sídlech Sv. Jur, Pezinok a Modra, 2,3 tisíc obyvatel přibýlo ve městě Senec a 1,6 tisíc obyvatel přibýlo v sídlech Ivanka a Bernolákovo. V těchto šesti městech a obcích přibýlo dohromady cca 7,3 tisíc obyvatel.

Region Mnichov

je dlouhodobě prosperujícím územím. Ve sledovaném období (1990–2011) došlo k nárůstu počtu obyvatel v podstatě ve všech městech/obcích. Mnichov zvýšil počet obyvatel o 124 tisíc. Ve městech/obcích ve velikostní skupině 20–50 tisíc obyvatel došlo k nárůstu o cca 56 tisíc.

Velikostní skupina obcí (městem je jen Garching) s 10–20 tisíci obyvatel je rozsáhlejší než sledovaný výběr 25 obcí uvedených v tabulce.

Výstavou nového letiště (po Frankfurtu/M. druhého nejvýznamnějšího v SRN i celé střední Evropě) došlo v uplynulých 20 letech k výraznému

rozvoji blízkých měst Freising (30 %) a Erding (37 %), ale i v dalších městech/obcích v území severovýchodně od Mnichova. Jsou to zejména Garching (37 %), Neufahrn b. F. (27 %) a Eching (40 %).

Okres Landkreis München je nejbohatším evropským regionem (mimo vnitřního Londýna). Tuto skutečnost dokládá i pokračující rozvoj sídel na jihovýchodním obvodě: Unterhaching (31 %), Vaterstetten (24 %), Neubiberg (53 %), Taufkirchen (20 %).

K významnému rozvoji došlo i v prostoru Dachau (20 %) – Karlsfeld (34 %). Určitý suburbánní rozvoj existuje v jihozápadním sektoru regionu s mimořádným přírodním prostředím (Starnberger See a údolí Isaru).

Region disponuje nadprůměrnou dopravní infrastrukturou.

Region Norimberk

vykazuje nárůst počtu obyvatel téměř ve všech sledovaných 25 největších městech/obcích. Vyšší nárůst v období 1990–2011 vykazují města nad 20 tisíc obyvatel, ve třech případech (Zirndorf, Roth a Herzogenaurach) dokonce nad 20 %.

Obdobná situace je i v kategorii 10–20 tisíc obyvatel, kde největších nárůstů (nad 20 %) dosahují města a některé další obce.

Rovněž v kategorii pod 10 tisíc obyvatel nejvíce rostlo město Heilsbronn. Žádné ze sledovaných měst/obcí nemělo ztrátu vyšší než 1 %.

Ve třech největších městech metropolitního regionu (Nürnberg, Fürth, Erlangen) došlo v období 1990–2011 k nárůstu o cca 57 tisíc obyvatel, tedy výrazně většímu než v ostatních sledovaných městech a obcích.

Ve velikostní kategorii 20–50 tisíc obyvatel (6 měst) přibýlo dalších cca 22 tisíc obyvatel.

Tento vývoj potvrzuje pokračující rozvoj větších měst s rozsáhlou sociální infrastrukturou. Sídelní struktura v metropolitním regionu je dlouhodobě stabilizovaná. Vzhledem k ekonomické úspěšnosti tohoto území lze i nadále předpokládat pozitivní vývoj.

Region Drážďany

je ve sledovaném souboru jediným, který souhrnně vykazuje ztráty počtu obyvatel.

Vlastní Drážďany sice zaznamenaly v období 1991–2011 mírný nárůst. Ten je ale ovlivněn též rozšířením administrativního území.

V kategorii měst nad 20 tisíc obyvatel jen dvě města (Coswig a Radebeul) měla malý nárůst (1,2 a 0,6 tisíc obyvatel). Další města (Pirna, Freital a Meissen) ztratila 6,6–9,1 tisíc obyvatel.

Skupina měst o 10–20 tisících obyvatelích vykazovala převážně ztráty, nejvíce Heidenau cca 4,6 tisíc obyvatel. Malý nárůst mělo jen město Dippoldiswalde.

V Sasku v důsledku rozsáhlé migrace do jiných zemí SRN dochází po roce 1990 v řadě případů k administrativnímu slučování obcí. Tato skutečnost mohla ovlivnit nárůsty některých dřívě malých obcí – nejvýznamnější rozvoj z 5,6 na 7,1 tisíc obyvatel (o téměř 27 %) byl v obci Glashütte. Týká se to zejména měst Wilsdruff (14 sídel) a Bannewitz (11 sídel) a obcí Moritzburg (6 sídel) a Klipphausen (23 sídel). Agregovaná sídla byla ve všech případech součástí více dřívějších obcí. V Sasku není k dispozici pravidelné sčítání obyvatel, sledována jsou v pětiletých cyklech (od roku 1995) města (obce) nad 15 tisíc obyvatel.

Vzhledem k celkovému vysokému úbytku počtu obyvatel jsou suburbanizační trendy v oblasti bydlení po roce 1990 minimální. Výstavba je realizována v rámci administrativního území Drážďan a v malém rozsahu v několika dalších obcích, většinou se jedná o města v příměstském území Drážďan.

Region Vídeň

Regionu dominuje hlavní město Rakouska, které v období 1991–2011 narostlo o cca 174 tisíc obyvatel. Před sto lety měla Vídeň 2,1 milionů obyvatel. Relativně málo je zastoupena skupina měst nad 20 tisíc obyvatel (Klosterneuburg, Baden b. W., Mödling), která v souhrnu zaznamenala nárůst jen o 3,3 tisíc obyvatel.

Významnější je skupina 10 měst/obcí s 10–20 tisíci obyvatel, která souhrnně zaznamenala nárůst o 23,3 tisíc obyvatel. Větší nárůsty měla města/obce těsně nad 10 tisíc obyvatel, která vykazovala nejvyšší procentuální nárůsty: Gänserndorf (60 %), Gerasdorf (54 %), Brunn a. G. (31 %).

Ve skupině pod 10 tisíc obyvatel největší nárůsty zaznamenaly Strasshof a. d. N. (2,9 tisíc – 51 %), Gross Enzersdorf (2,8 tisíc – 41 %) a Deutsch Wagram (1,8 tisíc – 30 %).

Největší rozvoj probíhal v území severně a severovýchodně od Vídně, zejména v koridoru železniční trati Nordbahn. Rozvoj probíhá i na severu Vídně, kde je prodlužována trasa U1 metra ze stanice Kargan do prostoru Leopoldau s vazbou na linie S-Bahn (S1, S2). V tomto prostoru též byla realizována kapacitní silnice S2 navazující na A23. Na severním obvodu města je realizována kapacitní silnice S1 umožňující objezd Vídně a napojení dálnice A5 budované ve směru na Brno.

Tradiční rozvojové území jižně od Vídně (na východním obvodu Wienerwaldu) již vykazuje nižší dynamiku. Výjimkou jsou obec Brunn am Gebirge (nárůst 2,7 tisíc – 31 %), obec Guntramsdorf (nárůst 2,0 tisíc – 29 %) a město Traiskirchen (nárůst 3,3 tisíc – 24 %).

Rozvoj regionu je výrazně limitován přírodními faktory. Na jihozápadě se jedná o Wienerwald s přírodním parkem Föhrenberge a na východě o údolí Dunaje, Národní park Donauauen. Významným rozvojovým limitem v jihovýchodním sektoru regionu je letiště Schwechat.

Vídeň vytváří společně s Bratislavou významný středoevropský metropolitní region. Železniční propojení je možné dvěma koridory (přes Marchegg a Kitzsee), dálniční přes Bruck a. d. L., trasou A6 odbočující z A4 (Vídeň – Budapešť). Výhledově je sledováno kapacitní propojení přes Marchegg na slovenskou Stupavu.

Osídlení prostoru mezi Vídní a Bratislavou je velmi slabé. Na Dunaji je jediné malé město Hainburg a. d. D. Největšími městy jsou Bruck a. d. L. a Neusiedel a. S. s méně než 8 tisíci obyvateli. Ta jsou dobře dostupná, obdobně jako Hainburg, z blízké Bratislavy.

Region Linz – Wels

je druhým nejvýznamnějším (demografickým i ekonomickým) prostorem Rakouska.

Je též významným dopravním uzlem, kterým procházejí hlavní železniční tratě a dálnice ve směrech z Vídně na Passau – Regensburg, Salzburg – Villach, München a Graz.

Deficity v dopravní infrastruktuře (silniční a železniční) jsou zejména ve směru na České Budějovice – Prahu.

S výjimkou měst Lince a Steyru, která stagnují, resp. mírně ztrácejí obyvatel, zaznamenávají všechna sledovaná města/obce nárůst (od 5 do 15 %).

Pozitivní skutečností je, že nárůst o více než 10 % měla i města nad 10 tisíc obyvatel (Leonding, Marchtrenk a Enns). Dalším pozitivem je, že (až na výjimky) i ve skupině obcí 5–10 tisíc obyvatel rostou více města než ostatní obce.

V absolutních hodnotách byly největší nárůsty počtu obyvatel ve městech/obcích Leonding (4,1 tisíc), Engerwitzdorf (2,5 tisíc), Marchtrenk (1,9 tisíc) a Perg (1,8 tisíc). Procentuální nárůsty byly nevyšší v obci Engerwitzdorf (40 %) a Perg (30 %). Více než 15% nárůst byl u dalších 5 měst/obcí.

Mimo prostoru mezi hlavními centry (Lincem a Welsem) vzdálenými cca 25 km největší dynamiku vykazuje území severovýchodně od Lince, kde končí současná dálnice A7, a na kterou navazuje výstavba kapacitní silnice S10 (směrem na Freistadt a ČR).

Dopravní infrastruktura

Významným faktorem fungování metropolitních regionů je dopravní infrastruktura (silniční a železniční).

Její základní složkou je regionální (příměstská) železniční doprava zajišťující pravidelné (intervalové) spojení s hlavním centrem regionu, ale i s ostatními významnými aktivitami, které pochopitelně nejsou v regionu rovnoměrně rozloženy.

Ve velkých městech (Vídeň, Mnichov, Praha, Norimberk) je základem systému hromadné dopravy metro. Vzhledem k vysoké výkonnosti (a ekonomické náročnosti) jsou sítě metra většinou koncipovány tak, aby obsluhovaly nejvýznamnější „vnitroměstské“ aktivity s vysokou indukci poptávky po dopravě.

Nejúspěšnější jsou systémy větvené, neboť umožňují jak rozsáhlejší plošnou obsluhu, tak velmi krátké intervaly na „společných“ vnitroměstských úsecích. Ze sledovaného souboru je

vynikajícím příkladem Mnichov. Prodlužování tras metra do vzdálenějších lokalit je v případech Mnichova a Vídně výjimečné, naopak v Praze větvení neexistuje.

Metro ve Vídni a Mnichově se (na rozdíl od Prahy) vyznačuje provázáním se sítí příměstské železnice (S-Bahn) a vysokou nabídkou záchytných parkovišť (P+R) pro zachycení individuální automobilové dopravy (IAD).

Tramvajová doprava nemá pro regionální vazby větší význam, pro přestup z IAD není atraktivní. Ojedinelou výjimkou je tramvaj Vídeň – Baden¹⁾.

Přístupy v jednotlivých regionech jsou částečně odlišné, významná je existence metra.

S-Bahn by měla generovat standard blízký liniím metra a měla by být s tímto systémem i organizačně provázána (Mnichov, Vídeň). Zajišťuje ve velkém rozsahu i vnitroměstské vztahy.

U menších měst (Norimberk, Drážďany) jsou v systému S-Bahn jen některé trasy, ostatní regionální vazby jsou v jiné kategorii (R, DB).

Systém příměstské železniční dopravy v Pražském metropolitním regionu nevykazuje parametry S-Bahn (označení symbolem S je zavádějící). Většinou se jedná o standardní železniční dopravu realizující spíše meziregionální vazby.

Vývoj počtu obyvatel v suburbánním území hlavního města Prahy

Jsou zde sledována města (obce), která mají, nebo mohou mít, roli nižších center v příměstském území (s více než 5 tisíci obyvateli).

S výjimkou Jesenice jde o města. Všechna (mimo Milovic) jsou obcemi s pověřeným obecním úřadem (POÚ). Brandýs n. L.-St. Boleslav, Říčany, Lysá n. L. a Český Brod jsou též obcemi s rozšířenou působností (ORP).

V následujícím přehledu jsou uvedeny obce (větší než 800 obyvatel v roce 2011), které vykázaly za posledních 20 let nárůst o více než 200 %. Z těchto obcí je šest měst, tři obce (Jesenice, Hostivice a Kamenice) jsou POÚ.

V tomto souboru řazeném dle indexu vývoje výrazně převažují obce s méně než 3 000 obyvateli.

Železniční spojení s Prahou mají obce Milovice, Zeleneč, Světice, Nučice, Ořech, Hostivice, Zbuzany, Měšice, Rudná a Mnichovice.

Přímé napojení na silnice kategorie D, R mají obce Nupaky, Vestec, Jesenice, Dolní Břežany, Zdiby, Kunice, Ořech, Hostivice, Jinočany, Průhonice, Rudná a Velká Dobrá.

Další rozvojové aktivity v příměstském území

Suburbánní rozvoj nezahrnuje jen problematiku bydlení, i když ta je nejlépe kvantifikovatelná.

Velké nároky na plochy mají též areály komerčního charakteru, zejména velká logistická centra a obchodní zóny.

Dalšími rozsáhlými rozvojovými plochami jsou plochy výstavišť, velkých sportovních a volnočasových center (golf aj.).

Důvody pro jejich lokalizaci mimo souvisle urbanizované území jsou zejména:

- Menší administrativní území hlavního či dalších významných center regionu, a z toho vyplývající nemožnost umístění. Hlavními ukazateli jsou vysoké zalidnění (obyv./km²), vysoké zastoupení lesů, chráněných území přírody na území těchto měst apod.
- Problematická vazba na nadřazené dopravní sítě (uvnitř zastavěného území). Týká se zejména aktivit indukujících vysoké zatížení dopravních sítí, včetně dopravy nákladní.
- Obavy obyvatel z umísťování větších aktivit (někdy i bydlení) do blízkého okolí (zatížení území).

Situace v jednotlivých regionech je výrazně odlišná.

V regionech Bavorska a Rakouska vývoj a rozmísťování významných ekonomických (a dalších) aktivit proběhly již ve velkém rozsahu před rokem 1990. Tyto regiony mají relativně vyvážený rozsah hlavních funkcí a předmětem „rozvoje“ je především dosahování vyšší kvality (standardu).

K významným změnám došlo zejména v metropolitním regionu Mnichova, kde bylo vybudováno nové letiště a na ploše stávajícího letiště (Riem) vznikl nový veletržní areál, rozsáhlé obytné soubory, občanská vybavenost, parky a další aktivity.

V Česku, na Slovensku a do jisté míry i v Sasku (býv. NDR) existovaly počátkem 90. let značné deficity v oblasti obchodu a služeb. Naopak došlo ke vzniku velkých devastovaných území v souvislosti se zánikem nekonkurenceschopných výrobních a jiných ekonomických subjektů.

V **Drážďanech** byly z velké části obchodní a další aktivity směřovány na přestavbu a dostavbu centra, zejména Pragerstrasse propojující hlavní nádraží s obnoveným historickým jádrem města. Další aktivity byly směřovány k odstranění deficitů těchto funkcí v zastavěném území Drážďan či bezprostředně navazujících měst. V „zastavěném“ území byly (a jsou) ještě od 2. světové války rozsáhlejší „volné“ plochy. Nejvýznamnější nákupní zóna je Elbepark při dálnici A4 na přivaděči Dresden Neustadt.

V **aglomeraci Linz-Wels** jsou tyto aktivity převážně směřovány do území mezi hlavními centry, zejména na území měst Leonding a Traun. Určitý rozvoj v tomto území pokračuje i po roce 1990, především se jedná o zvyšování standardu stávajících areálů (etážová parkoviště apod.).

V **Bratislavě** jsou nejvýznamnější komerční areály ve vazbě na dálnici D1 na východním obvodu města (u letiště Ivanka) a na severu Petržalky u výstaviště Incheba. Obě tyto lokality leží v blízkosti největších obytných souborů Ružinov a Petržalka.

	počet obyvatel			nárůst obyv. 1991–2011	index vývoje 2011/1991
	3. 3. 1991	1. 3. 2001	31. 12. 2011		
Brandýs n. L.-St. Boleslav	15 644	15 298	17 389	1 745	111,2
Říčany	10 650	10 876	13 856	3 206	130,1
Čelákovice	10 295	10 031	11 615	1 320	112,8
Milovice	1 330	4 212	9 800	8 470	736,8
Lysá nad Labem	8 450	8 208	8 802	352	104,2
Roztoky	5 756	5 733	7 839	2 083	136,2
Hostivice	4 021	4 586	7 506	3 485	186,7
Jesenice	1 758	2 475	7 036	5 278	400,2
Český Brod	7 031	6 670	6 843	-188	97,3
Černošice	4 351	4 631	6 447	2 096	148,2
Úvaly	4 604	4 690	6 037	1 433	131,1
Odolena Voda	4 226	4 344	5 542	1 316	131,1

Města a obce s více než 10 a 5 tisíci obyvateli v okr. Praha-východ a Praha-západ a SO ORP Lysá n. L. a Český Brod

1) V některých evropských regionech je provozován systém tram – train, při kterém městské tramvaje v regionálním zázemí využívají železniční trať. Jedná se o regiony s menšími jádrovými městy (bez metra).

	počet obyvatel			nárůst obyv. 1991–2011	index vývoje 2011/1991
	3. 3. 1991	1. 3. 2001	31. 12. 2011		
Nupaky	81	96	966	885	1192,6
Květnice	115	120	1 307	1 192	1136,5
Milovice	1 330	4 212	9 800	8 470	736,8
Vestec	369	774	2 145	1 776	581,3
Ohrobec	259	597	1 103	844	425,9
Jesenice	1 758	2 475	7 036	5 278	400,2
Chýně	545	637	1 930	1 385	354,1
Velké Přílepy	851	948	2 984	2 133	350,6
Březová-Oleško	254	372	834	580	328,3
Dolní Břežany	1 045	1 444	3 430	2 385	328,2
Zvole	553	883	1 675	1 122	302,9
Šestajovice	1 013	1 280	3 037	2 024	299,8
Sulice	492	708	1 470	978	298,8
Bašť	555	549	1 631	1 076	293,9
Zdiby	971	1 129	2 786	1 815	286,9
Holubice	577	609	1 616	1 039	280,1
Horoušany	367	405	971	604	264,6
Psáry	1 309	1 814	3 422	2 113	261,4
Nehvizdy	825	848	2 077	1 252	251,8
Statenice	524	663	1 287	763	245,6
Louňovice	376	389	922	546	245,2
Mratín	538	570	1 245	707	231,4
Dobřejovice	425	567	975	550	229,4
Kunice	522	570	1 192	670	228,4
Hovorčovice	976	984	2 130	1 154	218,2
Zeleneč	1 361	1 383	2 936	1 575	215,7
Horoměřice	1 645	2 042	3 509	1 864	213,3
Libeň	571	685	1 213	642	212,4
Mukařov	995	1 232	2 110	1 115	212,1
Lety	643	777	1 354	711	210,6
Světlce	509	684	1 066	557	209,4

Vybrané obce s indexem vývoje počtu obyvatel > 200 a počtem obyvatel > 800 (řazeno dle indexu vývoje)

Pozn.: Zvýrazněny obce nad 5 tisíc obyvatel, kurzívou obce s méně než 3 tisíc obyvatel

	počet obyvatel			nárůst obyv. 1991–2011	index vývoje 2011/1991
	3. 3. 1991	1. 3. 2001	31. 12. 2011		
Křeslice	235	343	904	669	384,7
Šeberov	1 240	1 644	2 980	1 740	240,3
Kolovraty	1 454	1 756	3 298	1 844	226,8
Koloděje	628	832	1 372	744	218,5
Benice	256	358	549	293	214,5
Praha 22 – Uhřetěves	4 314	4 629	9 025	4 711	209,2
Vinoř	1 851	2 542	3 835	1 984	207,2
Běchovice	1 605	1 538	3 101	1 496	193,2
Dubeč	1 843	1 997	3 393	1 550	184,1
Čakovice	5 561	5 681	10 071	4 510	181,1
Satalice	1 395	1 348	2 383	988	170,8
Praha 21 – Újezd n. L.	6 147	7 116	10 334	4 187	168,1

Charakter suburbánního území mají též některé městské části hl. m. Prahy

Pozn.: V přehledu jsou MČ ve východní části území hl. města.

Uvedeny jsou MČ s nárůstem o více jak polovinu obyvatel oproti roku 1991. Pozitivní skutečností je, že zatím nedošlo (na rozdíl od příměstského území) k rozvoji velmi malých MČ (Nedvězí, Královice)

U Vídně, Mnichova a Norimberku v 90. letech již nebyly významnější deficity, které by vyvolávaly potřebu nových regionálních nákupních center. Jediným významným velkým projektem byl areál Wien City Süd, který se rozkládá při dálnici A2 v prostoru Maria Enzersdorf. Je však důsledkem předchozího vývoje.

V metropolitních regionech Mnichova a Norimberku existují významná centra, většinou historická města, která komplexně saturují obslužné funkce na plochách v kompaktním území.

V Pražském metropolitním regionu, s výjimkou Kladna, které se velikostí výrazně odlišuje (a je poměrně komplexně vybaveno), neexistují významnější centra s regionální působností. Až do konce osmdesátých let byla podporována výstavba bytů v průmyslových centrech. Počet obyvatel v ostatních obcích stagnoval nebo klesal. V Praze byly před rokem 1990 realizovány rozsáhlé obytné soubory (sídlišťe) ve velké vzdálenosti od celoměstského centra a jejich standard vybavení byl s výjimkou základní sociální infrastruktury (školy aj.) nízký.

Po roce 1990 bylo založeno několik velkých „nákupních“ zón (v duchu koncepcí 60. let). Tři z těchto zón byly na území Prahy (Černý Most, Zličín, Letňany), čtvrtá při dálnici D1 v prostoru Čestlice – Průhonice. Centra Černý Most a Zličín jsou na konečných stanicích (terminálech) trasy B metra.

K významným změnám došlo po roce 1990 v ČR a dalších středovýchodních zemích v oblasti logistiky. Zatímco dříve významný rozsah obchodních a výrobních areálů zaujímaly sklady, nyní se kompletace dodávek provádí v logistických areálech v aktuální potřebné skladbě. U nadnárodních firem (řetězců) je to již dlouhodobě realizovaný proces, který vede k vysoké efektivitě. K lokalizaci logistických základen do okolí Prahy vedly pochopitelně racionální úvahy. Pražský region je nejvýznamnějším a zároveň výrazně nejbohatším regionem v ČR. To znamená, že v tomto území je vysoká a koncentrovaná spotřeba, generovaná mj. i výrazně nejvyšší výstavbou bytů. Samozřej-

mě významným faktorem je i mimořádná poloha ve středu Čech, na křižovatce řady významných radiálních silnic nadřazené sítě. Logicky byly tedy nové areály lokalizovány při vstupech radiálních dálnic a rychlostních silnic na zatím jen částečně dokončený Pražský okruh. Na rozdíl od nákupních center jsou nejvýznamnější areály (s výjimkou Horních Počernic) lokalizovány mimo území hl. m. Prahy, většinou při nejbližších mimoúrovňových křižovatkách. Jsou to lokality na:

D1: Modletice – Jažlovice, Velké Popovice – Kunice

D5: Rudná

R6: Hostivice, Jeneč – Dobrovíz

R7: Tuchlovice – Kněževes

D8: Zdíby – Klecany, Úzice – Kozomín

R10: Horní Počernice, Brandýs n. L. – Zápy

D11: Jirny

V některých areálech jsou zastoupeny i výrobní firmy, samostatná logistika vytváří (zejména ve vztahu k ploše areálů) jen nízkou nabídku pracovních příležitostí.

Místo závěru

V předchozích kapitolách byl komentován vývoj vybraných středoevropských regionů v období 1990/91–2010/11. Toto období bylo pro ČR, Slovensko a Sasko novou kapitolou z hlediska změny politické a ekonomické situace a začleňování do EU.

Porovnání okresů Praha-západ a Landkreis München umožňuje hlouběji komentovat (suburbánní) vývoj regionů Prahy a Mnichova.

Volba těchto území je poměrně logická, vyplývá z toho, že oba okresy přímo navazují (ve velké části) na obvod jádrového města, a to dokonce na jeho kompaktní území. Hranice hl. m. Prahy západním a jižním směrem je cca 10 km od centra, východním směrem je až v dvojnásobné vzdálenosti. Z toho vyplývá, že prostorové vazby podstatné části území okresu Praha-západ jsou (nebo mohou být) intenzivnější než je tomu u vzdálenějších městských částí na východní části administrativního území Prahy.

Oba srovnávané okresy mají zejména ve své jižní části mimořádný potenciál pro rozvoj bydlení v kvalitním prostředí. Významnou odlišností je letiště Ruzyně, které svým provozem zasahuje do severní části okresu Praha-západ. Pozitivní důsledky existence letiště, zejména rozvoj ekonomických aktivit, se však (na rozdíl od jiných evropských regionů) zatím neprojevují.

V jižní části území okresu Landkreis München je vojenská univerzita (včetně vlastního letiště), v severní části, ve městě Garching (které má též spojení s metrem) je rozvíjen významný areál vysokých škol a výzkumných pracovišť.

Značná rozdílnost je ve struktuře osídlení a ve vývoji území po roce 1950.

- v okrese Praha-západ mají ze 79 obcí jen 4 více než 5 tisíc obyvatel;
- v okrese Landkreis München mají z 29 obcí jen 3 méně než 5 tisíc obyvatel;
- v okrese Praha-západ je 8 měst (z 13 obcí, které mají více než 3 tisíce obyvatel);
- v okrese Landkreis München jsou 2 města (ze 14 obcí, které mají více než 10 tisíc obyvatel);
- okres Praha-západ ztratil v období 1961–91 cca 7 tisíc obyvatel, v období 1991–2011 byl nárůst cca 48 tisíc obyvatel;
- okres Landkreis München zvýšil v období 1961–87 počet obyvatel o cca 127 tisíc, v období 1987–2010 byl nárůst o cca 73 tisíc obyvatel.

Průměrná obec v okrese Landkreis München má cca 11 tisíc obyvatel. Tato velikost umožňuje rozsáhlou v podstatě komplexní infrastrukturu.

Průměrná obec v okrese Praha-západ má 7x méně obyvatel (cca 1,6 tisíc), dosažení srovnatelného standardu pro podstatnou část obcí je zcela nereálné. Příměstské území Prahy procházelo v období 1961–91 vývojem výrazně odlišným od jiných evropských metropolitních regionů. Změna trendů po roce 1990 nebyla provázána vyváženým rozvojem příměstského území, ale naopak rezignací nových politických „elit“ na potřebu komplexního plánování území. Důsledkem je administrativní rozdrobení území a v podstatě neexistence středních a nižších

center schopných saturovat obslužné funkce pro vlastní obyvatele i obyvatele blízkých (spádujících) obcí.

Určitým pozitivem suburbánního vývoje okresu Praha-západ je skutečnost, že 4 města mají více než 5 tisíc obyvatel a společně s několika dalšími mohou plnit roli malých center.

Regionální rozvoj pochopitelně souvisí s rozvojem jádrového města.

Demografický vývoj Prahy lze charakterizovat velkým nárůstem (cca 70 tisíc) v období 1950–61, stagnací v období 1961–70 a mimořádným rozvojem v období 1970–91 (téměř 75 tisíc obyvatel). V prvních 10 letech po roce 1990 Praha ztratila cca 45 tisíc obyvatel, naopak v následném období ztrátu více než vymazala nárůstem o téměř 73 tisíc oby-

vatel. Období po roce 2001 znamenalo též nárůst obyvatel o cca 46 tisíc v okrese Praha-východ a o cca 43 tisíc v okrese Praha-západ. Pokles počtu obyvatel Prahy nelze významně spojit se suburbanizací, neboť nárůsty (1991–2001) obou příměstských okresů byly v souhrnu jen 12 tisíc obyvatel, tj. jen okolo 27 % ztráty Prahy.

Demografický vývoj Mnichova byl vysoce dynamický v období 1950–1970 (nárůst o cca 490 tisíc). V následném období do roku 2000 město ztratilo cca 100 tisíc obyvatel. Obdobně jako u Prahy byl nárůst po roce 2000 velmi vysoký (cca 160 tisíc obyvatel). Rozvoj okresu Landkreis München byl v letech 1961–2001 charakterizován nárůsty o více než 40 tisíc v desetiletých cyklech. V posledních deseti letech tento nárůst poklesl pod 30 tisíc obyvatel.

Hustota zalidnění se v okrese Praha-západ zvýšila (1961–2011) ze 143 na 210 obyv./km², tj. o cca 50 %, v okrese Landkreis München to bylo ze 185 na 485 obyv./km².

Samozřejmě současná situace okresu Landkreis München je důsledkem dlouhodobého kontinuálního rozvoje území, jehož ekonomická výkonnost (HDP/obyv.) je o 53 % vyšší než je tomu u Mnichova.

V případě okresu Praha-západ je rozdíl oproti Praze rovněž výrazný, ovšem výkonnost je podstatně nižší (cca 43 %).

Rozvoj obcí na území okresu Praha-západ v podstatě probíhá po roce 1995.

Významnou dokončenou infrastrukturní investicí je jihozápadní část Pražského okruhu umožňující spojení od D1 na letiště Ruzyně. Významnými připravovanými záměry jsou výzkumná pracoviště v Dolních Břežanech a Vestci. Vzhledem k vysoké kvalitaci podstatné části nových obyvatel území je předpoklad (obdobně jako v okrese Landkreis München) dalšího rozvoje obdobných aktivit.

Rozvojový potenciál velkého počtu malých obcí je pochopitelně značně rozdílný. Dosahování konsenzu na lokalizaci rozvojových záměrů bude zřejmě velmi obtížné.

	Praha-západ	Landkreis München
rozloha	586 km ²	667 km ²
počet obyvatel (2011)	124,8 tis.	323,0 tis.
obyv./km ²	213	484
počet obcí	79	29
Ø velikost obce	1 554 obyv.	11 138 obyv.
počet měst	8	2
počet obcí	> 20 tis. obyv.	-
	15–20 tis. obyv.	-
	10–15 tis. obyv.	-
	5–10 tis. obyv.	4
	3–5 tis. obyv.	9
	< 3 tis. obyv.	66

Rozdíly ve struktuře osídlení a vývoji území

	Praha-západ	změna	Landkreis München	změna
1950	74,2		96,5	
1961	80,5	+6,3	123,5	+27,0
1970	77,7	-2,8	168,6	+45,1
1980	77,4	-0,3	-	
1991	74,3	-3,8	250,2 (1987)	+81,6
2001	82,4	+8,1	295,2 (2000)	+45,0
2011	124,8	+42,4	323,0 (2010)	+27,8

	Praha	změna	München	změna
1950	1 057,6		823,9	
1961	1 133,1	+75,5	1 055,5	+231,6
1970	1 140,8	+7,7	1 312,0	+256,5
1980	1 182,2	+41,4	1 298,9	-13,1
1991	1 214,7	+32,5	1 292,0 (1990)	-6,9
2001	1 169,1	-45,6	1 210,2 (2000)	-81,8
2011	1 241,7	+72,6	1 370,6	+160,4

Porovnání okresů Praha-západ a Landkreis München co do počtu obyvatel (v současném vymezení Praha 496,0 km², München 310,4 km²)

Ekonomické souvislosti rozvoje území

Pro dobře fungující metropolitní regiony je významným faktorem přibližně vyrovnaná ekonomická úroveň hlavního centra a příměstských oblastí. Pro srovnání je využit HDP na osobu (v přepočtu kupní síly) v úrovni NUTS 3, kterými jsou v SRN a Rakousku vyšší centra (přibližně česká statutární města), resp. okresy nebo jim podobné územní statistické jednotky.

Vybrána byla nejvýznamnější příměstská území, úroveň 100 je průměr EU, údaje jsou z roku 2008, za rok 2009 jsou zatím k dispozici jen údaje za úroveň NUTS 2.

centrum	km ²	příměstské území	km ²	poměr příměstského území k centru
München Stadt	213	Landkreis München	326	1,53
Nürnberg Stadt	178	Nürnberg Land	97	0,54
Erlangen Stadt	239			
Dresden Stadt	115	Meissen (Bezirk)	81	0,70
Wien	163	Wiener Umland Süd	145	0,89
Praha	172	Středočeský kraj	74	0,43
Bratislavský kraj	167	podstatná část regionu je součástí kraje		
Linz-Wels	163	podstatná část regionu je součástí této statistické jednotky		

Poměry příměstských území k centřům

V roce 2009 dosáhla Praha úrovně 175 a Bratislavský kraj 178.

Nejbohatším bavorským městem je Regensburg (284), Landkreis München je po vnitřním Londýně nejbohatším regionem Evropy.

Z uvedeného vyplývá, že ekonomická úroveň centra je vždy (s výjimkou regionu München) vyšší než úroveň příměstského území. Překvapující je velký rozdíl v regionu Nürnberg. Největší rozdíl je v regionu Praha, kde odhadovaná úroveň příměstských okresů je mírně pod průměrem Středočeského kraje (NUTS 3), který vykazuje jen cca 43 % výkonnosti hl. m. Prahy.

Problémy suburbánního rozvoje

Suburbánní rozvoj Pražského metropolitního regionu je kriticky vnímán z několika důvodů:

- je koncentrován do poměrně krátkého časového období, významněji se začal projevovat až koncem 90. let;
- po třiceti letech koncentrace obyvatel do sídlišť se jedná o závažnou změnu;

- rozvoj vstupuje do území obcí s nedostatečnou dopravní, technickou a sociální infrastrukturou;
- neexistuje regionální koncepce rozvoje území, ta je politiky, developery i významnou částí obyvatel odmítána;
- rozvíjeny jsou zejména velmi malé (často nově odloučené) obce i mimo hlavní koridory dopravních sítí, často i s nízkou kvalitou obytného prostředí.

Srovnání s úspěšnými regiony Bavorska a Rakouska ukazují, že v těchto územích i v poslední době dochází k rozvoji menších obcí s reálným potenciálem. Tento „rozvoj“ souvisí i s nedostatkem vhodných ploch v jádrových městech z důvodů jejich vysokého využití území, resp. ochrany přírodních hodnot.

Zcela specifický je vývoj v Sasku, kde v důsledku rozsáhlé migrace (především do jiných regionů SRN) došlo k poklesu počtu obyvatel téměř ve všech větších městech, nárůsty byly zcela výjimečné.

Počet obyvatel Česka a Slovenska stagnuje a prognózy vývoje jsou spíše pesimistické.

Bavorsko a Rakousko se zatím vyznačují pozitivním vývojem, mj. sem směřují i migranti z východních území SRN.

Použité zdroje:

KÖRNER, Milan. Porovnání vývoje osídlení v regionech Prahy, Mnichova a Vídně. *Sborník ze semináře AUÚP Beroun Suburbanizace, 04/2009.*

KÖRNER, Milan. Metropolitní regiony a významné aglomerace ve střední Evropě po roce 1990. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2010, č. 5, s. 17–30.

AURS. *Studie suburbanizace 05/2010.*

Statistické zdroje:
Eurostat.

Statistické úřady (aj. útvary) jednotlivých států, spolkových zemí a velkých měst.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.
AURS, spol. s r. o.*

ENGLISH ABSTRACT

Development of selected metropolitan regions in Central Europe after 1990, by Milan Körner

This article deals with population development in regions of Central Europe after 1990. Observations are performed on metropolitan regions of countries neighbouring the Czech Republic, i.e. Germany (Munich, Nuremberg, Dresden), Austria (Vienna, Linz) and Slovakia (Bratislava), as well as the metropolitan region of Prague. Suburban development in metropolitan regions is a continuous process. The continuity of development in Prague was interrupted between the end of the 1930s and the beginning of the 1990s. Following the trends of the previous period, there have been important developments in Bavarian and Austrian metropolitan regions in the last 20 years.