

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj



Bc. Jiří Nemeškal

KOMERČNÍ SUBURBANIZACE V ZÁZEMÍ PRAHY: EDGE CITY

COMMERCIAL SUBURBANIZATION IN THE
HINTERLAND OF PRAGUE: EDGE CITY

Diplomová práce

Praha 2013

Vedoucí diplomové práce: doc. RNDr. Martin Ouředníček, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 27.6. 2013

.....
Bc. Jiří Nemeškal

Poděkování

Rád bych poděkoval svému školiteli doc. RNDr. Martinu Ouředníčkovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a trpělivost v průběhu zpracovávání diplomové práce.

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá komerční suburbanizací v zázemí Prahy a jejím vztahem ke konceptu edge city. Základní cíle práce jsou analýza vývoje komerčních aktivit v Praze a okolí, zhodnocení současného stavu komerčních aktivit v oblasti pražského letiště a stanovení možností budoucího rozvoje a komparace oblasti s konceptem edge city. Úvodní kapitoly patří teoretickému zasazení problematiky komerční suburbanizace a edge city. V další části je za pomoci zhodnocení rozvoje nových komerčních aktivit v pražském metropolitním areálu určena lokalita pro komparaci s edge city – Letiště Václava Havla Praha. Formou případové studie jsou analyzovány komerční aktivity v oblasti letiště a jeho zázemí a předpoklady jejich rozvoje. Na jejím základě je lokalita srovnávána s konceptem edge city pomocí kritérií dle Joela Garreau a navazujících konceptů a literatury. Zájmové území není pravé edge city, lze však pozorovat určité podobnosti typické pro jeho počáteční fázi. Díky dlouholetému vývoji edge cities v USA lze upozornit na možné budoucí problémy rozvoje zkoumané lokality jako např. nutnost přestavby tohoto jádra nebo střet s residenční suburbanizací.

Klíčová slova: komerční suburbanizace; edge city; Letiště Václava Havla Praha

Abstract

The topic of the diploma thesis is commercial suburbanization and its relation to concept Edge city. The main objectives of the thesis are an analysis of development of commercial activities in Prague and its hinterland, evaluation of current development of commercial activities on area of Prague airport and prediction of future possibilities of development and comparison of Prague airport with a concept Edge city. First chapters deal with theoretical questions of the suburbanization and Edge city. Next chapter defines the locality of interest – Václav Havel Airport Prague. The tool used for this is development analysis of commercial activities of Prague metropolitan area. In the case study there are analyzed commercial activities at Prague airport and its hinterland and the premises for the future development. Based on this study the locality is compared with concept Edge city. For this purpose are used criteria according Joel Garreau and following concepts and sources. Although the chosen locality is not real Edge city, it is possible to find some similarities typical for its initial phase. Long-term development of Edge cities in the USA shows the possible threats and provides with learnings for the chosen locality like for instance rebuilding or conflict with residential suburbanization.

Key words: commercial suburbanization; edge city; Václav Havel Airport Prague

Obsah

Seznam tabulek	7
Seznam grafů	7
Seznam obrázků	7
Seznam příloh	8
1. Úvod	9
2. Teoretické přístupy ke studiu komerčních aktivit v městském prostředí	12
2.1 Suburbanizace a její pozitiva a negativa.....	12
2.2 Komerční aktivity v městském prostředí.....	15
2.3 Edge city a navazující koncepty	16
2.4 Shrnutí	22
3. Vývoj komerční suburbanizace v pražském metropolitním regionu	23
3.1 Komerční aktivity a nerezidenční suburbanizace.....	23
3.1.1 Komerční aktivity v zázemí Prahy na základě změny pracovních příležitostí.....	25
3.2 Ekonomická krize jako významný faktor ve vývoji nerezidenčních aktivit	28
3.3 Shrnutí	31
4. Koncentrace komerčních aktivit v okolí Letiště Václava Havla Praha	33
4.1 Hierarchizovaný vliv letiště.....	34
4.1.1 Vymezení dosahu Letiště Václava Havla Praha ve střední Evropě.....	34
4.1.2 Regionální působení Letiště Václava Havla Praha v Česku.....	36
4.2 Obce v zázemí ruzyňského letiště	40
4.2.1 Vliv Letiště Václava Havla Praha na životní prostředí	40
4.2.1.1 Postoje lokálních aktérů k výstavbě paralelní dráhy	42
4.2.1.2 Rozvoj rezidenční výstavby v souvislosti s hlukovou problematiku	44
4.2.2 Komerční suburbanizace a její spojitost s pražským letištem	47
4.2.2.1 Skladovací a logistické areály	48
4.2.2.2 Rozvoj nových maloobchodních areálů a služeb	51
4.2.2.3 Solitérní objekty sloužící zvláštnímu účelu.....	54
4.2.3 Plánované komerční objekty	55
4.2.3.1 Potenciální rozvoj komerčních aktivit.....	56

4.2.4 Shrnutí	59
4.3 Jádru oblasti – areál vlastního letiště.....	61
4.3.1 Historie a rozvoj Letiště Václava Havla Praha.....	61
4.3.2 Vlivy působící na změnu počtu odbavených cestujících po roce 1989.....	63
4.3.3 Vývoj zaměstnanosti v zájmové oblasti	66
4.3.4 Komerční výstavba v oblasti terminálů	69
4.3.4.1 Sektor logistiky a jeho napojení na zázemí letiště.....	75
4.3.5 Budoucí vývoj letiště	77
4.3.6 Shrnutí	79
4.4 Ruzyně jako edge city.....	80
4.4.1 Srovnání charakteristik edge cities s lokalitou vlastního letiště.....	80
4.4.2 Srovnání edge city s navazujícími koncepty	83
4.4.3 Implikace konceptu edge city pro rozvoj zájmové oblasti	87
5. Závěr	89
6. Seznam použité literatury a zdrojů.....	93
7. Přílohy	100

Seznam tabulek

Tabulka 1: Předpoklady pro výskyt komerčních aktivit v obci.....	26
Tabulka 2: Koncentrace logistických parků v pražském metropolitním regionu v roce 2013.....	30
Tabulka 3: Vnímaná pozitiva a negativa výstavby paralelní dráhy lokálními aktéry	43
Tabulka 4: Největší skladovací a logistické areály v okolí Letiště Václava Havla Praha v roce 2013	48
Tabulka 5: Největší odstavná parkoviště v blízkosti Letiště Praha-Ruzyně v roce 2012.....	53
Tabulka 6: Komerční plochy v zázemí Letiště Václava Havla Praha v roce 2013	58
Tabulka 7: Vybrané statistiky Letiště Václava Havla Praha v období 1991-2011.....	64
Tabulka 8: Vybrané charakteristiky v zájmovém území v roce 2011	82

Seznam grafů

Graf 1: Největší kancelářské lokality v Praze v roce 2012.....	31
Graf 2: Počet pohybů letadel a počet odbavených cestujících na Letišti Václava Havla Praha mezi lety 1991 a 2011.....	65
Graf 3: Vývoj zaměstnanosti ve společnostech Letiště Praha a.s. a České aerolinie a.s. a ostatních subjektech mezi lety 1996 a 2012	67
Graf 4: Struktura firem v zájmové oblasti v roce 2012	71
Graf 5: Rozdělení ekonomických subjektů v zájmové oblasti podle firemní hierarchie v roce 2012	73

Seznam obrázků

Obrázek 1: Životní cyklus edge city.....	18
Obrázek 2: Srovnání konceptů navazujících na edge city.....	20
Obrázek 3: Změna počtu pracovních příležitostí a počtu obyvatel obcí pražského metropolitního regionu mezi lety 1991 a 2001.....	25
Obrázek 4: Předpoklady pro rozvoj komerčních aktivit v obcích pražského metropolitního areálu v roce 2011.....	27
Obrázek 5: Vymezení dosahu Letiště Václava Havla Praha za použití gravitačního modelu .	35

Obrázek 6: Možnosti vymezení působení Letiště Václava Havla Praha.....	39
Obrázek 7: Měsíční ekvivalent hladiny akustického tlaku ve vybraných obcích a městských částí v červnu 2011	41
Obrázek 8: Změna počtu obyvatel vybraných obcí a městských částí mezi lety 1991 a 2011 a návrh ochranného hlukového pásma Letiště Václava Havla Praha.....	45
Obrázek 9: Komerční aktivity v okolí letiště Ruzyně vytvořené po roce 1989	47
Obrázek 10: Umístění největších skladovacích a logistických areálů v okolí Letiště Václava Havla Praha v roce 2013.....	49
Obrázek 11: Komerční plochy v zázemí Letiště Václava Havla Praha v roce 2013.....	57
Obrázek 12: Rozšíření katastrálního území Ruzyně v roce 1960.....	62
Obrázek 13: Etapy výstavby komerčních objektů na Letišti Václava Havla Praha po roce 1989	70
Obrázek 14: Převládající funkce objektů, počet společností a jejich pozice ve firemní struktuře v zájmovém území v roce 2012.....	74
Obrázek 15: Sektor logistiky v zájmové oblasti a jeho propojení s okolím na základě firemní struktury.....	76
Obrázek 16: Využití komerčních pozemků v lokalitě vlastního letiště.....	78

Seznam příloh

Příloha 1: Etapy výstavby komerčních objektů na Letišti Václava Havla Praha po roce 1989 II. – jižní část	100
Příloha 2: Převládající funkce objektů, počet společností a jejich pozice ve firemní struktuře v zájmovém území v roce 2012 – jižní část	101
Příloha 3: Vymezení vlastního letiště a zázemí letiště	102
Příloha 4: Immopark Pavlov (vizualizace).....	103
Příloha 5: Prague Airport park (vizualizace).....	103
Příloha 6: Fotografická příloha.....	104
Příloha 7: Seznam společností působících v oblasti vlastního letiště v roce 2013.....	109

1. Úvod

Městské prostředí tvoří dynamický systém, který se neustále vyvíjí. To platí i na příkladu Prahy, která podobně jako jiné post-socialistické metropole, prošla a stále prochází proměnou, která se odvíjela od politické, ekonomické a sociální transformace v 90. letech 20. století. Na suburbánní lokality měla tato proměna zásadní vliv. Ačkoli bývá pojem suburbanizace nejčastěji spojován s její rezidenční formou, neméně důležitá je i její nerezidenční složka, neboť je tvořena plošně rozsáhlými objekty, které se výrazným způsobem podílejí na vytváření rázu příměstské krajiny. Důležitá je i jejich interakce s rezidenční formou suburbanizace, infrastrukturou a vlastním městem. Z tohoto důvodu je vhodné zabývat se komerčními aktivitami v metropolitním regionu a nerezidenční suburbanizací. Vzhledem k tomu, že na jejich vývoj působí mnoho rozličných vlivů a různých aktérů, je složité zajistit udržitelný rozvoj celku.

Jako možný návod na řešení konkrétních problémů, či jejich předcházení se mohou jevit koncepty, které na základě pozorování popisují opakující se typy koncentrací komerčních aktivit. Jedním z těchto konceptů je edge city. Ačkoli vychází z amerického městského prostředí, často je posuzována jeho vhodnost pro evropská města.

Diplomová práce má tři hlavní cíle. Prvním z nich je zhodnocení vývoje komerčních aktivit v Praze a jejím zázemí. Skrze analýzu současného vývoje se snaží odpovědět na otázku, jaký vliv má současná ekonomická krize na rozvoj komerčních aktivit v Praze a jejím okolí. Na základě zobrazení prostorového vzorce rozmístění komerčních aktivit v zázemí Prahy identifikuje konkrétní oblasti s vysokou mírou nové nerezidenční výstavby a tudíž potenciální edge cities.

Druhým cílem práce je zhodnotit současný stav komerčních aktivit v oblasti a stanovit možnosti budoucího rozvoje. Pro zpracování případové studie byla vybrána oblast v severozápadní části pražského metropolitního areálu, která obklopuje Letiště Václava Havla Praha. Tato lokalita v sobě spojuje dva dynamicky rostoucí prvky – komerční suburbanizaci a leteckou dopravu. V úvodu se snaží vymezit působení letiště na různých hierarchických úrovních. Na regionální úrovni práce popisuje důsledky letecké dopravy pro rezidenční suburbanizaci a zhodnocuje postoje lokálních aktérů k problematice rozšiřování letiště. Zabývá se ověřením tvrzení, že rozvoj komerčních aktivit v oblasti závisí na změnách ve

výkonech letiště. Pro zhodnocení současného stavu komerčních aktivit se zabývá strukturou společností působících na letišti a v jeho zázemí. Skrze ni se snaží zařadit oblast do hierarchie komerčních center v Praze a najít vazby mezi letištem a jeho zázemím. Stanovení možností budoucího rozvoje oblasti je provedeno na základě analýzy územních plánů obcí a dalších sekundárních zdrojů.

Třetím cílem práce je srovnání oblasti s konceptem *edge city*. K nalezení podobností nebo naopak odlišností využívá tato část práce poznatky získané ze dvou předchozích cílů. Porovnání s kritérii která definoval Garreau (1991) je rozšířeno o hlubší komparaci s navazujícími koncepty a literaturou. Na jejím základě se snaží odpovědět na otázku, zda lokalitu můžeme označit za *edge city* a jakým způsobem je možné použít tento koncept pro budoucí rozvoj této zájmové oblasti.

Práce je členěna do třech hlavních částí. První se zabývá teoretickým zasazením tématu a je rozčleněna do tří podkapitol. Zaměřuje se na charakterizaci suburbanizace a jejího rozdělení a snaží se definovat její kladné a záporné vlivy. Vzhledem k tomu, že proces suburbanizace je až druhé stádium růstu města a je ovlivněn změnami v kompaktním městě, kapitola obsahuje i proměnu rozložení nerezidenčních aktivit ve městě. Třetí podkapitola se věnuje jednomu z nových typů koncentračních prvků komerční suburbanizace - *edge cities*. Snahou podkapitoly je zachytit hlavní myšlenky spojené s tímto konceptem, ale i zhodnotit reakce na *edge city* v podobě navazujících konceptů.

Druhá část se zabývá analýzou komerčních aktivit, které vznikaly v pražském metropolitním areálu od roku 1990. Základ analýzy tvoří literatura věnující se tématu a údaje ze Sčítání lidu, domů a bytů 1991 a 2001. Pro charakterizování současného trendu ve vývoji a zachycení vlivu ekonomické krize jsou použita data poradenských společností působících v oblasti realit. Kapitola je doplněna o vymezení současných oblastí s největší koncentrací komerční suburbanizace v pražském metropolitním regionu na základě čtyř charakteristik.

Třetí část obsahuje případovou studii zaměřující se na komerční suburbanizaci v okolí největšího pražského letiště v Ruzyni. V úvodu se zaměřuje na vymezení vlivu působnosti letiště na několika řádovostních úrovních a obecné vlivy největšího českého letiště na Česko. Na základě regionálního vymezení je definována oblast letiště a jeho zázemí. Mezi dvě největší oblasti působení letiště na své okolí patří vlivy na životní prostředí a rozvoj nové komerční suburbanizace. Závěr podkapitoly, zaměřující se na zázemí letiště, se věnuje možnému budoucímu rozvoji. Čtvrtá podkapitola hodnotí vývoj pražského letiště jak z hlediska jeho dopravní funkce, tak i z pozice administrativního nódu ve městě. Závěr části

opět patří predikci budoucího vývoje. Poslední podkapitola srovnává koncept *edge city* s letištěm a jeho zázemím dvěma způsoby – porovnáním kvantitativních a kvalitativních charakteristik *edge city* se zájmovým územím a využitím navazujících konceptů pro srovnání rysů oblasti. Závěr podkapitoly se snaží nalézt možné implikace vycházející z konceptu *edge city* pro severozápadní část pražského metropolitního areálu.

2. Teoretické přístupy ke studiu komerčních aktivit v městském prostředí

Studiem města a městského prostředí se zabývá řada oborů zkoumající jeho sociální, ekonomické, environmentální, technické, kulturní nebo prostorové vlastnosti. Město lze chápat jako koncentraci lidí, ekonomických funkcí, kultury a dalších aktivit, které dohromady vytvořily jeho fyzickou strukturu (Frey a Zimmer 2001). Pro sociální geografii představuje vývoj města jedno z klíčových témat.

Ačkoli první města vznikala již v 9. století př. n. l., největší rozvoj měst je spojen s obdobím trvajícím od průmyslové revoluce v 18. a 19. století. Obecně lze rozlišit čtyři stádia vývoje měst, resp. měst a jejich zázemí, podle čtyř druhů převládajících procesů: *urbanizaci*, *suburbanizaci*, *desurbanizaci* a *reurbanizaci*. Základním procesem, který vedl k růstu měst a který probíhá nejdéle, je *urbanizace*. Můžeme ji označit za integrační prvek, který byl zapříčiněn snahou o efektivnější dělbu práce (Hampl, Gardavský a Kühnl 1987). Jedním z výsledků urbanizace bylo zvýšení hustoty zalidnění měst, což znamenalo i změnu životních podmínek. Rozvoj individuální i hromadné dopravy zvětšil dosažitelnost města a umožnil výstavbu za městem, neboli *suburbanizaci*. Van den Berg a kol. (1982) k identifikaci čtyř stádií růstu měst používají ukazatele změny populačního růstu jádra a zázemí. Ve stádiu *desurbanizace* dochází ke ztrátě populace jak v případě města, tak i jeho zázemí. *Reurbanizace* nepřináší opětovný nárůst pro celý metropolitní region, ale v rámci centra města může docházet k opětovnému příchodu obyvatel. Ačkoli výše zmíněné čtyři fáze růstu měst naznačují přímou vývojovou linii, v souvislosti se specifickými regionálními a lokálními faktory mohou probíhat současně (Ouředníček 2000, Sýkora a Posová 2011).

2.1 Suburbanizace a její pozitiva a negativa

Suburbanizace je většinou v souvislosti s její rezidenční formou označována jako „*proces, který vedl ke snižování počtu lidí bydlících ve vnitřních částech města a jejich stěhování do nových čtvrtí rodinných domů na okrajích a později za okraje měst*“ (Horská, Maur, Musil 2002, s. 33). Sýkora (2003, s. 219) definuje suburbanizaci jako „*rozpínání města do okolní*

venkovské krajiny“. Sekundárním projevem suburbanizace jsou „*změny fyzické struktury, funkce využití půdy a socio-ekonomické prostředí v sociálním a fyzickém prostředí lokalit*“ (Sýkora a Ouředníček 2007, s. 209). Suburbanizaci můžeme označit i za proces vytváření předměstí, která Gottdiener a Budd (2005) označují jako fyzickou formu osídlení, která není ani městská ani venkovská. Komerční suburbanizace je pak obdobně definována za proces „*přelévání některých funkcí z centrálních částí měst do perifernějších lokalit nebo zcela mimo území měst*“ (Ouředníček a kol. 2008; s. 11). Obecně je spojována s decentralizací průmyslu, komerce, maloobchodu a později i kancelářů a high-tech sektoru (Champion 2001). Základními předpoklady pro výstavbu komerčního objektu v zázemí měst jsou existence dobrého napojení na dálniční síť a levných a rozsáhlých ploch. Na suburbanizaci tedy můžeme nahlížet i jako na výsledek tržního procesu.

V souvislosti s oblastí pražského metropolitního areálu si můžeme položit otázku, zda všechny nové komerční areály v zázemí Prahy jsou projevy suburbanizace, tj. přemísťování z jádra do zázemí. Rezidenční suburbanizace má vliv na „přeskupování“ obyvatel v rámci Prahy a Středočeského kraje, ale výsledný součet obyvatel se mezi lety 1991 a 2011 výrazně neliší. V tomto případě tedy lze mluvit o přesunu z jádra do zázemí. U komerčních aktivit je situace jiná. V souvislosti s technologickým pokrokem, politickými, ekonomickými a sociálními změnami dochází k diverzifikaci potřeb obyvatel, což vede k materializaci společnosti a větší spotřebě. Jako příklady zboží lze uvést oděvy, elektroniku, bytové vybavení nebo potraviny. Na vzrůstající poptávku reagují především zahraniční společnosti, které přicházejí do Česka. Fragmentace trhu způsobená nárůstem počtu značek a společností vede k vytvoření velkokapacitních skladovacích a distribučních center. Tato centra jsou kvůli svým nárokům na levné pozemky a dopravní dostupnost lokalizována do zázemí Prahy. Přítomnost hlavního města hraje klíčovou roli pro lokalizaci tohoto typu komerčních aktivit, jelikož Praha představuje „vstupní bránu“ české ekonomiky (Sýkora 2003). Nadneseně můžeme tento proces označit za „suburbanizaci image“ města, ve kterém se z dříve periferních oblastí stávají atraktivní lokality pro výstavbu. Výsledkem je, že chybí proces přesunu konkrétních aktivit z jádra do zázemí. Spíše než za komerční suburbanizaci můžeme tuto skutečnost označit za suburbánní rozvoj, který představuje „*procesy, aktivity a jejich změny, které probíhají v zázemí měst, ale nejsou primárně způsobeny a nesouvisí s odlivem lidí, kapitálu, daní nebo funkcí z jádrových měst*“. (Ouředníček a kol. 2008, s. 10). „Komerční suburbanizace“ v zázemí Prahy tedy z části zahrnuje i komerční aktivity, které jsou ovlivněny tržními procesy, které vedly k rozvoji suburbanizace (např. *bid rent* teorie), ale u kterých

nedošlo k vlastnímu přesunu z jádra do zázemí. Tato situace může být podobná u ostatních post-socialistických metropolí.

Suburbanizace přináší pozitiva i negativa pro různé aktéry na lokální, regionální i celospolečenské úrovni. Ouředníček (2005) jmenuje několik přínosů nové rezidenční výstavby pro obce, jako např. vylepšení vzhledu obce, rozvoj hromadné dopravní obslužnosti, možnost účasti místních firem na výstavbě nebo aktivizace obecní komunity a zakládání spolků. I v případě komerční suburbanizace lze vycházet z výše uvedených přínosů. Výstavba nových komerčních aktivit může představovat potenciál pro lokální stavební subjekty a dodavatele. Nebytová výstavba obecně přispívá k vytvoření pracovních míst. V lokalitách s vyšším výskytem těchto objektů je zaváděna hromadná doprava, která obec spojuje nejen s vlastní průmyslovou (logistickou) zónou, ale i s dalšími centry v okolí. Daňový odvod firem sídlících, ale i působících na území obce, představuje významný příjem v rozpočtu samospráv. Zvýšení počtu přítomných obyvatel může vést k rozvoji maloobchodu a služeb v původních jádrech nebo v oblastech na rozmezí rezidenčních a komerčních ploch. V některých případech se velké firmy finančně podílejí na rozvoji obcí (např. oprava menších historických památek, úprava parků apod.).

Negativní stránky suburbanizace jsou nejčastěji zmiňovány v souvislosti s dopady na životní prostředí (např. Sýkora 2003, Ouředníček a kol. 2008). Rezidenční i komerční výstavba je z finančních důvodů realizována na volných plochách, které potřebují minimální úpravy před zahájením vlastní stavby, tzv. „na zelené louce“. Extenzivní forma rozvoje vede k záborům zemědělské půdy, fragmentaci krajiny a s tím související změně biodiverzity. Naopak staré průmyslové a zemědělské objekty (*brownfields*), které mohou mít výhodnou polohu v centru obce nejsou revitalizovány, jelikož příprava pozemků pro novou výstavbu by zvýšila celkovou cenu. Jak upozorňují Cílek a Baše (2005), při výstavbě nových průmyslových a logistických hal nedochází k recyklaci starých stavebních materiálů. Je to způsobeno velkým objemem těžby surovin a jejich cenovou dostupností. Výsledkem je další nepřímý vliv na zábor půdy.

Suburbanizace může vytvářet procesy selektivní migrace, které pro zdrojovou oblast mohou znamenat degradaci. V cílové oblasti se zase může nastat konflikt s původním obyvatelstvem.

Výrazně negativním jevem spojeným se suburbanizací je tzv. *urban sprawl*. Lze ho charakterizovat jako „rozlézáni zástavby do volné krajiny, pro které je charakteristické neřízené a nepromyšlené umístění rezidenčních nebo komerčních areálů do krajiny“ (Ouředníček a kol. 2008, s. 14). Galster a kol. (2001) definuje *urban sprawl* jako „*typ využití půdy v urbanizovaných oblastech, který se vyznačuje nízkými hodnotami v osmi kritériích:*

hustota, návaznost, koncentrace, kompaktnost, centralita, jádrovost, rozmanitost a blízkost“ (Galster a kol. 2001, in Lang 2003, s. 102). *Urban sprawl* současně přináší „negativní ekonomické externality“, jako např. závislost na automobilech, prostorový nesoulad místa bydlení a zaměstnání nebo degradaci životního prostředí. Galster zároveň dodává, že příčinou *urban sprawl* je fragmentace místní správy a špatného plánování. Cílek a Baše (2005) upozorňují i na rozptyl městských funkcí, což vede k jejich zbytečnému opakování nebo absenci. Na *urban sprawl* je tedy nahlíženo jako na negativní formu suburbanizace. Reakcí na vnímání rozptýleného vývoje v zázemí měst je snaha o nalezení koncentrovaných forem komerčních aktivit, které by byly v rámci plánování použitelné pro další rozvoj zázemí měst (Sýkora 2003).

2.2 Komerční aktivity v městském prostředí

Vývoj města v druhé polovině dvacátého století znamenal přeskupování komerčních aktivit z centra do zázemí a vytvoření nových prostorových vzorců v jejich lokalizaci. Příčiny tohoto procesu vidí Pacione (2001) na straně nabídky i poptávky. Zásadní změnou jsou procesy decentralizace a suburbanizace, které vedly k přesunu velkého počtu obyvatel do zázemí měst.

V případě maloobchodu Berry (1971) vymezuje čtyři druhy komerčních struktur ve městě. První tvoří hierarchie business (obchodních) center, která je podle velikosti a dosahu rozdělena do čtyř stupňů. Druhým typem jsou komerční zóny v blízkosti dálnic, do kterých autor přiřazuje tzv. „primitivní terciér“ jako např. čerpací stanice, hotely nebo opravy automobilů. Třetí typ autor nazývá jako „tepny městského rozvoje“ (*urban arterial commercial developments*). Představují ho shluky nedenních služeb, které jsou prostorově náročné a z toho důvodu jsou vytvářeny na okrajích měst. Čtvrtou kategorií představují funkčně specializované zóny, tedy shluk firem zabývajících se stejným oborem. Pacione (2001) v souvislosti s decentralizací měst přidává kategorie hypermarketů a tzv. „výplňových nákupních center“ (*infill shopping center*), která se rozvíjí v suburbii pro potřeby tamních obyvatel. Pojem komerční aktivity ale neznamená pouze maloobchod. Preston a Griffin (1966) uznávají hlavní ekonomické postavení centra města, ale vymezují i další koncentrace komerčních aktivit, tzv. *mimozónní klastry*. Rozlišují následující čtyři kategorie:

- 1) velkoobchod, soukromé a komerční sklady, lehký průmysl, doprava
- 2) státní instituce a ředitelství firem

- 3) prodej, opravy aut, parkoviště
- 4) finanční instituce, kanceláře, sklady

Na polycentrickou strukturu současných měst navazují v posledních letech autoři, kteří identifikují mnoho různých koncentrovaných forem komerční suburbanizace. Základní myšlenkou těchto konceptů je polycentricita v rámci metropolitního areálu. Ačkoli můžeme nalézt desítky různých termínů, většina konceptů vychází ze stejných principů a nalezené formy suburbánních jader jsou téměř totožné. Příkladem může být *galaktická metropole* (Lewis 1983), *technourb* (Fishman 1987), *edge city* (Garreau 1991), *stealth city* (Knox 1992) nebo *exopole* (Soja 1992). *Boomburbs* (Lang a LeFurgy 2007) se odlišuje od ostatních pouze svým rychlým rozvojem. Jiný typ představuje *technopole*, pro kterou je typická vysoká koncentrace high-tech průmyslu, výzkumu a vývoje (Castells a Hall 1994).

Pro komparaci s okolím ruzyňského letiště byl vybrán koncept *edge city* z několika důvodů. Koncept je poměrně hodně rozvinut nejen Joelem Garreau, ale i dalšími autory v teoretické i praktické rovině. Existují studie, které se zaměřují na vývoj a současný stav *edge cities*, což může být přínosem v pohledu na obdobné lokality nejen v České republice. V neposlední řadě je koncept používán i na příkladu evropských měst a nikoli pouze amerických.

2.3 Edge city a navazující koncepty

Jedním z postmoderních typů koncentrací komerčních aktivit v rámci metropolitních areálů je *edge city*¹. Koncept je spjat se jménem amerického autora Joela Garreau, který na základě zkoumání amerických městských regionů vymezil kritéria pro určování *edge city* (viz kapitola 4.4.1). Bontje a Burdack (2005) v návaznosti na Garreau (1991) *edge cities* charakterizují jako „polyfunkční koncentrace kanceláří, maloobchodu, oblužné sféry a rezidenční zástavby, které byly nedávno formované v dostatečné vzdálenosti od historického centra“ (Bontje a Burdack 2005, s. 317).

Koncept *edge city* je nejčastěji spojován se suburbanizací v Severní Americe (např. Garreau 1991, Sudjic 1993, Henderson a Mitra 1996, Lang 2003, Phelps 2012), avšak bylo vypracováno několik studií, které se snaží hledat podobné městské struktury v Evropě

¹ V práci je používán originální anglický termín *edge city*, neboť jeho překlad (okrajové město) ani jiný termín není v české literatuře ustálen.

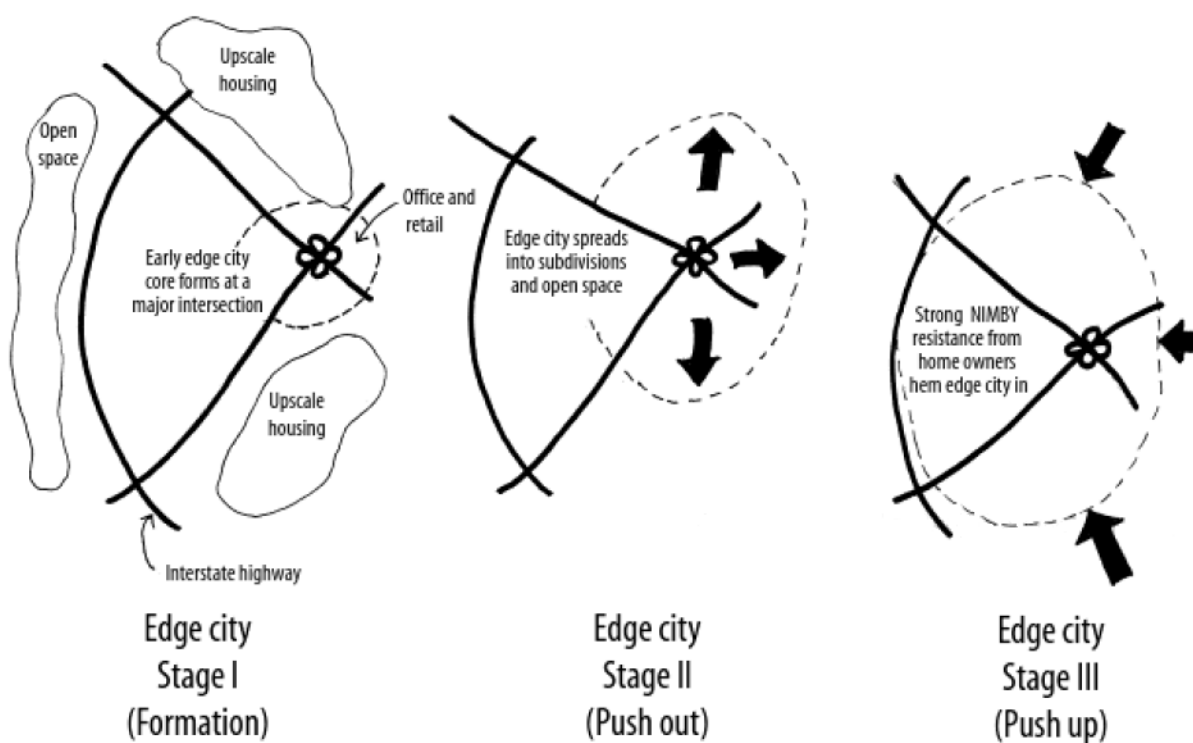
nebo Asii (např. Keil a Ronneberger 1994, Dick a Rimmer 1998, Phelps, McNeill a Parsons 2002, Phelps a Parsons 2003, Bontje a Burdack 2005).

Lang (2003) rozlišuje tři vývojová stádia *edge cities: formování, rozpínání a rezistence* (viz obrázek 1). Základním předpokladem pro stádium *formování edge city* je výskyt křížení dálničních tahů a jiných důležitých komunikací v suburbánní zóně města (Garreau 1991, Dear a Flusty 1998, Scheer a Petkov 1998, Lang 2003). Hlavní výhodou městského zázemí jsou ve srovnání s centrem města nízké ceny pozemků, malá hustota zástavby, která umožňuje plošnou expanzi společností a příznivá dopravní dostupnost pro zaměstnance i dodavatele. Počáteční fáze výstavby probíhá u dálničních výjezdů a silničních přivaděčů a má liniový charakter. Ačkoli jsou všechny nové formy růstu města ve svém ranném stádiu chaotické (Fishman 1987), často jsou výsledkem plánování. Ve většině případů koncepce *edge city* je tvořena soukromým investorem bez větších zásahů státních nebo místních institucí (Soja 1992, Henderson a Mitra 1996). Různé způsoby vzniku jednotlivých *edge city* vedou k rozdílným klasifikacím. Leinberger (1988) rozděluje *edge cities* do šesti skupin podle převládající ekonomické aktivity a fyzické struktury. Na základě podobných charakteristik vymezují tři typy *edge cities* také Romanos, Chifos a Fenner (1989). Později jsou pojmenovány jako *Boomers, Uptowns a Greenfields* (Garreau 1991). Nejfrekventovanějším typem jsou *Boomers*, které se rozvíjely okolo silného pólu růstu, jako např. nákupního centra nebo kancelářského komplexu. *Uptowns* vznikl postupným vývojem původního jádra v zázemí města a *Greenfields* byl postaven jako celek na základě plánování investora. Fyzický vzhled lokalit je obdobný. Převládá rozvolněná zástavba, budovy nemají mnoho podlaží a jsou obklopené vlastními velkokapacitními parkovišti. *Edge city* ve stádiu *formování* je silně vázané na automobilovou dopravu, a proto chybí napojení na složky hromadné dopravy jako metro nebo železnice. To se projevuje i absencí veřejného prostoru.

Ve stádiu *rozpínání edge city* dochází ke kontinuálnímu rozrůstání zastavěné oblasti, avšak stále je zachována nízká hustota zástavby. V lokalitě se rozvíjí vnitřní soběstačnost, kancelářské budovy se staví i na dříve neatraktivních pozemcích a v okolí vznikají bytové domy pro lidi zaměstnané v *edge city*. Skutečnost, že dochází ke stěhování lidí za prací vede ke změnám v sociální struktuře v rezidenčních lokalitách (Garreau 1995) nebo až k procesům gentrifikace (Phelps 2012). Rezidenční složka ale nemusí být zastoupena vždy. Podle Dinga a Binghamy (2000) vytváří *edge city* vlastní rezidenční plochy jen pokud je v dostatečné vzdálenosti od centra města. Na druhou stranu rozšiřování *edge city* probíhá i do původní rezidenční výstavby, což vyvolává spory s okolím. Zvyšování počtu pracovníků vede k problémům s přetížeností dopravy. Oblast začíná být vnímána jako celek.

Třetí stádium životního cyklu *edge cities* se projevuje konfliktem komerční a rezidenční suburbanizace. *Edge city* je limitováno ve svém růstu nedostatkem volného prostoru a negativním postojem místních samospráv reprezentujících obyvatele sousedních rezidenčních oblastí. Růst oblasti přechází z extenzivní formy na intenzivní. To se projevuje nahrazováním původních nízkých budov vícepatrovými domy s větší užitkovou plochou, zahuštěním zástavby a všeobecným růstem cen pozemků. Přetížená silniční doprava je impulzem pro zavedení městské nebo příměstské železnice nebo metra. Oblast ztrácí výhody, které vedly k jejímu vzniku a stává se jádrem v polycentrické struktuře městského regionu.

Obrázek 1: Životní cyklus edge city



Zdroj: Lang 2003

Většina severoamerických *edge cities* vznikla v 70., 80. a 90. letech 20. století. Garreau (1991) identifikuje 123 stávajících a dalších 77 plánovaných *edge city*. Předpokládá jejich další nárůst v budoucnu a na základě porovnání *edge cities* s centry měst se domnívá, že *edge cities* se stala „celosvětovým standardem v rozvoji městského prostředí“ (Garreau 1995, s.7). S tímto tvrzením nesouhlasí Lang (2003) a předkládá koncept *edgeless city*. Autor v něm vychází z názoru, že „většina pozorovatelů ve spěchu za hledáním nové formy sdružování

komerčních aktivit v suburbii přehlédla chaos v jejich prostorovém rozšíření“ (Lang 2003, s.4). Základní odlišnost vidí v tom, že růst měst je neohraničený a tudíž nemá přesně dané fyzické ohraničení. „*Edgeless cities mají funkci města, neboť zahrnují kancelářské prostory, ale kvůli své prostorové rozvolněnosti nemají v porovnání s tradičními jádry formu města*“ (Lang 2003, s.2). Edgeless cities jsou tvořena izolovanými budovami nebo malými klastry v zázemí metropolitního regionu, čímž je možné koncept edgeless city označit za formu *urban sprawl*. Ačkoli autor nepopírá existenci *edge cities*, brání se přeceňování jejich významu. To dokládá srovnáním vzájemného podílu kancelářských ploch v centru města, sekundárních centrech, *edge cities* a *edgeless cities*.

Dalšími, kdo navazují na koncept *edge city* jsou Bontje a Burdack (2005), kteří se snaží nalézt oblasti podobné *edge city* v Evropě. Ačkoli jsou si vědomi odlišností mezi americkou a evropskou (sub)urbanizací snaží se nalézt shodné rysy u několika vybraných lokalit. Základní rozdíl vidí v tom, že „*v evropských městech nedošlo k decentrizaci centra, ale k částečné restrukturalizaci aktivit v měřítku celého metropolitního areálu, ...čímž mohlo v zázemí dojít k plošnému rozšíření specifických aktivit jako high-tech průmysl, kancelářské parky nebo univerzitní kampusy*“ (Bontje a Burdack 2005, s. 320). Pro svoji studii vybírají dvě oblasti v zázemí Paříže a jednu v Nizozemsku. Na základě jejich analýzy formulují hlavní podobnosti a odlišnosti mezi americkou a evropskou „verzí“ *edge city*. Stejně jako v případě USA, vykazují sledovaná území podobnost s americkým modelem díky vysokému podílu kvalifikovaných pracovních míst a specializací, funkční komplexností a kvantitativní velikost v zaměstnanosti. Podobnost představuje i prostorové uspořádání oblastí. Evropskou odlišností je mnohem větší účast veřejné správy v procesu plánování a rozhodování. Zatímco Garreau (1991 a 1995) označuje *edge cities* jako konkurenty původních center měst, Bontje a Burdack (2005) označují tyto póly růstu za doplňky tradičních center. To je vede k názoru, že evropský ekvivalent *edge city* by měl být nazýván spíše jako „*city-edge*“ (Bontje a Burdack 2005, s.328).

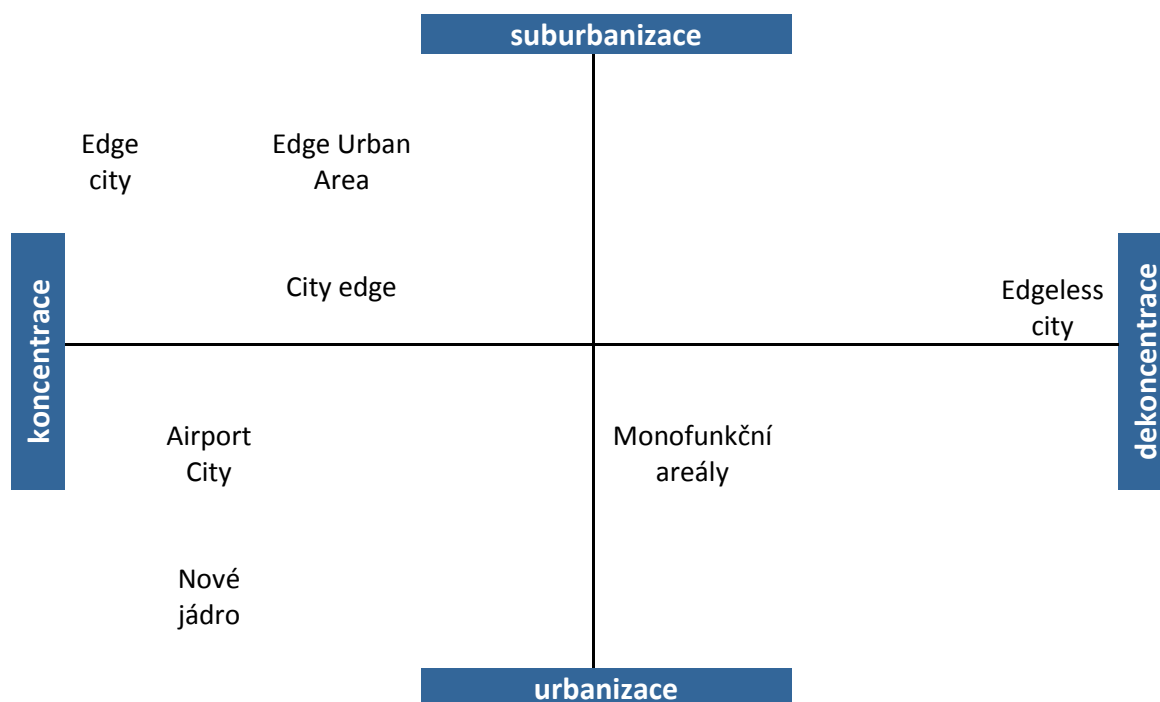
Phelps, McNeill a Parsons (2002) také poukazují na odlišnosti mezi evropskou a americkou suburbanizací způsobené rozdílným přístupem místních samospráv. Ve své studii se zaměřují na vytváření mezinárodní spolupráce mezi obcemi ležícími v zázemí metropolitních areálů v rámci čerpání z fondů Evropské unie. Jelikož sledovaná města většinou nesplňují Garreauova kritéria, autoři označují sledované lokality za „*edge urban area*“.

Nesourodost mezi americkým a evropským pojetím *edge city* vidí Ronneberger (1997) v jiné struktuře metropolitních areálů. Evropská struktura osídlení se oproti severoamerické odlišuje vysokou četností a vzájemnou malou vzdáleností sídel. Na příkladu Frankfurtu nad Mohanem

vysvětluje, že *nové* suburbánní *jádro* nemůže ležet na okraji, protože vzniká již v částečně zastavěné lokalitě a z tohoto důvodu ho také nelze označovat jako „pravé“ město. Pochybnost s hodnocením evropských *edge cities* jako měst vyjadřuje i Brake a kol. (1997), který konstatuje, že velká část suburbánních lokalit s vysokou koncentrací komerčních aktivit jsou pouze *monofunkčními areály*.

Další z moderních forem růstu města je koncept *airport city* (Kunzmann 1996). Zjednodušeně ho lze vymezit jako to, co obklopuje oplocenou část letiště (Kasarda 2010). Burgouwt (2002) na příkladu nizozemského letiště Schiphol popisuje *airport city* jako oblast koncentrace leteckých i různých neleteckých (městských) služeb. Vznik *airport cities* souvisí s liberalizací letecké dopravy v Evropě na začátku 90. let a snahou o privatizaci letišť. Tyto faktory vytvořily mezi letišti konkurenční prostředí a vedly k hledání nových příjmových zdrojů, které by kompenzovaly možné ztráty. Koncept *airport city* můžeme považovat za specifický druh *edge city* podobný typu označeném jako *Boomer*. Rozdíl oproti *edge city* představují zhoršené životní prostředí v okolí v důsledku letecké dopravy. Výsledkem je, že *airport city* nezahrnuje rezidenční výstavbu (Burgouwt 2002). Tato skutečnost nabízí otázku, zda je možné takový typ lokalit označovat jako město.

Obrázek 2: Srovnání konceptů navazujících na edge city



Zdroj: vlastní zpracování

Na základě výše zmíněných odlišností lze koncepty rozdělit podle míry koncentračního procesu (tj. zda mají tendenci vytvářet *urban sprawl* či nikoli) a podle toho, zda jejich forma přispívá urbanizaci nebo suburbanizaci, tedy jaký je vztah k původnímu jádru oblasti. Srovnání jednotlivých konceptů navazujících na koncept *edge city* nabízí obrázek 2.

Zásadní otázkou vývoje nových forem koncentrací komerčních aktivit v suburbánní zóně je jejich udržitelnost (např. Stern a Marsh 1997, Lang 2003). *Edge cities* nejsou pouze „produktem městské decentralizace a *urban sprawl*, ale jsou strategicky plánována *developery* v rámci velkých projektů“ (Henderson a Mitra 1996, s. 614). Na základě tohoto předpokladu by nemělo být jejich rozrůstání problémem. Naproti tomu, již v současnosti lze doložit několik případů *edge city*, které se potýkají s problémy spojenými s udržitelností jejich rozvoje. Příkladem může být největší současné *edge city* Tyson Corner ležící ve státě Virginia. Phelps (2012) upozorňuje na četné problémy spojené s vnitřním i vnějším prostředím tohoto *edge city*. Všimá si, že „v průběhu let vytváření soukromého sektoru nastává deficit v kolektivní spotřebě, jako např. v infrastruktuře“ (Phelps 2012, s.676). Naráží tím na problém minimální účasti státních institucí nebo lokální správy v průběhu formování *edge city*. V případě Tyson Corner došlo vývojem k fyzickému spojení rezidenčních a komerčních ploch. *Edge city* se tak stalo i místem, kde se lokalizovala obslužná sféra. Za tímto účelem ale nebylo *edge city* plánováno, a proto se v něm nenachází veřejný prostor, chodníky, síť hromadné dopravy nebo základní školy. Většinou se jedná o služby, které zabezpečuje veřejný sektor. Na nedostatek veřejného prostoru v *edge cities* a jeho neobyvatelnost upozorňují i Sheer a Petkov (1998). Dalším problémem, který byl u Tyson Corner identifikován, byla nízká koordinace projektů jednotlivých developerů a vlastníků a pozemků, která se projevila např. neefektivním rozložením silniční sítě. Souhrnným důvodem současných nedostatků je tedy nesoulad krátkodobého plánování soukromých investorů zaměřeného na zisk a dlouhodobého plánování státní správy s cílem udržitelnosti rozvoje.

Ačkoli zapojení veřejného sektoru ve vývoje *edge city* je důležité, nelze jeho výskyt v procesu generalizovat jako záruku vyřešení problémů. Příkladem může být studie nizozemského letiště Schiphol (Bontje a Burdack 2005). Základním impulzem pro jeho rozvoj byla snaha státu o vytvoření nového ekonomického nódu země. Státní intervence se projevila nejen podporou státních aerolinek KLM a vybudováním uzlového letiště, ale i usměrňováním komerčních aktivit do jeho okolí. V oblasti se začaly rozvíjet i komerční aktivity, které nesouvisely s leteckou dopravou. Lokalita začala být atraktivní i pro ředitelství společností. Zvyšující se počet zaměstnanců vedl k vytvoření obytného komplexu vzdáleného několik kilometrů od letiště. Paralelní růst obou míst a jejich přiblížení způsobil vzájemný konflikt

mezi centrální vládou zdůrazňující ekonomický význam lokality a místní samosprávou, poukazující na životní prostředí rezidentů. Výsledkem sporu bylo omezení rozrůstání komerčních aktivit, které by mohlo v dlouhodobém horizontu vést až ke ztrátě konkurenceschopnosti lokality (de Jong 2006). Silného vlivu místních samospráv si všímají také Phelps, McNeill a Parsons (2002). Jejich význam nevidí jen v možnosti prosazování lokálních zájmů na centrální úrovni, neboť institucionální zastřešení oblasti umožňuje spolupráci s ostatními podobnými městy ležícími v zázemí metropolí.

2.4 Shrnutí

Hlavním přínosem *edge cities* je to, že se snaží předcházet negativnímu jevu *urban sprawl* a zároveň vytvářet nový hospodářský nód v metropolitním areálu. Problém konceptu představuje jeho univerzální použitelnost kdekoli ve světě kvůli odlišným lokálním podmínkám, na což upozorňuje řada autorů věnujících se podobným uskupením v Evropě. V případě pražského metropolitního regionu a České republiky můžeme jmenovat několik nesouladů. Základní odlišností je systém osídlení, díky kterému nastává interakce nových komerčních aktivit a rezidenční složky již v počáteční fázi. To se projevuje i ve využívání původní technické infrastruktury. Stejně jako v případě západoevropských zemí je do procesu přetváření krajiny více zapojen veřejný sektor skrze územní a strategické plánování. Významný rozdíl představuje ekonomická síla státu a jeho metropole. Americká *edge cities* mohou těžit z pozice nejsilnější ekonomiky světa a zároveň se většinou nachází v blízkosti mnohem větších měst než je Praha. V případě Česka se nedá očekávat, že by státní sektor, podobně jako u některých evropských zemí, vytvářel nové velké vědecké parky nebo obchodní centra. Na druhou stranu můžeme nalézt několik podobností a předpokladů pro rozvoj klastrů komerční suburbanizace v zázemí Prahy. Zázemí české metropole nabízí stejné výhody pro komerční výstavbu v podobě levných a rozsáhlých ploch, s relativně dobrou dopravní infrastrukturou a předpokladem jejího dalšího rozšiřování. Blízkost a dostupnost nejvýznamnějšího evropského hospodářství posiluje ekonomickou pozici Prahy.

Na základě studia konceptu *edge city* je možné sledovat podobnosti mezi koncentracemi komerčních aktivit. Za pomoci identifikace stupně vývoje oblasti je možné pokusit se předcházet problémům, které se v rozvinutých *edge cities* vyskytly. Mohlo by se jednat např. o oblasti efektivity infrastruktury, využití (veřejného) prostoru nebo symbiózu soukromého a veřejného zájmu.

3. Vývoj komerční suburbanizace v pražském metropolitním regionu

Následující část se zabývá vývojem rozložení komerčních aktivit v Praze a nerezidenční suburbanizací v pražském metropolitním areálu. Pražský metropolitní areál je stejně jako v případě jiných zdrojů a literatury zabývající se zázemím metropole (CBRE 2012a, czech-industrial.cz 2013, Sýkora a Ouředníček 2007) vymezen územím okresů Praha-západ a Praha-východ. Cílem kapitoly je charakterizovat vývoj v souvislosti s politickou, ekonomickou a sociální transformací probíhající od roku 1990. Formulování procesů, které v metropoli probíhaly, je doplněno o analýzu změny počtu pracovních příležitostí v zázemí Prahy. Na jejím základě jsou stanoveny oblasti největšího komerčního suburbánního rozvoje. Třetí výzkumnou otázkou je, jaký vliv má ekonomická krize na současný vývoj komerčních aktivit v Praze a jejím zázemí.

3.1 Komerční aktivity a nerezidenční suburbanizace

Vývoj komerční suburbanizace v pražském metropolitním areálu úzce souvisí s proměny prostorové struktury Prahy. Zásadní vliv na její náhlou změnu měla politická, ekonomická a sociální transformace spojená se změnou režimu po roce 1989 (Sýkora 2001). Na zavedení tržního hospodářství a demokratizace společnosti reagovaly komerční subjekty, čímž spustily proces fyzické a funkční proměny města. Významnými ekonomickými rysy období byla deindustrializace a terciarizace. V případě vývoje nerezidenčních aktivit v Praze, vymezuje Sýkora (2007) mezi lety 1990 až 2006 pět odlišných etap.

Pro první období, které trvalo mezi lety 1990 až 1992, je charakteristický příchod zahraničních investorů, pro které československý trh představoval možnost expanze. Příchod firem vytvořil vysokou poptávku po kancelářských plochách, kterou ale v Praze nešlo pokrýt. Výsledkem bylo přestavování rezidenčních objektů na kanceláře. Většina těchto změn se odehrávala v centru Prahy. V oblasti maloobchodu se naopak vznikaly malé subjekty domácích investorů. Rapidní rozvoj nastává i v odvětví spojených s příjezdovým cestovním ruchem jako např. stravovací a ubytovací zařízení (Sýkora 2001).

V letech 1993 až 1996 začala výstavba kancelářských budov i na okraji centra a ve vnitřním městě. Centrum nebo jeho blízkost mělo stěžejní roli pro lokalizaci komerčních aktivit zahraničních investorů. Naopak domácí společnosti díky znalosti prostředí vyhledávaly levnější lokality ve vnitřním a vnějším městě.

Nedostatek vhodných prostor, poptávka po rozsáhlejších kancelářích, vysoké ceny nájmu v centru a větší regulace ze strany samosprávy vedly na konci 90. let k výstavbě prvních kancelářských parků a center. Jako příklad lze uvést lokalitu BB Centra v Praze 4, Evropskou třídu v Praze 6 nebo Office Park Nové Butovice v Praze 5.

Začátek nového desetiletí znamená stagnaci výstavby administrativních budov a rozmach jiných komerčních aktivit. Na okrajích města je postaveno několik velkých nákupních center. Podél hlavních silničních tahů za hranicí hlavního města jsou budovány skladovací haly a distribuční centra. Na rozvoj komerční suburbanizace v okolí Prahy měly velký vliv procesy privatizace a restituce zemědělské půdy, které se odehrály v 90. letech. Ve vnitřním městě dochází na přelomu desetiletí v rámci revitalizace starých průmyslových zón Karlína, Holešovic a Smíchova k propojování administrativní, obslužné a rezidenční funkce (Temelová a Novák, 2007, Ilík a Ouředníček 2007).

Centrum Prahy již nemůže nabídnout nové plochy pro komerční využití, a proto se mezi roky 2003 až 2006 stavební aktivita přesouvá blíže k okraji města. Dochází k rozšiřování stávajících komplexů obchodů, kanceláří i logistických parků. Podle Sýkory (2007, s. 136) *„hraje centrum stále klíčovou roli...ale nové koncentrace komerčních aktivit ve vnitřním a vnějším městě ukazují na silný trend decentralizace kanceláří do sekundárních městských center a na okraj města“*.

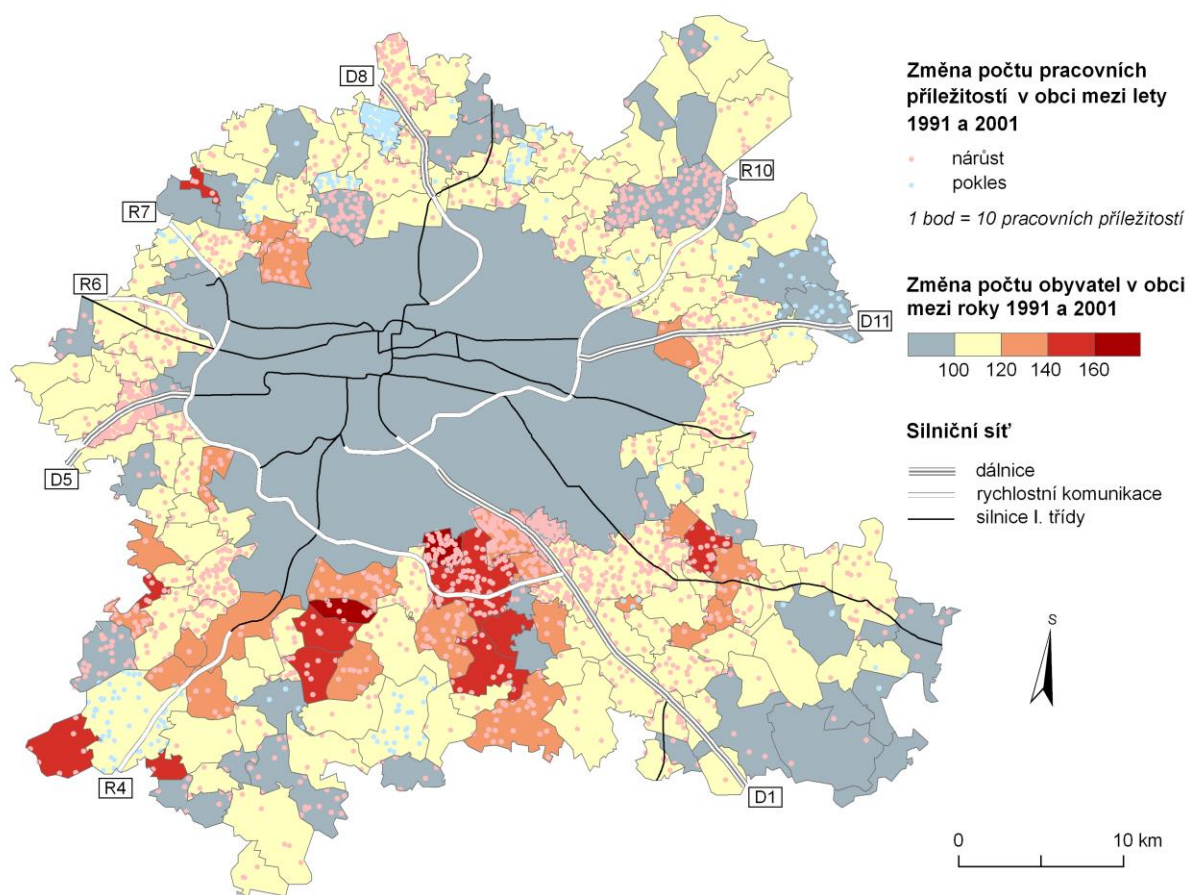
Sýkora a Ouředníček (2007) na základě studia pražského metropolitního regionu identifikují tři hlavní zaměření komerčních aktivit v zázemí Prahy: maloobchod, distribuci a sklady. K umístování kancelářských ploch do zázemí metropole dochází jen tehdy, jsou-li nedílnou součástí výše uvedených aktivit.

Výsledkem je vytvoření prostorového vzorce komerčních aktivit, kde řídicí funkce, výrobní služby a velká část terciéru zaměřujícího se na cestovní ruch se nachází v centru a ostatní kanceláře (*back office*) a nákupní centra jsou umístovány do jeho zázemí v rámci kompaktního města. V suburbiích, která se vyznačují dostatkem volných a levných ploch, dochází k výstavbě velkokapacitních skladovacích a logistických hal.

3.1.1 Komerční aktivity v zázemí Prahy na základě změny pracovních příležitostí

Základní obraz změny ekonomických aktivit v obcích pražského metropolitního areálu nabízí srovnání počtu pracovních příležitostí mezi lety 1991 a 2001 znázorněné na obrázku 3.

Obrázek 3: Změna počtu pracovních příležitostí a počtu obyvatel obcí pražského metropolitního regionu mezi lety 1991 a 2001



Pozn.: Změna počtu pracovních příležitostí v Praze (+ 78 161) není na mapě znázorněna. Kvůli lepší porovnatelnosti se současností odpovídá silniční síť a administrativní hranice regionu roku 2011. Za součást dálnice D8 je považován i úsek označovaný jako R8.

Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 1991 a 2001, vlastní zpracování

Počet pracovních příležitostí lze určit na základě počtu ekonomicky aktivních obyvatel v obci, počtu obyvatel vyjíždějících do zaměstnání mimo obec a počtu obyvatel dojíždějících do zaměstnání do obce².

Ačkoli nejvyšší stavební aktivita v zázemí metropole začíná až po roce 2001 (Sýkora 2007, CBRE 2012a), určité tendence se začaly projevovat již předtím. Příkladem může být zvýšení počtu pracovních příležitostí v obcích v blízkosti dálnic D1 nebo D5, ve kterých vznikaly první obchodní a komerční zóny. Nárůst počtu pracovních příležitostí lze zaznamenat ve větších obcích tvořících mikroregionální centra, jako např. Černošice, Roztoky u Prahy, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav nebo Říčany. Výraznější úbytek naopak postihl větší obce se „starým“ průmyslem, který v souvislosti s ekonomickou transformací zanikl nebo omezil výrobu (Čelákovice, Mníšek pod Brdy, Vodochody, Husinec). Dalším jevem, který je možné pozorovat, je vyšší počet nových pracovních příležitostí v obcích v blízkosti Prahy a naopak nižší hodnoty přírůstků v obcích, které je možné označit za periferie pražského metropolitního areálu. Naopak nelze jednoznačně tvrdit, že zvýšení počtu obyvatel přináší i nárůst pracovních míst.

Tabulka 1: Předpoklady pro výskyt komerčních aktivit v obci

kategorie	předpoklad pro rozvoj	metoda určení obcí	segment komerčních aktivit	problémy s interpretací
A	Výskyt logistického parku v obci	analýza realitního trhu	logistické parky	přecenění počtu zaměstnanců, název parku x příslušnost ke katastrálnímu území
B	Výskyt dalších velkoplošných forem nové výstavby	srovnání leteckých snímků z let 2002 a 2009	soukromé areály koncového uživatele, obslužná sféra	přecenění významu, záměna objektů
C	Více než 40% nárůst počtu obyvatel	porovnání dat z cenzů 2001 a 2011	obslužná sféra	obslužné funkce mohou být v blízké obci, relativní x absolutní nárůst
D	Pokles pracovní vyjížděky z obce o 25 % a více	porovnání dat z cenzů 2001 a 2011	všechny	může být způsobena poklesem počtu obyvatel, nemusí souviset s komerční suburbanizací

Zdroj: vlastní zpracování

$$^2 PP = P_{EA} + P_{doj} - P_{vyj}$$

PP počet pracovních příležitostí

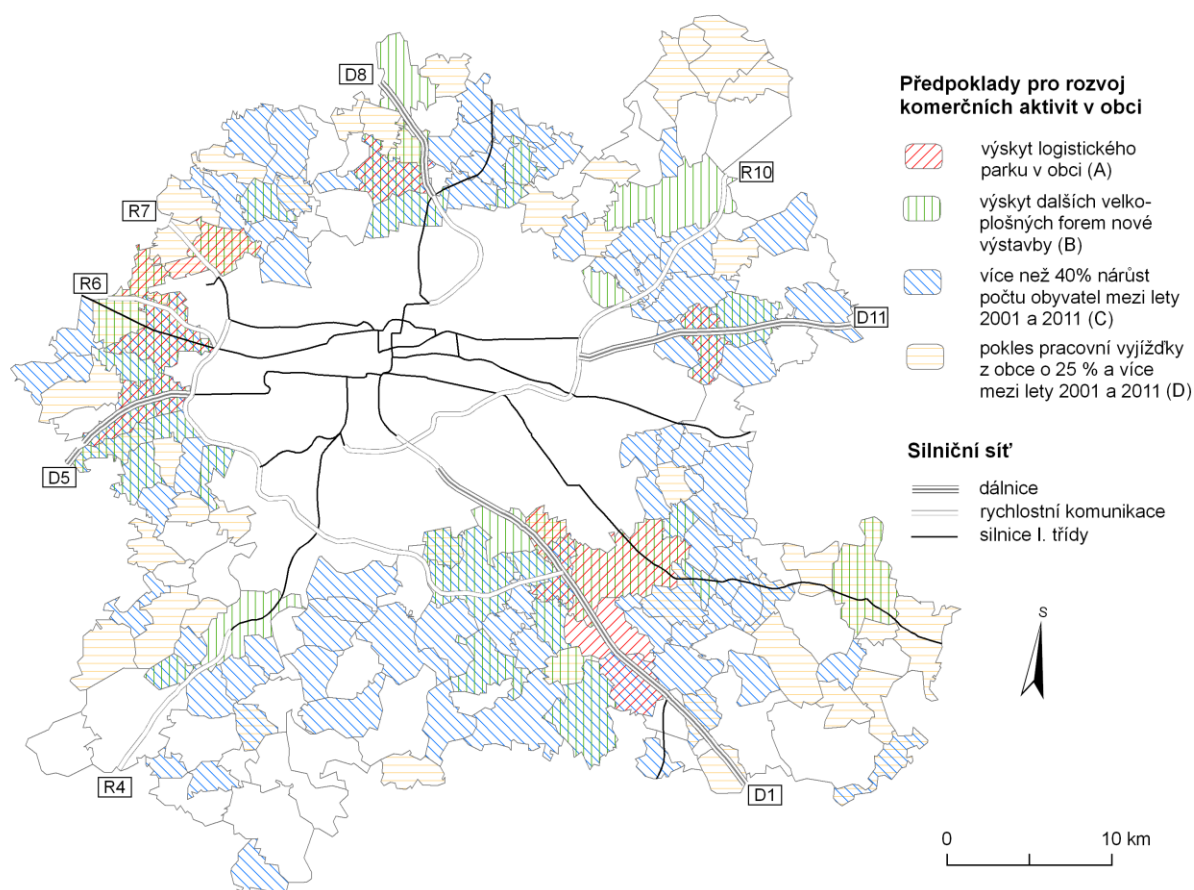
P_{EA} počet ekonomicky aktivních obyvatel

P_{doj} počet obyvatel dojíždějících do zaměstnání do obce

P_{vyj} počet obyvatel vyjíždějících do zaměstnání mimo obec

Pro zachycení vývoje a současného stavu rozložení komerčních aktivit v zázemí Prahy by bylo vhodné porovnat údaje z let 1991 a 2001 s rokem 2011. Vzhledem k tomu, že v době zpracování práce nebyly dostupné údaje o pracovní dojízdce z roku 2011, srovnání těchto ukazatelů nebylo možné. Proto byly pro vymezení obcí s předpokládaným nárůstem komerčních aktivit (resp. počtu pracovních míst) zvoleny čtyři charakteristiky. Společně s metodou jejich určení, segmentem komerčních aktivit, který lze uvedenou charakteristikou zaznamenat a možnými problémy s interpretací charakteristiky jako nástroje pro vymezení komerční suburbanizace jsou uvedeny v tabulce 1. Na základě výskytu překryvu jednotlivých kategorií lze identifikovat oblasti, ve kterých je možné předpokládat vysokou koncentraci komerčních aktivit a tedy i nárůst počtu pracovních příležitostí (obrázek 4). Největší rozvoj

Obrázek 4: Předpoklady pro rozvoj komerčních aktivit v obcích pražského metropolitního areálu v roce 2011



Zdroj: www.czech-industrial.cz 2013, www.mapy.cz 2013, Sčítání lidu, domů a bytů 2001 a 2011, vlastní úpravy

by podle modelu měl být zaznamenán v obcích ležících jihovýchodně od Prahy, v širším okolí dálnice D1. Druhou velkou oblast tvoří obce nacházející se západně od metropole, kterou vymezují dálnice D5 a rychlostní silnice R6 a R7. Méně významnější lokality v sousedství Prahy se nacházejí v okolí dálnic D8 a D11. Za periferii pražského metropolitního areálu lze označit obce ležící jihozápadně od Prahy a vzdálenější obce na severovýchodním a jihozápadním okraji regionu.

Opakování určitých překryvů nabízí možnost typologizace obcí. Překryv kategorií C a D by mohl znamenat vytvoření pracovních míst v obci pro nově příchozí obyvatele, A a B lokality s nejlepší geografickou polohou pro rozvoj velkoplošných komerčních aktivit, A, B a C nódy rozvoje pražského metropolitního areálu, B a C sekundární rozvojové oblasti a A, B a D obce, s rozvojovou strategií zaměřenou na komerční suburbanizaci.

Hierarchie dálnic a rychlostních komunikací, resp. jejich význam v republikovém a středoevropském měřítku, tedy odpovídá intenzitě rozvoje komerční suburbanizace v zázemí české metropole. Výjimkou je velký rozvoj v okolí relativně méně významných rychlostních silnic R6 a R7. Příčinou tohoto rozvoje může být jak blízkost Letiště Václava Havla Praha tak výhodná dopravní dostupnost způsobená třemi významnými komunikacemi.

Na základě této analýzy lze v souvislosti s konceptem *edge city* označit oblasti, které by se mohly *edge city* podobat. V současné době by se mohlo jednat o lokality okolo dálnice D1 a obce obklopující letiště v Ruzyni. Za potenciální oblasti vzniku nových komerčních suburbánních jader nebo *edge cities* je možné označit obě v současné době méně významné lokality u dálnic D8 a D11. V případě drážďanské dálnice D8 by impulzem pro rozvoj mohlo být jednak dokončení jejího chybějícího úseku, čímž by tvořila přímé spojení se Saskem, ale i vybudování mezinárodního letiště ve Vodochodech. Naopak na okolí dálnice D11 by mohl kladně působit vliv blízké silnice R10, která spojuje Prahu s centrem automobilového průmyslu Mladou Boleslaví.

3.2 Ekonomická krize jako významný faktor ve vývoji nerezidenčních aktivit

Jak bylo uvedeno v kapitole 3.1, vývoj komerčních aktivit po roce 1989 je možné rozdělit do několika fází. Poslední fázi vymezuje Sýkora (2007) mezi lety 2003 až 2006. V současné době si je možné položit otázku, jaký vliv měla ekonomická krize na rozvoj komerčních aktivit, jestli významně přispěla ke změně v rozložení jednotlivých aktivit a tudíž zda je

možné vymezit poslední roky jako další fázi vývoje ekonomických aktivit v pražském metropolitním areálu.

Pro posouzení období 2007 až 2013 nejsou použitelná data z cenů, která jsou zpracovávána v desetiletých intervalech. Vhodnější údaje poskytují společnosti zabývající se analýzou komerčního trhu s nemovitostmi.

Roky 2007, 2008 a 2009 představují podobnost s posledním obdobím 2003-2006. Výstavba kancelářských i průmyslových³ prostor dosahuje nejvyšších hodnot v celém postsocialistickém období. V případě průmyslových ploch představuje vrchol ve výstavbě rok 2007, u kanceláří je nejvíce nových prostor dokončeno o rok později.

Výrazný propad objemu dokončených komerčních nemovitostí přichází v roce 2010. Zatímco v roce 2009 bylo v pražském metropolitním areálu vybudováno přibližně 270 tisíc m² průmyslových ploch, v roce 2010 to bylo pouze 15 tisíc metrů čtverečních (CBRE 2012a). V dalších letech došlo k mírnému nárůstu nově dokončených prostor, ale meziroční přírůstky ploch odpovídají hodnotám ze začátku desetiletí, kdy výstavba logistických parků v zázemí Prahy začínala. Reakcí na nízký objem výstavby je snižování míry neobsazenosti jak v případě České republiky tak v případě Prahy a okolí. Na pokles současné stavební aktivity má ekonomická krize i nepřímý vliv. Životnost skladovacích hal se odhaduje na 15 až 30 let (www.czech-industrial.cz 2013). Prostory postavené v posledních letech jsou díky lepším „zeleným“ technologiím ekologičtější a jsou tedy i ekonomičtější pro nájemníky. To vede k větší poptávce po těchto prostorách. Majitelé relativně starších logistických parků z počátku 21. století proto musí investovat do rekonstrukcí objektů, čímž dosáhnou lepších podmínek pro jednání o prodloužení současných nájemních smluv, tzv. renegociaci. Ve výsledku to znamená, že rekonstrukce současných logistických parků částečně nahrazuje novou výstavbu. Vliv ekonomické krize se projevil i v charakteru nabídky prostor. Spekulativní výstavba průmyslových ploch v současné době prakticky neexistuje a většina nové výstavby je realizována na základě předpronájmu (Husová 2011a). Většina nové výstavby probíhá v rámci rozšiřování stávajících lokalit, které se nacházejí v blízkosti významných silničních a dálničních tahů (viz tabulka 2). Nejvíce logistických parků je postaveno okolo dálnice D1.

V případě kancelářských ploch nebyl pokles výstavby tak velký. V roce 2010 sice byla dokončena pouze čtvrtina nových kancelářských prostor oproti předešlému roku, ale v dalších dvou letech byly realizovány 2/3 z hodnoty roku 2009 (CBRE 2012b). Poptávka

³ průmyslové plochy – plochy pro lehký průmysl, logistiku a sklady

po kancelářských plochách, která je stěžejním faktorem pro novou výstavbu, dosahovala nejvyšších hodnot za poslední desetiletí v letech 2010 až 2012. Vysoká poptávka by mohla znamenat realizaci velkého počtu nových kancelářských budov a parků v Praze v následujících letech. Důležitou roli ale hraje i struktura současné poptávky, ve které tvoří renegociace přibližně 40 % (Husová 2011b). Podobně jako u skladů tak dochází k přejednávání smluv, přičemž majitelé se snaží staronovými nájemníkům nabídnout zvýhodnění v podobě dotací na kancelářské vybavení nebo slevy na nájmu. Na rozdíl od průmyslových ploch má výstavba kanceláří v Praze spekulativní charakter, což se odráží i ve vyšší míře neobsazenosti.

Tabulka 2: Koncentrace logistických parků v pražském metropolitním regionu v roce 2013

silnice	obce s výskytem logistických parků	skladovací plocha (v tis. m ²)
D1	Čestlice, Nupaky, Modletice, Říčany, Strančice, Kunice	411,6
R10	Horní Počernice	329
R6 a R7	Hostivice, Dobrovíz, Kněževes, Tuchoměřice	265
D11	Jirny	220
D5	Chrástany, Rudná u Prahy	185,3
D8	Klecany	88
celkem		1498,9

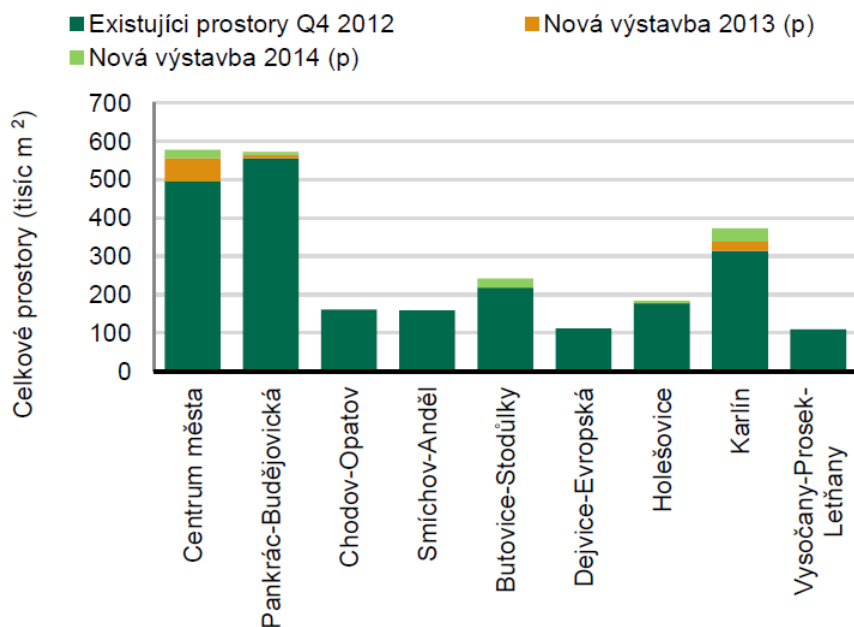
Pozn.: V tabulce jsou uvedeny pouze moderní logistické parky třídy A.

Zdroj: czech-industrial.cz 2013, vlastní úpravy

Kancelářské prostory v Praze se rozšiřují díky rozrůstání stávajících oblastí o nové budovy. CBRE 2012b vymezuje devět kancelářských lokalit v Praze, ve kterých se nachází 80 % ze všech kancelářských ploch (graf 1). Polycentrický vývoj v metropoli vedl k vytvoření tří velkých a šesti menších kancelářských nódů ve městě. Mezi velké a zároveň atraktivní lokality patří Pankrác-Budějovická (555 tis. m²), centrum města (496 tis. m²) a Karlín (314 tis. m²), menší oblasti se pohybují v rozmezí 100 až 200 tisíc m² kancelářských ploch a patří do nich Butovice-Stodůlky, Chodov-Opatov, Holešovice, Smíchov-Anděl, Dejvice-Evropská a Vysočany-Prosek-Letňany. Ačkoli Sýkora (2007, s. 136) tvrdí, že „v roce 2006 se centrum Prahy zdá být vyčerpáno z hlediska nabídky nových kancelářských ploch“, v letech 2013 a 2014 je plánováno dokončení 100 000 m² kancelářských ploch v centru metropole, což přibližně odpovídá celkovému rozšíření všech ostatních lokalit v Praze. Pokles poptávky po kancelářských prostorách způsobený ekonomickou krizí tedy zpomalil proces

decentralizace. Pro pokračování tohoto trendu i v dalších letech existují předpoklady v souvislosti s připravovanou revitalizací brownfieldů v centru a vnitřním městě.

Graf 1: Největší kancelářské lokality v Praze v roce 2012



Zdroj: CBRE 2012b

3.3 Shrnutí

Posledních dvacet let vývoje hlavního města mělo významný vliv na změnu vzorce prostorového rozšíření komerčních aktivit. Výsledkem politických a ekonomických procesů byla decentralizace, která díky specifčnosti centra Prahy byla selektivní. Polycentričnost ve současné struktuře Prahy se nejvíce projevuje v oblasti maloobchodu a kancelářských parků.

Zásadní rozvoj nerezidenční suburbanizace přichází až po roce 2000. Nejviditelnějšími komerčními prvky jsou logistické a distribuční parky nebo obchodní zóny a zábavní areály. Na základě čtyř charakteristik nahrazujících údaje o pracovní dojízdce byly v pražském metropolitním regionu vymezeny dvě velké a dvě menší oblasti rozvoje, pro které je společná blízkost významných silnic a dálnic. Tyto lokality zároveň představují možnost porovnání s konceptem *edge city*.

Jako další fázi ve vývoji komerčních aktivit v pražském metropolitním areálu lze označit období, které trvá od roku 2010. Dopady ekonomické krize měly vliv na pokles výstavby, ale nepřinesly výrazné změny v prostorovém rozložení lokalit, jako např. vznik nových oblastí nebo naopak degradaci současných způsobenou odchodem společností. Za výrazný prvek tohoto období lze označit opětovné (ačkoli omezené) přenesení stavební aktivity do centra metropole.

4. Koncentrace komerčních aktivit v okolí Letiště Václava Havla Praha

Analýzou komerční suburbanizace v zázemí Prahy byly určeny dvě lokality, které mohou vykazovat podobnost s *edge cities*. Pro podrobný výzkum byla vybrána lokalita v blízkosti letiště v Ruzyni. Základním důvodem tohoto výběru byla přítomnost letiště, která v kombinaci s několika významnými silničními tahy vytváří ideální prostředí pro lokalizaci různých komerčních aktivit. Dalším předpokladem pro rozvoj nerezidenční suburbanizace je i zhoršené životní prostředí v důsledku letecké dopravy a blízkost starého průmyslového regionu.

Případová studie je členěna do čtyř hlavních podkapitol. První se věnuje vymezení regionu působnosti letiště na různých hierarchických úrovních. Pro vymezení dosahu letiště v rámci střední Evropy je použit gravitační model. Na regionální úrovni je využito několika charakteristik, na jejichž základě je stanoveno jádro a zázemí regionu letiště.

Další dvě podkapitoly analyzují dvě úrovně působnosti letiště. Cílem je zaznamenat působení letiště na své okolí, na komerční suburbanizaci v zázemí a rozvoj komerčních aktivit v oblasti terminálů i možnosti budoucího rozvoje lokality. Datový podklad pro podkapitoly tvoří statistický soubor (částečně je obsažen v příloze 7), který vznikl na základě syntézy sekundárních zdrojů dat (výroční zprávy, registry, internetové prezentace firem, letecké snímky) a vlastního pozorování. Mezi další zdroje dat patří např. územní plány obcí nebo studie EIA, vyhodnocující vlivy staveb na životní prostředí. Pro lepší představení oblasti a jednotlivých typů komerčních aktivit byla kapitola doplněna o fotografickou přílohu (viz příloha 6).

Čtvrtá podkapitola se zaměřuje na srovnání zájmového území s konceptem *edge city*. Porovnání s kritérii, která vymezil Garreau (1991), je doplněno o hlubší komparaci s navazujícími koncepty a literaturou. Na jejím základě se snaží odpovědět na otázku, zda lokalitu můžeme považovat za *edge city* a jaké mohou být problémy jejího budoucího vývoje.

4.1 Hierarchizovaný vliv letiště

Letiště obecně nepředstavuje pouze součást dopravní infrastruktury. (Spolu)vytváří procesy, které působí na odlišných měřítkových úrovních. Základní vymezení v oblasti letecké dopravy je vůči dosahu ostatních letišť v regionu, další vymezení na řádovostně nižších úrovních představuje jeho regionální působnost.

4.1.1 Vymezení dosahu Letiště Václava Havla Praha ve střední Evropě

Letiště v Ruzyni je významným uzlem letecké dopravy v České republice. Lze si ale položit otázku, zda jeho vliv přesahuje i do dalších států střední Evropy nebo jestli naopak nějaké letiště v okolí neoslabuje jeho pozici v rámci území Česka. Pro orientační vymezení dosahu pražského letiště v rámci letecké dopravy lze použít gravitační model (obrázek 5), který vymezuje interakci mezi geografickými jednotkami na základě jejich velikosti a vzdálenosti. V tomto případě geografickou jednotkou je letiště a charakteristikou určující její velikost počet odbavených pasažérů za rok 2011. Při použití celkového počtu odbavených cestujících je nutné zvážit, zda mají být započítáni i tzv. transferoví cestující, tedy ti, kteří mají letiště jako přestupní bod v letecké dopravě. Ačkoli tento segment ve většině případů nemusí představovat cestující z následně vymezeného dosahu letiště, jejich přítomnost (resp. vysoký počet) znamená rozvoj letiště v oblasti počtu destinací či leteckých společností a tím může být atraktivnější i pro cestující za hranicí vymezené zóny. Z tohoto důvodu bylo počítáno s celkovým počtem odbavených cestujících, včetně transferových. Do modelu bylo kromě ruzyňského zahrnuto dalších 17 letišť ze střední Evropy, která měla v roce 2011 celkový počet odbavených pasažérů vyšší než jeden milion⁴. Pro lepší možnost interpretace byla letiště rozdělena podle třech velikostních kategorií.

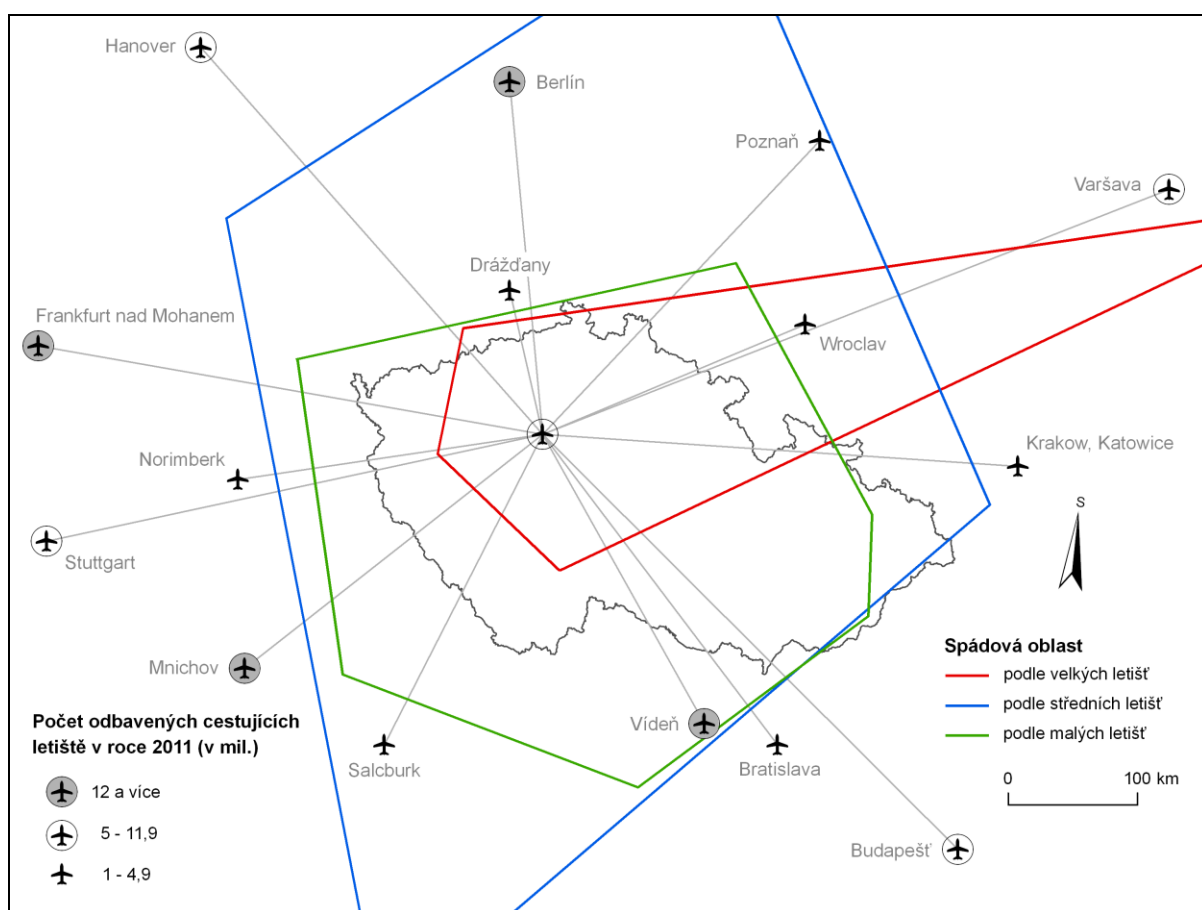
V případě velkých letišť (více než 12 mil. odbavených cestujících) má největší vliv na území České republiky Vídeň a potvrzuje se tím její konkurenční pozice vůči Praze v oblasti jihovýchodní části republiky (Marada 2006). Dalšími konkurenty s dosahem do Česka jsou letiště ve Frankfurtu nad Mohanem a Mnichově. V tomto případě mohou

⁴ Vzhledem k tomu, že tuto charakteristiku splňují letiště Berlin-Schönefeld a Berlin-Tegel, byla spojena dohromady v rámci Berlína. Kvůli blízkosti jsou obdobně spojena letiště Katowice a Krakow. V modelu jsou letiště vedena podle města ve kterém se nacházejí a ne podle jejich názvů.

získávat kromě západočeských cestujících i ty, kteří cestují jinam než nabízí ruzyňské letiště. Důležitou roli pro potenciální pasažéry hraje samozřejmě i dobrá pozemní dostupnost, nejen přímá vzdálenost od letiště. Na druhou stranu se ukazuje, že u leteckých pasažérů začíná převažovat ekonomická výhodnost nad časovou dostupností (ACI Europe 2013). V případě Berlína, čtvrtého zástupce kategorie, by se tento efekt podle gravitačního modelu neměl příliš projevit.

U středních letišť, tedy těch která odbavila 5 až 11,9 mil. cestujících, je vliv na české území malý. Je to dáno kombinací jejich velké vzdálenosti od českých hranic a existencí bližších výše zmiňovaných velkých letišť.

Obrázek 5: Vymezení dosahu Letiště Václava Havla Praha za použití gravitačního modelu



Zdroj: Eurostat 2012, vlastní výpočet

Malá letiště (1 – 4,9 mil. pasažérů) z hlediska Prahy nejsou velkými konkurenty. Jedinou výjimkou mohou být Katowice a Krakow pro oblast Ostravska. Význam těchto letišť ale může být omezen díky relativně rychlému železničnímu spojení mezi Prahou a Ostravou.

Největšími konkurenty pražského letiště pro území České republiky jsou tři nejvytíženější středoevropská letiště ve Frankfurtu nad Mohanem, Mnichově a Vídni, na nižších řádovostních úrovních se tento vliv neprojevil. Naopak Ruzyně může představovat spádové letiště pro jihozápadní část Polska.

4.1.2 Regionální působení Letiště Václava Havla Praha v Česku

Při analýze regionálního působení nebo vzniku regionů navázaných na ruzyňské letiště lze vymezit tři základní úrovně. Ruzyňské letiště v porovnání s ostatními letišti celonárodního významu (letiště v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích) je největším letištem v České republice. Na celkovém počtu odbavených cestujících se podílí přibližně 93 procenty (www.czech.cz 2013).

Základní úroveň odpovídá celému pražskému metropolitnímu areálu, resp. celé České republice. V celonárodním měřítku má letecká doprava pro hospodářství státu významný přínos v několika ohledech. Význam mezinárodního letiště je důležitý pro každou otevřenou ekonomiku, s vysokým podílem zahraničních investic. Zabezpečuje tedy na své úrovni napojení na strategické země a regiony s největším potenciálem v oblasti hospodářské spolupráce nebo příjezdového cestovního ruchu. Lze tvrdit, že pražské letiště představuje špičkovou službu na makroregionálním měřítku (HAMPL 1996). Korelační návaznost zvyšování počtu cestujících pražského letiště na růst hrubého domácího produktu státu nebo příliv zahraničních investic zkoumali např. Chvojková (2005) resp. Jovanovič (2011). V obou případech byl závěrem vysoce pozitivní vztah mezi proměnnými. Jako jeden z mnoha faktorů na růst hospodářství vytváří nová pracovní místa a to jak primárně v oblasti letecké dopravy tak sekundárně. Pozitivem je, že sekundární pracovní příležitosti jsou generovány v oborech s vysokou přidanou hodnotou jako bankovníctví, pojišťovnictví, obchod nebo informační technologie. Podle odhadů vytváří každý milion přepravených cestujících (kromě vlastních pracovních příležitostí na letišti) 2100 pracovních míst v národní ekonomice (www.prg.aero, 2012).

Letecká doprava hraje důležitou roli v cestovním ruchu. Její význam je umocněn tím, že je využívána bohatšími lidmi, u kterých lze očekávat větší prostředky vynaložené na cestování a

tím i vyšší finanční přínos pro ekonomiku destinace. Zvláště pozitivním je z tohoto hlediska vzrůstající počet přímých leteckých spojení s dynamicky se rozvíjejícími státy východní Asie. Specifickým druhem cestovního ruchu, který ve velké míře využívá leteckou dopravu, je kongresová turistika. V případě České republiky dochází každoročně k 7% navýšení počtu konaných kongresů a počtu jejich účastníků (www.czso.cz 2012) a to i v době poklesu ekonomické aktivity státu. Kromě finančních přínosů se jedná i po posílení povědomí o České republice.

Nejvýznamnějším regiotvorným procesem na mezoúrovni⁵ je denní pracovní vyjížďka a dojížďka (Hampl 1996). Jako jádro potenciálního regionu lze stanovit základní sídelní jednotku Ruzyně-letišť. Problém představuje získání dat. Pro vymezení regionů by byla potřeba data z cenzů 1991, 2001 a 2011 za základní sídelní jednotky. V roce 1991 se na této úrovni vyjížďka a dojížďka do zaměstnání nezjišťovala. Údaje pro rok 2011 nebyly v době zpracování diplomové práce dostupné. Jediná existující data jsou z roku 2001, což ale představuje problém, neboť nezachycuje velký rozvoj oblasti po tomto roce. Další nevýhodou je i nemožnost sledovat tendenci ve vývoji dojížďkových areálů. Nabízejí se dvě možnosti jak pracovní region vymežit jinak. První představuje možnost určit jako jádro potenciálního regionu nějaký vyšší územně správní celek. Větší jádro ale představuje vymezení areálu pro celou jednotku, což by mohlo vést ke zkreslení trendu pro oblast letiště. Z tohoto důvodu nelze použít data za městský obvod nebo městskou část Praha 6. V případě katastru nastává obdobný problém jako u základních sídelních jednotek. Druhou variantou je nalezení jiných dat, která by odpovídala dojížďkovým proudům.

Územní vymezení a intenzitu pracovní dojížďky částečně zobrazuje pokrytí hromadnou dopravou. V případě zázemí Prahy jsou nejvýznamnějšími a nejfrekventovanějšími druhy hromadných dopravních prostředků vlaky a autobusy. V blízkosti letiště se nachází železniční stanice, ale její význam, vzhledem k její periferní lokalizaci a absenci návazných spojů, je z tohoto pohledu minimální. Autobusová doprava je pro oblast důležitější. Vymezení na obrázku 6 agreguje data za městské, příměstské i linkové spoje. Celkový areál byl vykreslen z ploch obcí, které mají napojení přímou autobusovou linkou s každodenním provozem na některou ze zastávek na letišti⁶. To sice neukáže veškerou dojížďku (např.

⁵ Hampl (1996) denní pracovní dojížďku a vyjížďku jako nejdůležitější regiotvorný proces přisuzuje mikroúrovni, v případě vymezení působnosti pražského letiště je vzhledem ke dvěma ostatním úrovním přiřazena mezoúrovni.

⁶ K Letišti, Na Padesátníku, Obchodní centrum Šestka, Terminál 1, Terminál 2, Terminál 3, Letiště, Schengenská

v rámci Prahy, kde hustá síť hromadné dopravy vyvažuje výhodu přímých spojení), ale lze předpokládat, že autobusová doprava bude optimalizována podle potřeb cestujících a tudíž by v ní hlavní proudy dojížděky měly být podchyceny. Druhým možným vymezením na regionální úrovni je územní rozsah kompenzačních programů společnosti Český Aeroholding a.s. (více o kompenzačních programech v kapitole 4.2.1). I v tomto případě lze identifikovat jádro (vlastní dopravní stavby na letišti) a zázemí regionu.

Na lokální úrovni, kromě výše uvedené základní sídelní jednotky, již nelze vymezovat region, ale spíše oblasti, limitované leteckou dopravou. Konkrétně se jedná o ochranné hlukové pásmo (viz kapitola 4.2.1), ochranné pásmo letiště s výškovým omezením staveb^{7:8} a oplocenou část letiště.

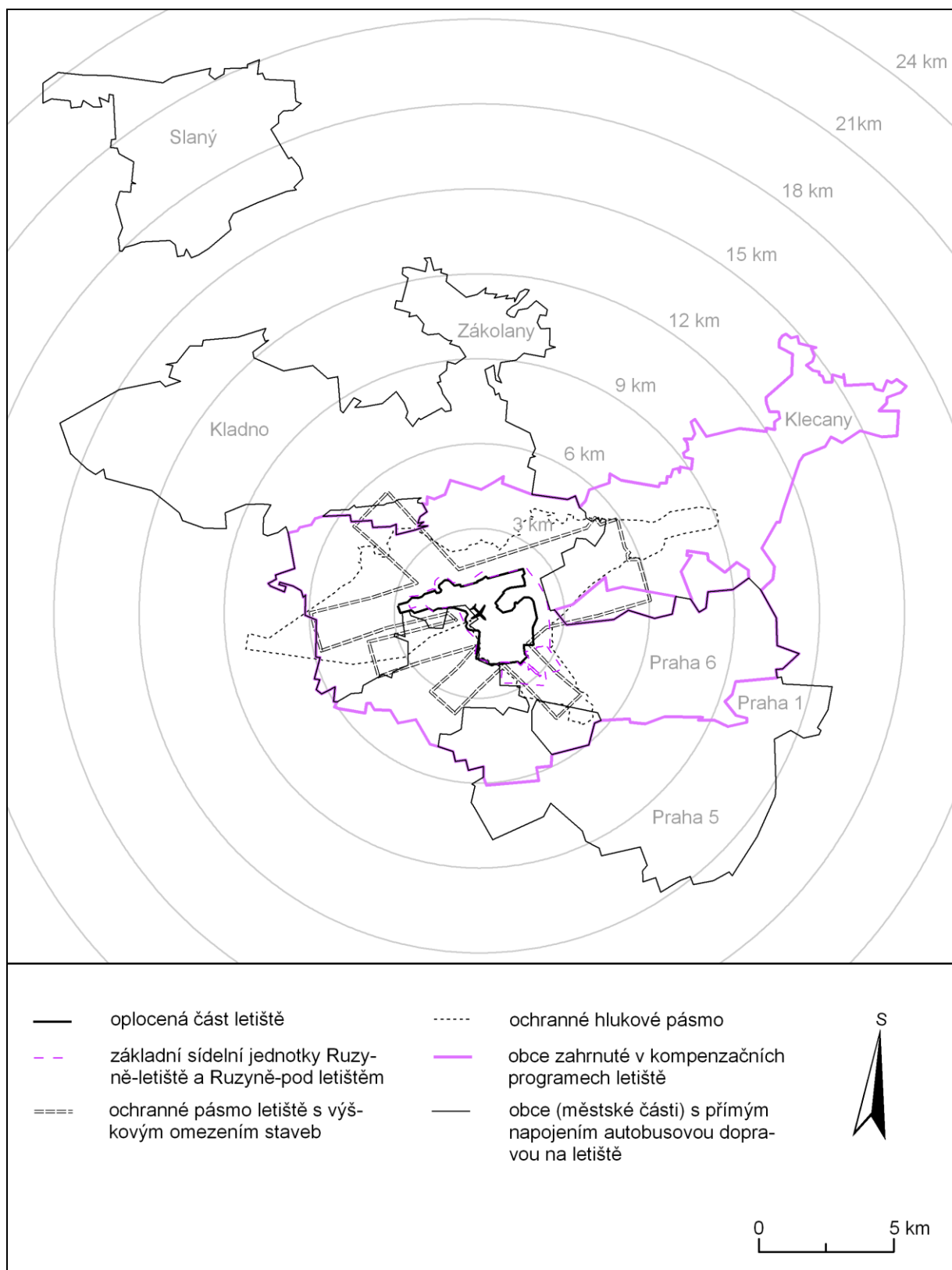
Na základě syntézy několika realisticky vymezených „regionů“ lze metodickým pojetím regionalizace subjektivně určit regionální působnost letiště. Největší intenzita překryvu se nachází ve vzdálenosti do 6 km od pomyslného středu letiště, a proto obce ležící na nebo uvnitř této izolinie budou představovat *obce v zázemí letiště*. Toto vymezení odpovídá i homogennímu regionu, kde sjednocujícím prvkem je nová velkoplošná komerční zástavba.

Jádro oblasti, tj. vymezení *vlastního letiště*, bylo určeno na základě spojení dvou základních sídelních jednotek. Stěžejní je Ruzyně-letiště, zahrnující veškeré budovy na „starém“ i „novém“ letišti. Menší, Ruzyně-pod letištěm, která je z velké části tvořena nezastavěným územím, byla k jádru připojena z důvodu přítomnosti Obchodního centra Šestka vybudovaného v roce 2006.

⁷ Ochranné pásmo letiště s výškovým omezením staveb je stanoveno Zákonem č. 49/97 Sb. a doplněno předpisem L 14 OP o ochranných pásmech leteckých pozemních zařízení.

⁸ Existuje několik desítek podobných ochranných pásem letiště, ale z hlediska tohoto hodnocení nejsou důležitá.

Obrázek 6: Možnosti vymezení působení Letiště Václava Havla Praha



Zdroj: www.idos.cz 2013, www.prg.aero 2012, wgp.urm.cz 2013, www.mapy.cz 2013, www.czso.cz 2012, vlastní úpravy

4.2 Obce v zázemí ruzyňského letiště

Jak bylo uvedeno v kapitole 4.1.2, zázemí letiště představují obce ve vzdálenosti 6 km od letiště. Jedná se ale o základní vymezení regionu. Jeho úplné vymezení je možné až na základě analýzy širších vztahů. Základ zázemí letiště kopíruje trojúhelníkový tvar letiště a to díky dvěma radiálním rychlostním silnicím R6 a R7, kde se soustředí největší část nové komerční výstavby. Konkrétně se jedná o obce Hostivice, Jeneč, Pavlov, Středokluky, Tuchoměřice a městskou část Praha-Přední Kopanina. Na severozápadě oblast uzavírají obce Dobrovíz, Hostouň a Kněževes. Od zázemí Kladna je oblast oddělena fyzickogeografickou bariérou v podobě údolí Zákolanského potoka, které svým reliéfem znemožňuje velkoplošnou komerční zástavbu a tím srůstání těchto dvou regionů. Některé procesy přesahují i do sousedních obcí a městských částí Prahy, a proto je s nimi v některých případech pracováno. Grafické znázornění zázemí letiště nabízí příloha 3.

4.2.1 Vliv Letiště Václava Havla Praha na životní prostředí

Obce spadající do vymezeného regionu se v rámci pražského metropolitního areálu vyznačují malými přírůstky obyvatel, což vede k rozvoji velkoplošných komerčních aktivit v oblasti. Lze si položit otázku, do jaké míry k tomuto stavu přispívá i blízkost pražského letiště.

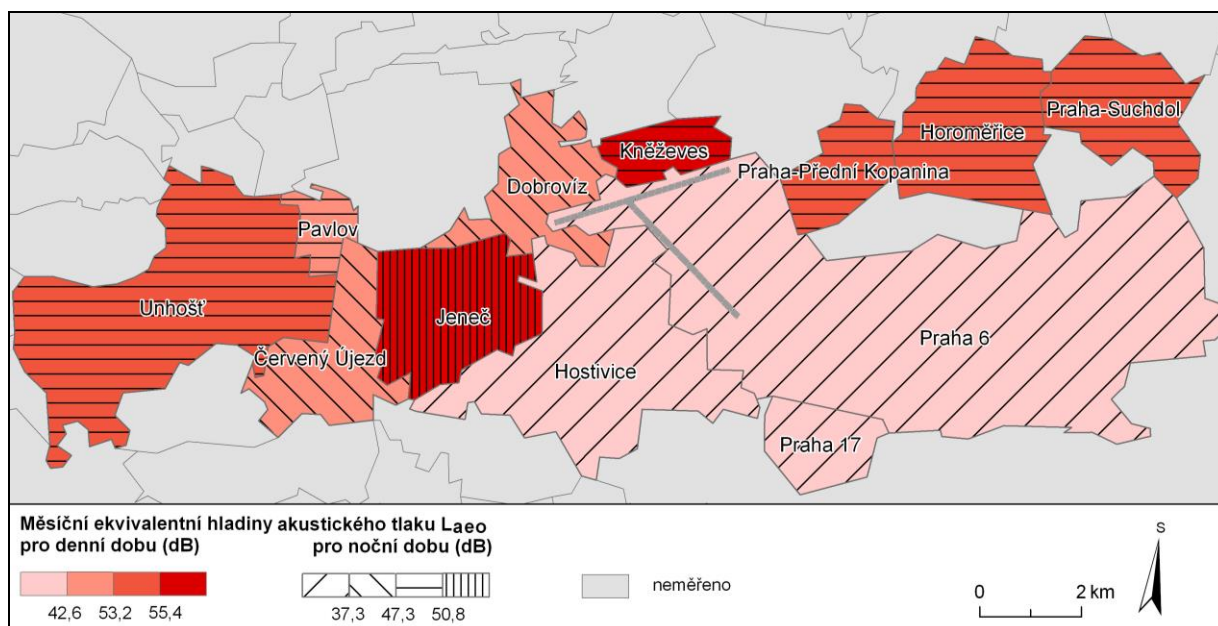
Následující kapitola se bude věnovat dvěma stěžejním vlivům letiště na obce v jeho zázemí. První z nich představuje jeho dopad na životní prostředí a to především na hlukovou problematiku. Druhá část se zaměří na rozvoj komerční suburbanizace v oblasti a její souvislost s letištěm.

Environmentální důsledky lze rozdělit na vlastní dopady na životní prostředí (hluk, emise plynů) a na sekundární kompenzace ze strany letiště. Současný stav, tj. intenzivní provoz hlavní a sezónní provoz vedlejší dráhy představuje problém pro většinu obcí a částí Prahy. Ačkoli podle měření z roku 2011 (obrázek 7) nedochází k překračování hygienických hlukových limitů, snaha o snižování hluku je ze strany obcí i letiště.

Letiště používá dva základní nástroje, kterými se snaží zmírnit hlučnost letecké dopavy. Prvním je aktivní poplatková politika, kterou „nutí“ dopravce používat modernější a tišší stroje. Navenek se tato politika prezentuje každoročně vyhlašovanou soutěží o nejtisšího dopravce. Pasivním nástrojem, vedoucím ke snížení hlučnosti letecké dopavy, jsou dotace

na instalaci protihlukových oken v nemovitostech vymezených ochranným hlukovým pásmem. Od roku 2002 do tohoto programu letiště investovalo více než 600 mil. korun (www.prg.aero 2012). Kromě hluku, se často diskutuje o problémech týkajících se znečištění ovzduší, odpadového hospodářství nebo riziku bleskových povodních, způsobených rozsáhlými nepropustnými plochami letiště. Ve všech případech se ale nejedná o překročení platných norem, jak ukazuje např. studie zkoumající vliv letecké dopravy na znečištění půdy v okolí (Monitoring ovoce a plodin v okolí letiště Praha – Ruzyně 2011).

Obrázek 7: Měsíční ekvivalent hladiny akustického tlaku ve vybraných obcích a městských částí v červnu 2011



Zdroj: www.prg.aero 2012, vlastní zpracování

Důležitým faktem v oblasti hlukové problematiky je, že existuje i určitá sebereflexe provozovatele letiště. Společnost komunikuje s okolím (např. skrze informativní zpravodaj „Spolu“) a dotačními programy se svému zázemí snaží kompenzovat zhoršené životní prostředí. Letiště tím chce skrze neformální komunikaci s představiteli obcí předejít sporům při schvalovacím procesu dalšího rozšiřování letiště, a to hlavně v případě nové vzletové a přistávací dráhy. Paralelní dráha představuje zvýšení pohybů letadel a sekundárním důsledkem je navýšení pozemní dopravy v okolí letiště. Výstavba této dráhy se předpokládá od 70. let, kdy byla začleněna do územně plánovací dokumentace Prahy. Reálné přiblížení výstavby přišlo až začátkem 21. století. V roce 2006 byl postaven nový terminál, který

umožnil zvýšení počtu odbavených cestujících na maximum k současným kapacitám drah, ale je s ním počítáno hlavně v souvislosti s obsluhou nové dráhy.

Patrně i to vedlo provozovatele letiště k zahájení dvou finančních programů na podporu a rozvoj letišť dotčených obcí a městských částí Prahy. Program *“Žijeme zde společně”* funguje od roku 2004 a za osm let své působnosti z něj bylo rozděleno více než 143 mil. korun (Profil společnosti Český Aeroholding, a.s. 2012). Program se zaměřuje na zlepšení životních podmínek, tj. na výstavbu nebo rekonstrukci budov občanské vybavenosti, inženýrských sítí, míst pro volný čas a rekreaci a k ochraně životního prostředí. Celkem se ho zúčastní 12 obcí a 5 pražských městských částí. Od roku 2007 funguje i program *„Dobré sousedství“*. Cíle podpory jsou částečně stejné, avšak mají se více zaměřovat na podporu aktivit, souvisejících s každodenním životem obyvatel, tj. v oblasti kultury, sportu, vzdělání nebo aktivity v sociální sféře. Program není určen pouze pro obce a městské části, ale i občanská sdružení, sportovní kluby a jiné neziskové organizace působící v obcích. Získané prostředky jednotlivých obcí se liší, neboť čerpání peněz záleží na schválení projektu a nejedná se o paušální dotaci místním samosprávám. Pro mnohé malé obce tyto prostředky tvoří nezanedbatelnou část příjmů. Např. u obce Hostouň v roce 2011 tvořily 13,5 % (Závěrečný účet obce Hostouň 2011), v případě Jenče se v roce 2009 jednalo o 24 % (Závěrečný účet obce Jeneč, 2009). Naopak u větších obcí, jako v případě města Hostivice, kde dotace představovaly pouze 0,4 % z příjmů v roce 2011 (Závěrečný účet města Hostivice, 2011), se jedná o nevýznamné částky.

4.2.1.1 Postoje lokálních aktérů k výstavbě paralelní dráhy

Paralelní přistávací a vzletová dráha představuje téma, o kterém se široce diskutuje. Nejvýraznějšími aktéry na regionálním měřítku jsou obce a městské části, kraje a občanská a ekologická sdružení. Současný provoz na letišti hodnotí obce a sdružení většinou negativně nebo neutrálně. V případě paralelní dráhy ale nepanuje shoda.

Většina obcí (městských částí) zastává podobný názor s občanskými sdruženími, které působí na jejím území. Nejde o konflikt občanského sektoru a samosprávy, ale o rozpor mezi jednotlivými lokalitami. Společný názor se projevuje i tím, že některá občanská sdružení jsou politicky aktivní a mají i silné zastoupení ve vedení městské části. V oblasti se tedy ve volebních výsledcích projevuje silný vliv místních faktorů, neboli prostorového kontextu, který popisují Kostecký a Čermák (2003). To lze dokumentovat na příkladu zásadního

odpůrce dráhy, městské části Praha-Nebušice, kde místní občanské hnutí „Pro Nebušice“ v komunálních volbách v letech 2006 a 2010 získalo 43 resp. 32 % hlasů (www.volby.cz 2012). V případě městské části Praha-Suchdol má podobnou pozici „Sdružení občanů Suchdola“, které iniciovalo zrušení vymezení paralelní dráhy v Zásadách územního rozvoje Prahy (www.sos-suchdol.cz 2012). Naopak městská část Praha-Přední Kopanina se snaží využít blízkost letiště ve svůj prospěch. Praha 6 zastává názor, ve kterém se snaží hledat kompromis mezi přínosem pro komerční aktivity a nevýhodami pro bydlení (www.praha6.cz 2012). Významným příznivcem nové dráhy je městská část Praha 17 a její sdružení „Ticho nad Prahou“, jelikož změna leteckých koridorů by znamenala zlepšení pro 200 tisíc obyvatel

Tabulka 3: Vnímaná pozitiva a negativa výstavby paralelní dráhy lokálními aktéry

pozitiva	negativa
obce, městské části, občanská sdružení	obce, městské části, občanská sdružení
snížení počtu lidí zasažených leteckým provozem	negativní faktor na suburbanizaci a růst města
tvorba image díky blízkosti letiště	Ruzyňě bude za čas uvnitř města - limity dalšího růstu, poukázání na problémy vnitřních letišť v zahraničí
nutné vybudování rychlodráhy nebo metra do centra Prahy představuje potenciál pro rozvoj větší kompenzační programy	vyšší hlukové zatížení
zastavení provozu na vedlejší dráze	nepotřebnost investice v souvislosti s plánovanou modernizací letiště ve Vodochodech a výstavbou vysokorychlostní železniční tratě
zvýšení daňových příjmů	další nezvyšování provozu na letišti je garantováno jen do roku 2020
rozšíření možností pro subdodavatele a služby v okolí	zvýšení intenzity pozemní dopravy
tvorba nových pracovních míst ⁹	zvýšená produkce odpadů, vyšší riziko bleskových povodní a změna odtokových poměrů vodotečí v okolí
kraje Středočeský a Praha	obyvatelé
kladný vliv pro ekonomiku České republiky	snížení ceny nemovitostí
nutná modernizace železniční tratě Praha-Kladno	vyšší hlukové zatížení
rozvoj okolí	snížení kvality života v průběhu výstavby
tvorba nových pracovních míst	
obyvatelé	
realizace protihlukových opatření (protihluková okna apod.)	

Zdroj: Ludvík 2005, www.sos-suchdol.cz 2012, www.tichonadprahou.cz 2012, Útvar rozvoje hlavního města Prahy 2009, Krajský úřad Středočeského kraje 2008,

⁹ Podle odhadu vlastníka letiště by nová přistávací a vzletová dráha přinesla až 17 000 nových pracovních míst v Praze a Středočeském kraji (Výroční zprávy Letiště Praha a.s., 2008).

Praha a to převážně těch z městské části Praha 17 (www.tichonadprahou.cz 2012). Na krajské úrovni je na rozvoj letiště v Ruzyni nahlíženo v širších souvislostech. Oba kraje (Praha a Středočeský) spatřují v dalším rozvoji letiště i možnost vyřešení problematických úseků povrchové dopravy (Krajský úřad Středočeského kraje 2008, Útvar rozvoje hlavního města Prahy 2009).

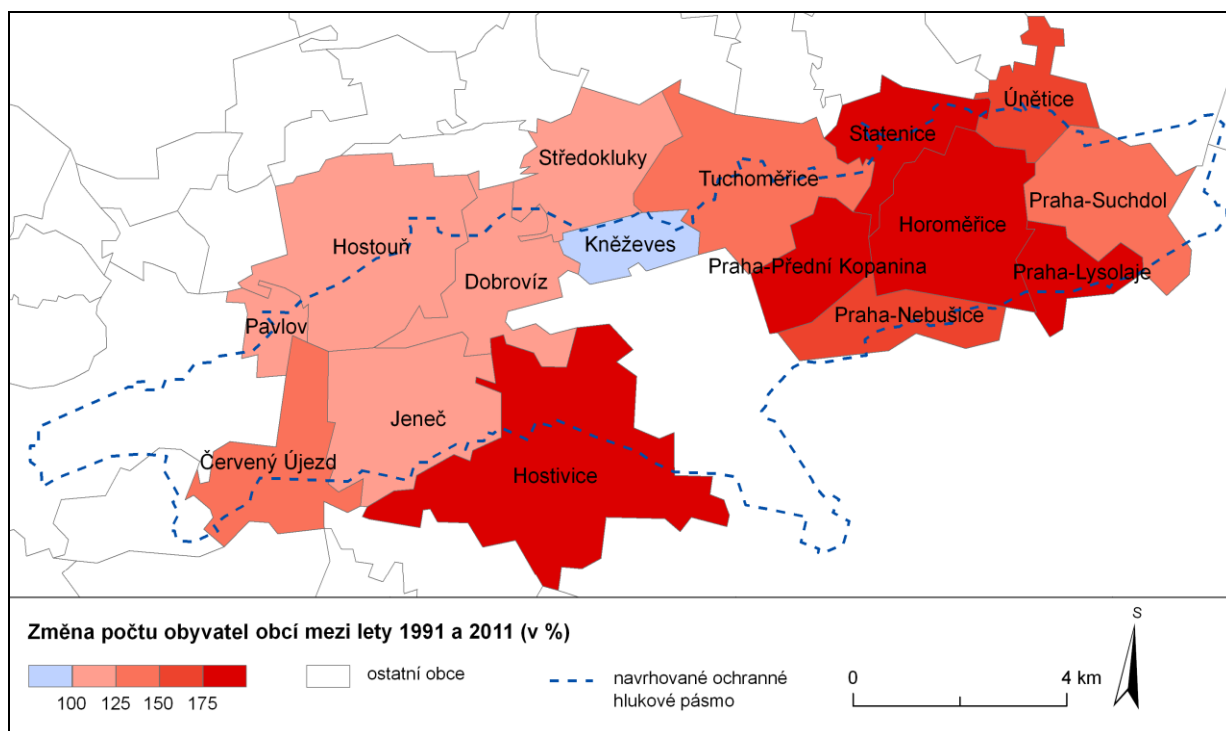
Významným krokem v procesu příprav výstavby bylo schválení dokumentace vlivů záměru na životní prostředí a stanovení podmínek výstavby. Důsledkem byla změna nesouhlasného stanoviska města Hostivice, které vystupování proti paralelní dráze mělo jako jeden z bodů programového prohlášení rady města (Hostivický měsíčník 1/2012).

Na základě analýzy webových stránek místních sdružení, obcí, městských částí, krajů a jejich rozvojových dokumentů, periodik a připomínek v rámci schvalovacího procesu hodnocení vlivu výstavby paralelní dráhy na životní prostředí, jsou v tabulce 3 uvedena hlavní vnímaná pozitiva a negativa lokálních aktérů. K podobným výsledkům došel i Jovanovič (2011), který zjišťoval postoj místních samospráv k rozšiřování letiště na základě řízených rozhovorů se starosty obcí a městských částí.

4.2.1.2 Rozvoj rezidenční výstavby v souvislosti s hlukovou problematikou

Pro obce zahrnuté v ochranném hlukovém pásmu je hluk velkým problémem. Problematický je ale také fakt, že plánování paralelní dráhy probíhá již 40 let a reálné přípravy na její výstavbu začaly v souvislosti s výstavbou druhého terminálu v roce 2003 (Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2012). Na tuto skutečnost, ale většina obcí v rámci svého rozvoje nereagovala. Ačkoli navržené ochranné hlukové pásmo je až z roku 2011 (viz obrázek 8), situování paralelní dráhy existovalo mnoho let. Projekt paralelní dráhy navíc nebyl vypracován s variantami. I přes tyto skutečnosti, většina obcí ve svém územním plánování vytvořila rozsáhlé plochy s obytnou funkcí a záměrně tím lákala nové obyvatele. To dokazuje i populační vývoj obcí a městských částí ležících v ose budoucí dráhy, který je zachycen na obrázku 8.

Obrázek 8: Změna počtu obyvatel vybraných obcí a městských částí mezi lety 1991 a 2011 a návrh ochranného hlukového pásma Letiště Václava Havla Praha



Zdroj: Sčítání lidu domů a bytů 1991 a 2011, Ludvík 2005, vlastní zpracování

Pro krátkodobý rozvoj obcí byl rozvoj bydlení přínosem, ale s vymezením nového ochranného hlukového pásma nastává problém. Největší plochy s novou nebo plánovanou obytnou výstavbou jsou v obci Horoměřice a městských částech Praha-Lysolaje, Praha-Suchdol a Praha Nebušice. V případě Lysolaj a Suchdola existují srovnatelně velké plochy v jiných místech městské části, kde by bylo možné plánovanou zástavbu umístit. Navíc plánované ochranné hlukové pásmo má v těchto obcích z velké části překrývat i variantu části silničního obchvatu Prahy. Na tyto lokality tedy s velkou pravděpodobností budou působit kumulativní negativní vlivy na životní prostředí. V případě městské části Praha-Nebušice je již situace problematická. Městská část disponuje volnými plochami, které by bylo vhodné pro funkci bydlení využít převážně v blízkosti ochranného hlukového pásma, necelé 2 km od plánované dráhy. V územním plánu je sice navrhován pás izolační zeleně mezi plochami pro rodinné domy a okrajem ochranného hlukového pásma, ale jeho realizaci již předběhla výstavba rodinných domů. Navíc účinnost opatření patrně nebude dostačující. Problémem tedy je, jak zajistit pokračující rozvoj obce a zároveň jak zajistit pro všechny obyvatele pokud možno nejlepší environmentální podmínky. Extenzivní rozvoj této městské části přivede nové

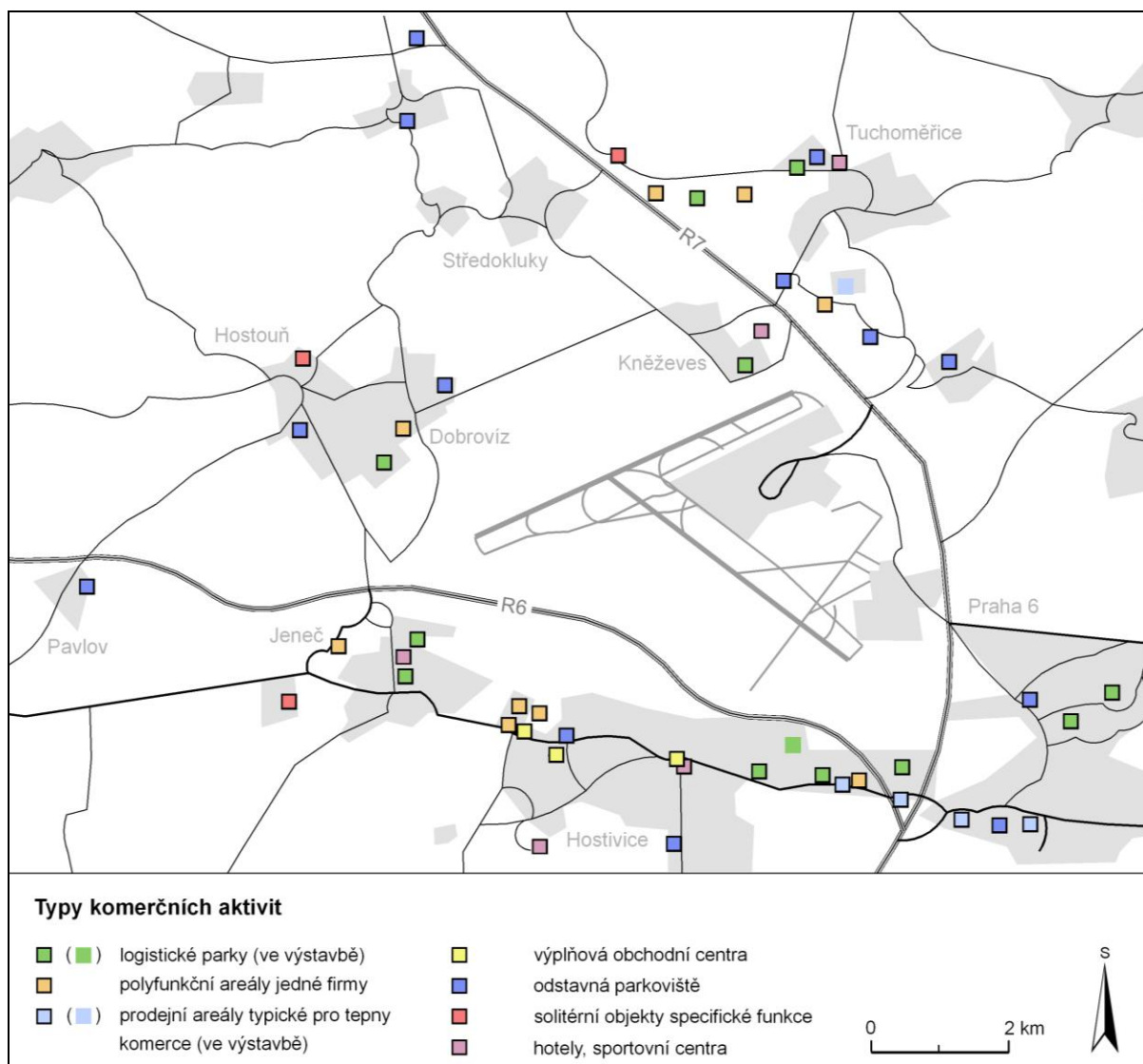
obyvatele a tím zvýší její příjmy. Obcím nelze bránit ve snaze rozvíjet se, avšak zvyšování hustoty zalidnění v blízkosti největšího českého letiště není vhodné nejen z hlediska životního prostředí jich samotných, ale i z důvodu vyššího dopravního zatížení oblasti. Pravděpodobně by bylo vhodnější vyčlenit plochy v okolí silnice R7 pro komerční výstavbu, která by svojí lokalizací na území obce představovala finanční kompenzaci. Fyzicky by byly odděleny od kompaktní obytné zástavby a spíše by patřily ke komplexu letiště Ruzyně. Tyto areály by navíc nevyužívaly systém komunikací v původní zástavbě. Výsledkem by bylo omezení nárůstu individuální dopravy, který je zmiňován jako jeden z problémů rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy (Urbánková a Ouředníček 2006). Rizikem je, aby se vyčleněné plochy nestaly jen dalšími logistickými areály, jako je tomu nejen v okolních obcích. Zmiňované plochy mají nejvýhodnější geografickou polohu z hlediska reálné blízkosti k letišti, tj. v těsném sousedství terminálu letiště a včetně kvalitního silničního napojení. Rozvoj území cestou komerční výstavby by mohl být i v případě Přední Kopaniny. Zde je výstavba nových domů a bytů problematičtější, neboť se nachází uprostřed trajektorií obou drah.

Na jihozápadě zasahuje navrhované ochranné hlukové pásmo do území obcí Hostivice, Unhošť, Pavlov a Jeneč. V případě těchto obcí bylo územní plánování ovlivněno výstavbou silnice R6, která prochází obcemi na severu. Letecký hluk pak působí jako kumulativní faktor na zhoršené životní prostředí. Obce proto oblasti kolem silnice vyčlenily nejčastěji pro funkce nerušící výroby a skladů, zatímco jižní oblasti jsou vymezeny pro výstavbu obytných domů. Obec Hostivice má výhodu v tom, že se na jejím území nachází poměrně mnoho rozvojových ploch, a proto mohla oblasti v ose plánované dráhy nechat jako ornou půdu. V obci Jeneč byl původně jen malý rozvoj nové rezidenční výstavby a spíše se zaměřoval na komerční projekty v sousedství R6. Překvapivé proto bylo, že přes schválení přepracované dokumentace vlivů na životní prostředí nové dráhy koncem roku 2011 obec v roce 2012 přeměnila plochy na okraji ochranného hlukového pásma z orné půdy na bydlení (Změna č. 2 územního plánu obce Jeneč 2012). Srovnatelné plochy orné půdy, které ovšem v pásmu neleží, byly změněny na lesopark. Podobná situace je i v obci Pavlov, kde plánovaná rezidenční výstavba hraničí s ochranným hlukovým pásmem. Podle odhadu investora tamního projektu by v nové lokalitě mělo bydlet 1 100 obyvatel (Ludvík 2005).

4.2.2 Komerční suburbanizace a její spojitost s pražským letištěm

Komerční suburbanizace v zázemí Prahy se obecně vyznačuje vysokým podílem skladovacích prostor (Sýkora a Ouředníček 2007; Ouředníček a Temelová 2009). Toto platí i v případě lokalit severozápadně od Prahy. Převážná část výstavby se koncentruje okolo hlavních silničních tahů, jako jsou rychlostní silnice R6 a R7 a ulice Československé armády (tzv. „staré karlovarské“). Plošně největší projekty komerční výstavby posledních dvaceti let jsou na území obcí Hostovice, Hostouň, Dobrovíz, Kněževy, Tuchoměřice, Jeneč a Chýně.

Obrázek 9: Komerční aktivity v okolí letiště Ruzyně vytvořené po roce 1989



Zdroj: www.mapy.cz, vlastní zpracování

Celkově lze vyčlenit sedm nově vzniklých typů komerčních aktivit (viz obrázek 9). Jedná se o velké logistické parky, menší polyfunkční areály jedné firmy, prodejní areály typické pro tepny komerčního rozvoje, výplňová obchodní centra, odstavná parkoviště, hotely a sportovní centra a solitérní objekty sloužící zvláštnímu účelu.

4.2.2.1 Skladovací a logistické areály

Největší zastoupení v zázemí pražského letiště mají skladovací a logistické objekty. Nejrozsáhlejší současné a plánované¹⁰ logistické parky jsou uvedeny v tabulce 4 a jejich lokalizace je zobrazena na obrázku 10. Největší logistické parky se nacházejí v blízkosti

Tabulka 4: Největší skladovací a logistické areály v okolí Letiště Václava Havla Praha v roce 2013

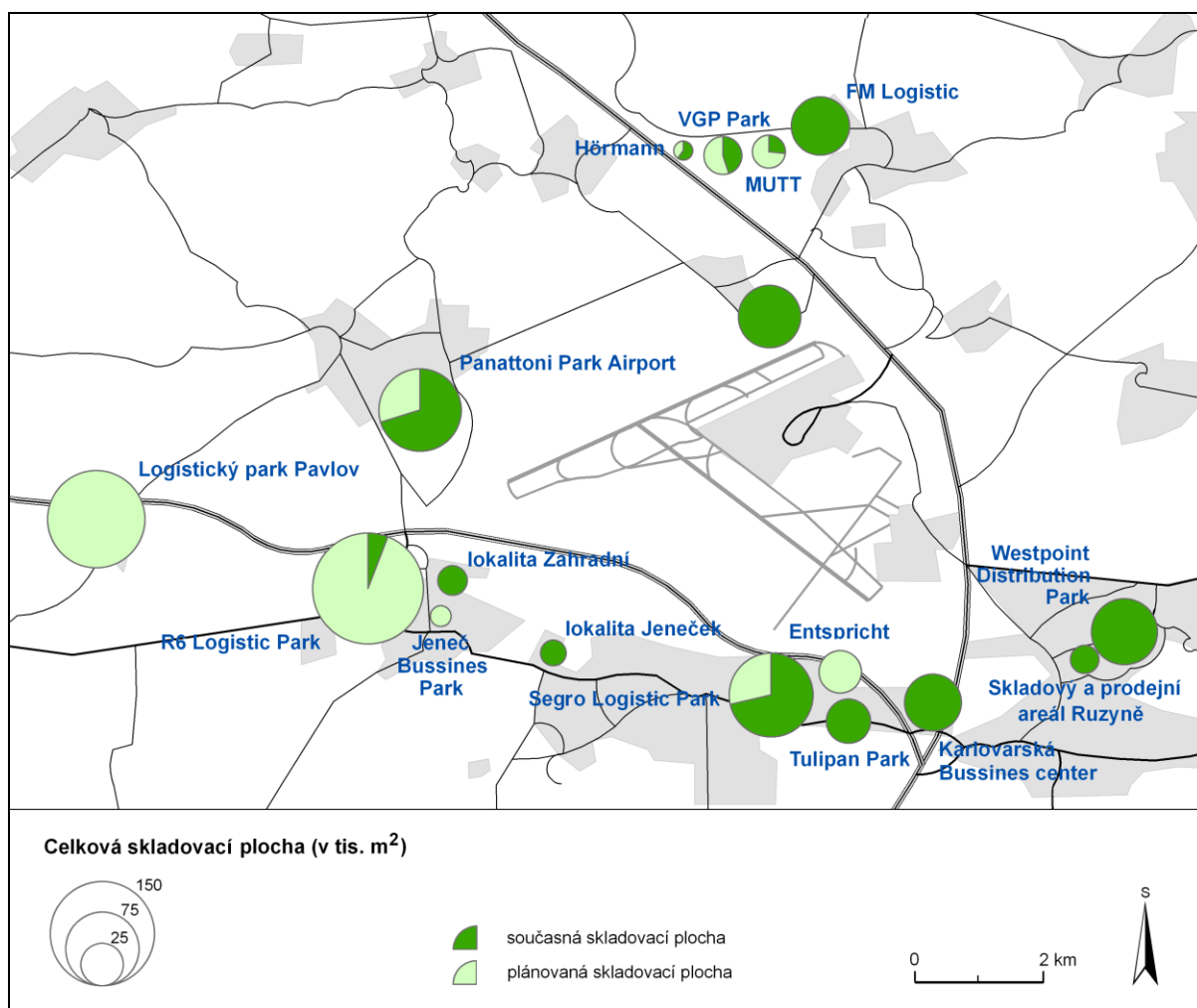
název areálu	obec	současná skladovací plocha (tis. m ²)	plánovaná skladovací plocha (tis. m ²)	současná plocha kanceláří (tis. m ²)
Segro Logistic Park	Hostivice	70	98	20
Panattoni Park Airport	Dobrovíz	66	94	6
Westpoint Distribution Park	Praha 6	60	60	4
Airport Logistic Park	Kněžves	54	54	2
FM Logistic	Tuchoměřice	47	47	0,5
Karlovarská Bussines center	Praha 6	45	45	5
Tulipan Park	Hostivice	27	27	5
lokalita Zahradní	Jeneč	12	12	2
Skladový a prodejní areál Ruzyně	Praha 6	11	11	0,5
R6 Logistic Park	Jeneč	10	170	3
VGP Park	Tuchoměřice	9	20	3,5
lokalita Jeneček	Hostivice	9	9	4,5
MUTT	Tuchoměřice	4	15	0,3
Hörmann	Tuchoměřice	3	5	0,5
Logistický park Pavlov	Pavlov	0	131	0
Entspricht	Hostivice	0	25	0
Jeneč Bussines Park	Jeneč	0	6	0
celkem		420	816	56,8

Zdroj: www.czechlog.cz 2012, www.czech-industrial.cz 2013, vlastní výpočet

¹⁰ Za plánované logistické parky jsou počítány ty, které získaly kladné stanovisko v dokumentaci EIA

hlavních silničních tahů R6 a R7 a to konkrétně v obcích Hostivice, Kněževs, Dobrovíz a Hostouň. Nájemce těchto areálů můžeme rozdělit do dvou skupin. První tvoří zahraniční firmy, které v logistických areálech mají svoje distribuční sklady, do druhé spadají speditérské a logistické společnosti.

Obrázek 10: Umístění největších skladovacích a logistických areálů v okolí Letiště Václava Havla Praha v roce 2013



Zdroj: www.czechlog.cz 2012, www.czech-industrial.cz 2013, vlastní zpracování

Na základě analýzy prvního typu nájemníků logistických areálů nelze konstatovat, že by se tyto společnosti zaměřovaly na podobné ekonomické odvětví. Jsou zde zastoupeny firmy distribuující farmaceutické produkty (Martek Medical v Kněževsi), potravinové doplňky (USN v Hostivici), autodíly (Autobenex v Hostivici), elektrosoučástky (GM Electronic v Dobrovízi) nebo stavební materiály (Keramont, BEK, Amteko v Hostivici). Ačkoli se

v těchto komplexech nachází i kancelářské plochy, ve většině případů se jedná pouze o distribuční pobočky bez řídicí funkce.

Podobné areály se vyskytují také východně od letiště v Praze 6. V tomto případě jsou lokalizovány uvnitř kompaktního území Prahy, ale s ostatními komplexy jsou si podobné svojí fyzickou strukturou. Zásadním rozdílem je, že výstavba těchto budov začala již v 70. letech. V souvislosti s plánováním socialistického města nelze mluvit o suburbanizaci. Spíše by se mělo jednat o průmyslovou zónu ležící až za sídlišti ze 60., 70. a 80. let, kterou ve struktuře socialistických měst vymezuje Hamilton (1979, in Carter 1995). V souvislosti s ekonomickou transformací můžeme tyto areály v současnosti označit jako mimozónní klastry stojící mimo centrum i tranzitní zónu, které Preston a Griffin (1966) identifikovali na příkladě západních měst. Další rozdíl představuje existence několika využívaných železničních vleček v areálu. Železniční doprava ve většině nových komplexů byla nahrazena silniční. Bližší poloha ke koncovým zákazníkům zvyšuje podíl společností zaměřujících se na distribuci a prodej spotřebního zboží jako jsou potraviny nebo nábytek. Vyšší je i podíl sídel zastoupení společností.

Druhá skupina skladovacích a logistických hal se liší svojí velikostí a charakterem. Jedná se o menší budovy, které si firmy nechávají postavit na zakázku. Nejde tedy o developera, který vystaví logistické centrum a jednotlivé budovy prodává nebo pronajímá a zajišťuje ostatní doplňkové služby. Ve většině případů je skladovací funkce areálu doplněna o větší plochy kanceláří a školící centra, čímž dochází ke zvýšení přidané hodnoty v ekonomické aktivitě. Výsledkem je proces decentralizace tzv. back office, kterou v souvislosti s menšími středočeskými městy identifikuje i Sýkora (2007). Jako příklad lze uvést budovy společností Servind nebo Hörmann nacházející se v komerční zóně Tuchoměřic nebo areál společnosti Office Deppot v Jenči. Ve většině případů jsou tyto budovy výsledkem rozšíření podnikatelských aktivit společností a nejedná se o novou firmu, která by tímto způsobem vstoupila na český trh. Obdobným projektem, který je zatím připravován, je výstavba skladovacího a kancelářského objektu firmou C.I.P.A., která podniká v dovozu potravinářských produktů a v současné době se nachází uvnitř Prahy. Skladovací plochy v jednotlivých areálech nepřesahují rozlohu 5 000 m². Ve většině případů je v budově i sídlo obchodního zastoupení společnosti.

Druhým typem nájemců těchto areálů jsou logistické a spediterské firmy. Celkem jich je ve sledovaných objektech více než třicet. Většina z nich nabízí kombinovanou přepravu, a proto pro ně blízkost velkého letiště hraje klíčovou roli. Tyto firmy jsou nájemníky ve velkých logistických centrech a jen výjimečně si staví vlastní haly, jako např. společnost

Gebrüder Weiss v Jenči. Jedná se ale o specifický příklad, neboť v tomto případě haly nezahrnují jen distribuční sklad. Společnost do tohoto objektu přesunula i sídlo českého obchodního zastoupení a většinu administrativy. Zajímavé je, že původní sídlo a kanceláře se nacházely v logistickém areálu v Rudné u Prahy, vzdáleného přibližně 20 km. Příčinou výstavby je posílení pozice společnosti v České republice. Důvodem výstavby v Jenči je její výhodná poloha u ruzyňského letiště a dobrá dopravní dostupnost z hlavních dopravních tahů Prahy (www.gw-world.cz 2012). Dalším možným důvodem může být i to, že na rozdíl od předešlého sídla v Rudné u Prahy se nejedná o pronajaté plochy v rámci logistického parku. Pozemek je ve vlastnictví společnosti GW Immobilien, která spadá do koncernu Gebrüder Weiss. Parcela navíc nabízí možnost rozšíření současného areálu v dalších letech.

V budoucnu lze čekat další rozvoj těchto aktivit v oblasti, neboť je plánováno několik dalších logistických parků a firmy, které mají vlastní areály většinou avizují další rozvoj. Limitním prvkem v další výstavbě bude vzdálenost od Prahy a jejího letiště. Na druhou stranu by nové skladovací areály měly nabídnout modernější technologie, čímž by se mohla kompenzovat jejich větší vzdálenost od metropole.

4.2.2.2 Rozvoj nových maloobchodních areálů a služeb

V souvislosti s rezidenční výstavbou na okraji Prahy a v suburbíích začaly vznikat i velké maloobchodní komplexy, které byly lokalizovány v blízkosti důležitých silničních komunikací. Tomu odpovídá i soubor budov, který leží u křížení Pražského okruhu a silnice R6. Obchody se zaměřují např. na prodej nábytku, sportovního vybavení nebo motocyklů. Nejedná se tedy o základní služby každodenního využívání a lze předpokládat, že budou sloužit i lidem ze vzdálenějších míst resp. budou využívány na mezoregionální úrovni, kterou vymezují Hampl, Gardavský a Kühnl (1987). Podobný charakter služeb se vyskytuje v komerční zóně na východním okraji města Hostivice, ale i ve směru do centra Prahy, což dává koncentraci aktivit liniový charakter. Berry (1971) tento shluk obchodů definuje jako „tepny komerce“ (*urban arterial commercial developments*), které představují jeden ze stupňů hierarchie obchodních center ve městě.

Reakcí na vzrůstající poptávku nově příchozích obyvatel vznikají v obcích v zázemí Prahy nové obchody a služby, které Pacione (2001) označuje jako *výplňová nákupní centra*, jelikož „vyplňují“ poptávku mezi velkými nákupními středisky. Vzhledem k tomu, že obce v zázemí letiště většinou nemají vysoké přírůstky obyvatel a jsou v blízkosti velkých nákupních center

na okraji Prahy, můžeme tento typ komerční aktivity pozorovat jen ve větší obci Hostivice, kde byly postaveny dvě diskontní prodejny a jeden supermarket. Oba druhy areálů se ovšem rozvinuly v důsledku rezidenční výstavby a význam letiště pro jejich vznik nebo existenci je zanedbatelný.

Poměrně vysoká kapacita a různorodost hotelů přímo u terminálu letiště nedává mnoho šancí vzniku hotelů letištního typu v okolních obcích. Výjimkou jsou Penzion Zámecký Dvůr v Hostivici a hotel Auberge de Provence v Tuchoměřicích. Oba cílí na zákazníky z oblasti vyšší třídy a taktéž nabízí možnost pořádání firemních konferencí. Tyto hotely tak následují trend jiných hotelů v suburbii, které rozšířily základní ubytovací funkci. Dalším typem aktivity jsou nově postavená sportovní centra. Většinou slouží místním obyvatelům, ale zaměřují se i na pořádání firemních akcí.

Přímou návaznost na osobní dopravu (leteckou i neleteckou) pak má Galleria Moda, dříve Outlet Airport Praha. Nachází se v Tuchoměřicích a v blízkosti letiště se jedná o ojedinělý projekt. Plánované otevření bylo stanoveno na rok 2008 a mělo se jednat o největší středoevropský obchod outletového typu. Na 50 000 m² mělo být 184 obchodů a gastronomických zařízení (www.outlet.ic.cz 2012). Těsně před dokončením ovšem nastal problém mezi investory týkající se financování stavby. V současnosti takřka dokončená budova je bez využití, ačkoli byly snahy o dočasnou změnu funkce objektu. Z hlediska diverzifikace funkcí komerčních objektů v blízkosti letiště by se však nejednalo o přínos. Proti plánovanému využití parkoviště objektu, jako odstavného parkoviště letiště Ruzyně se postavili majitelé podobných zařízení v okolí. Hlavními argumenty byly špatná přístupnost a zhoršení dopravní situace v okolí.

Pátým typem komerčních aktivit v okolí jsou odstavná parkoviště. Na rozdíl od předešlých logistických areálů jejich existence či rozvoj závisí na úspěšnosti letiště, neboť slouží pouze cestujícím v letecké dopravě. V tomto případě nejde pouze o vlastní pronájem parkovacího stání, ale také o řadu navazujících služeb, typu zabezpečení a ostraha, servis vozidel nebo přeprava vozidla z terminálu letiště na parkoviště. Tento druh aktivit se nachází jednak v přiléhající oblasti Prahy 6 (v ulici Karlovarská) nebo ve čtvrti Přední Kopanina, ale také v obcích Hostivice, Tuchoměřice, Makotřasy, Stehelčevy, Hostouň, Pavlov nebo Chýně.

Tabulka 5: Největší odstavná parkoviště v blízkosti Letiště Praha-Ruzyně v roce 2012

název firmy	obec	počet parkovacích míst
GO Parking	Tuchoměřice	1 200
Parkování u letiště	Praha 6	400
Parkuju u letiště	Hostivice	300
Fly Parking	Tuchoměřice	120
Air-Parking	Stehelčevy	90
Parkování R7	Makotřasy	50
Zaparkuj a Leť	Praha - Přední Kopanina	50
Parking-Šimek	Dobrovíz	50
Fajn Parking	Tuchoměřice	50
Parkoviště u letiště	Chýně	30
Parking Hostouň	Hostouň	30
Levné Parkování	Pavlov	30
Parkoviště u letiště	Praha 6	30
celkem		2 430

Zdroj: www.parkovani.mobi 2012, vlastní výpočet

Celkem se jedná přibližně o 2400 parkovacích míst (viz tabulka 5). Jelikož plánované parkoviště u objektu Gallerie Moda mělo mít 2500 parkovacích míst, je zřejmý odpor k využití parkoviště pro potřeby cestujících letiště ze strany ostatních poskytovatelů těchto služeb.

Rozvoj tohoto typu doplňkových služeb může zvýšit atraktivitu letiště pro cestující, kteří dojíždějí z větší dálky a tím zvětšit jeho regionální působnost. Přínos odstavných parkovišť pro okolí je minimální. Kladnou stránkou je vytvoření pracovních míst, možnost rozvoje podnikání pro místní obyvatele s minimálními počátečními náklady nebo využití brownfieldů. Negativních faktorů, které jsou spojeny hlavně s velkokapacitními parkovišti, je více. Prvním z nich je poměrně velká plošná náročnost a environmentální dopady jako např. nutnost odvodnění zpevněných ploch. Problém představuje i navýšení intenzity dopravy mezi parkovištěm a terminály. V neposlední řadě se jedná o typ služby, kde se nedá očekávat jiný než extenzivní vývoj vzhledem k profitabilitě víceposchodových parkovacích domů v porovnání se zábořem zemědělské půdy.

4.2.2.3 Solitérní objekty sloužící zvláštnímu účelu

Specifický případ komerčního objektu v zázemí letiště se nachází v blízkosti obce Jeneč. Jedná se o Národní integrované středisko řízení letového provozu a bylo postaveno v roce 2007. Lokalita Jeneč nebyla zvolena náhodou. V souvislosti s modernizací řízení letového provozu a rozvojem letiště v Ruzyni přestávaly postačovat prostory v areálu letiště. Vzhledem k tomu, že se jednalo o výstavbu objektu, ze kterého bude řízen letecký provoz na území celé České republiky, byly zvažovány i možnosti výstavby mimo pražskou aglomeraci. Nakonec ale převládl vliv blízkosti největšího letiště a snahy podniku o centralizaci, která se měla projevit i sloučením civilního a vojenského řízení leteckého provozu. To se nakonec neuskutečnilo. Faktory, kvůli kterým byla vybrána lokalita v Jenči, byly tři – dostatek volných ploch, dobrá dostupnost na hlavní letiště a již existující záložné vysílací středisko Emergency.

Oproti ostatním projevům koncentrace komerčních aktivit v okolí, má jiný charakter. Jedná se o státní podnik a tudíž jeho chování je odlišné. Kromě řízení letového provozu v celé České republice také řeší otázky efektivnosti, ziskovosti a obnovy zdrojů. Zaměření podniku je tedy materiálově nenáročné a tudíž má jen minimální vliv na navýšení nákladní dopravy v oblasti. Další odlišností je relativní stálost a dlouhodobost investice. Navíc se jednalo o potřebnou státní zakázku, takže obavy, že by se projekt nedokončil, byly nízké.

Druhý solitérní objekt se nachází na území obce Středokluky a byl postaven v roce 2010. Jedná se o datové centrum telekomunikační společnosti Vodafone. Slouží k podpoře technologie 3G sítě v celé České republice. Ve své podstatě se jedná také o skladovací areál, kde skladovanou komoditou není materiál, ale data. Stává se tím součástí nových progresivních odvětví, ve kterých jsou podle Hendersona a Mitry (1996) produkty informačního a ne řemeslného charakteru, ale zároveň kopíruje tradiční rozložení ekonomických aktivit ve městě, kde skladovací areály jsou umístěny v jeho zázemí (např. Stanilov 2007). Datové centrum má celostátní význam v oblasti telekomunikací, ale pro své okolí velký přínos nepředstavuje. Zařízení je ovládáno na dálku a z tohoto důvodu jsou jedinými zaměstnanci pracovníci ostrahy.

Za zvláštní objekt můžeme označit i administrativně skladovací budovu v obci Hostouň postavenou v roce 2010. Ačkoli v porovnání rozsahu skladovacích a kancelářských ploch s ostatními logistickými parky v oblasti není významná, její výjimečnost spočívá v instalaci solárních panelů na jižní stěně budovy a na její střeše, čímž se stává zároveň fotovoltaickou

elektrárnou¹¹. Pozitivem je, že výstavba budovy nevedla k dalšímu záboru zemědělské půdy, neboť byla postavena na místě nevyužívaného zemědělského objektu. Z tohoto hlediska se jedná o větší přínos tohoto typu komerční aktivity pro okolí, než v případě obyčejných logistických areálů. Nevýhodou objektu je nepříznivé silniční napojení, neboť v jeho blízkosti je pouze okresní silnice a vůči ostatním skladovacím parkům má periferní polohu. Je zřejmé, že se jedná o jednu z prvních realizací tohoto typu, ale pokud by se tento postup ukázal jako ekonomicky výhodný, mohl by přispět k větší ekologizaci podobných staveb a současně díky koncentraci funkcí omezit znehodnocování zemědělské půdy.

4.2.3 Plánované komerční objekty

V případě nově plánovaných komerčních objektů v obcích okolo letiště se zatím nedá očekávat větší změna. Většina velkých projektů, u kterých musí být zpracován posudek vlivů stavby na životní prostředí, je určena pro funkci skladování nebo výroby. Největším projektem je R6 Logistic Park v Jenči a Logistický park Pavlov. První jmenovaný je prezentován jako logistický park a ačkoli je zde zmíněna možná využitelnost pro jiné účely než skladování, v plánech a vizualizacích se jedná výhradně o skladovací haly s doprovodnými službami typu čerpací stanice, úklid objektu, ostraha objektu apod. Dále jsou plánovány dostavby stávajících logistických areálů. Menší projekty jsou často stavěny na zakázku jednotlivým firmám. Rozsáhlé a relativně levné volné plochy nabízejí možnost sjednocení výrobní, školící, administrativní nebo výzkumné funkce v rámci jednoho areálu a zároveň poskytují možnost dalšího rozšíření. Tím tyto investice získávají předpoklad pro setrvání společnosti v lokalitě po delší časové období. Další rozvoj, v závislosti na rozšíření letiště, lze očekávat i v případě odstavných parkovišť.

Budoucí možnou výstavbu lze předpovídat na základě stanovených funkcí ploch v jednotlivých územních plánech obcí a podle vlastníka zapsaného v katastru nemovitostí.

¹¹ Instalovaný výkon elektrárny je 0,083 MW, což pro porovnání představuje přibližně 0,2 % výkonu v současné době (2012) největší české solární elektrárny Ralsko (www.elektrarny.pro, 2013).

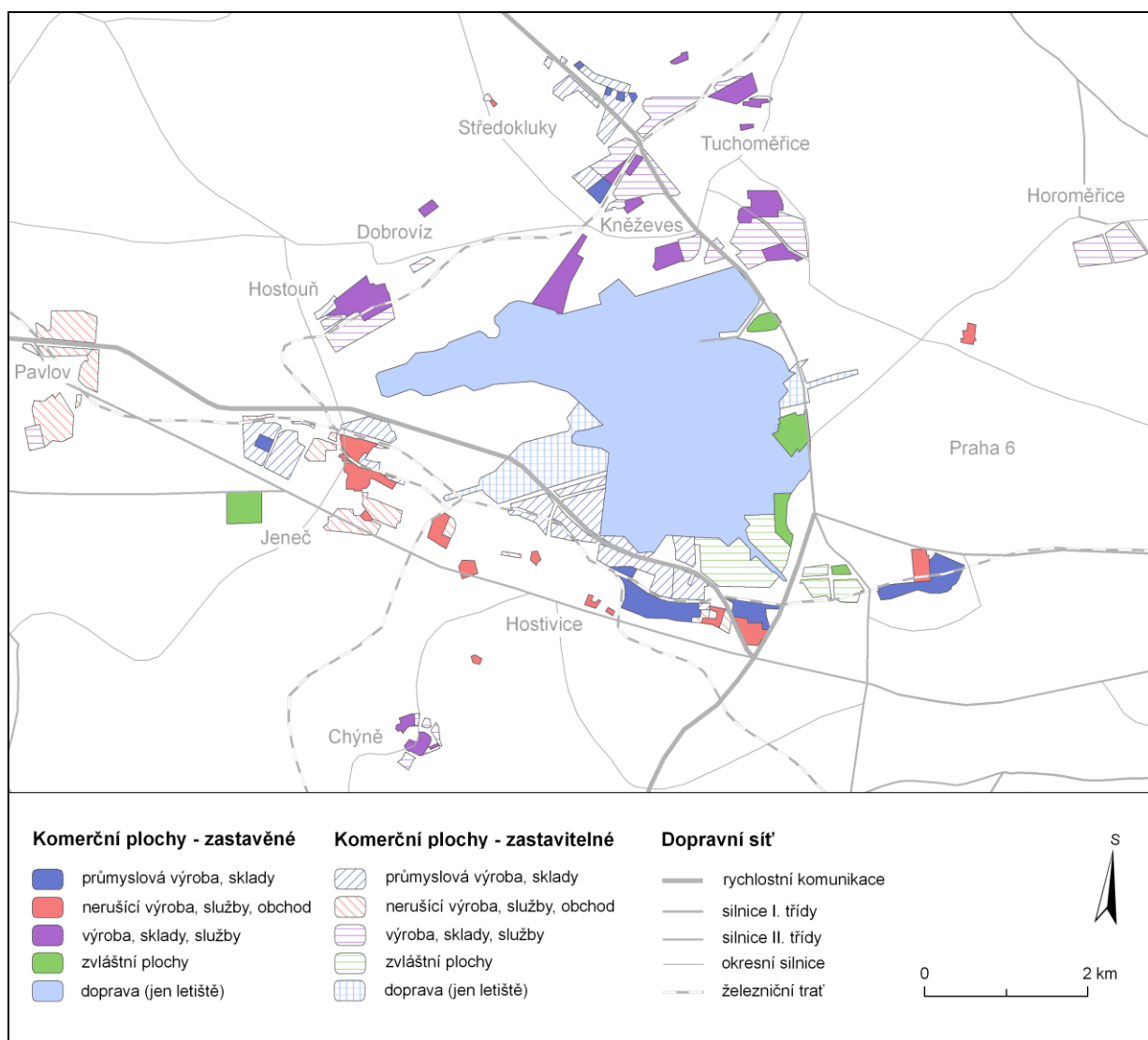
4.2.3.1 Potenciální rozvoj komerčních aktivit

Významnou roli v rozvoji obcí a tím i komerční zástavby hraje územní plánování, jehož hlavním výstupem je územní plán. V něm se vymezuje zastavěné, zastavitelné a nezastavitelné území a rozčleňuje se podle funkčního využití ploch. Na základě analýzy platných územních plánů obcí v zázemí pražského letiště je možné vymezit budoucí rozsah nerezidenční výstavby.

Komerční plochy v okolí ruzyňského letiště zobrazuje obrázek 11. Jelikož územní plán nemá přesně definované kategorie využití ploch, v jednotlivých dokumentech obcí se liší. Na základě porovnání jednotlivých kategorií byly vytvořeny tři základní typy komerčních ploch. První z nich tvoří území pro průmyslovou výrobu a sklady a druhou nerušící výroba, služby a obchod. Ve třetí kategorii jsou spojeny dvě předchozí v případě, že tomu tak bylo v územním plánu obce. Na základě tohoto rozdělení je možné rozdělit plochy na ty, kde výstavba bude spíše využitelná na mezuregionální, resp. mikroregionální úrovni. Zvláštní plochy reprezentují např. zvláštní rozvojová území v Praze nebo již zmíněné středisko v Jenči. Dopravní plochy zahrnují pouze současné letiště a jeho navrhované rozšíření. Ostatní území vymezené pro dopravu není na obrázku zachyceno.

Celá oblast disponuje dostatečnou kapacitou volných ploch určených pro nerezidenční zástavbu. Logistické areály představují jeden z dynamicky rostoucích a zároveň vysoce rentabilních segmentů (Cílek a Baše 2005), což pro obce představuje snadnou možnost zisku nových příjmů. Plochy byly vyčleněny tak, aby se nacházely v okolí stávajících či plánovaných výjezdů silnic R6 a R7 a zároveň tak, aby umožnily rozvoj bydlení co nejdále od letiště. To je patrné i v Hostivici, kde se nerezidenční výstavba koncentrovala u silnice první třídy, avšak pouze na straně směrem k letišti a (plánované) rychlostní komunikaci. Železniční tratě představují spíše doplňující faktor. Ačkoli je ze strany obcí snaha tuto dopravní infrastrukturu investorům v lokalitách nabídnout, nové komplexy ji většinou nevyužívají. Jelikož územní plány obcí byly většinou schvalovány na konci 90. let, byl v nich zahrnut předpoklad pro rozvoj komerční suburbanizace v oblastech v blízkosti dálnice. U obcí, kde byl územní plán vypracován dříve, jako v případě Unhošti, došlo k dodatečnému

Obrázek 11: Komerční plochy v zázemí Letiště Václava Havla Praha v roce 2013



Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje 2012, Útvar rozvoje hlavního města Prahy 2013, vlastní zpracování

vymezení těchto ploch v rámci změn územního plánu. Pro malé obce, jako jsou Kněževes nebo Pavlov, byla komerční suburbanizace zvolena jako zásadní možnost v jejich rozvoji, čemuž odpovídá i podíl těchto ploch na celkové rozloze uvedený v tabulce 6.

Pozitivním jevem je, že ve většině případů jednotlivé plochy vyčleněné pro komerční využití jednotlivými obcemi na sebe navazují a umožňují tím efektivnější vybudování infrastruktury. Příkladem mohou být oblasti Středokluky/Tuchoměřice/Kněževes, Praha/Hostivice nebo Hostouň/Dobrovíz. Plochy byly navrženy v blízkosti starších nerezidenčních areálů tak, aby došlo k oddělení komerčního sektoru od obytných a rekreačních oblastí. Avšak nutným předpokladem pro lokalizaci komerčních aktivit je dobré

nápojení na dálniční a silniční síť. Plochy na pomezí obcí Tuchoměřice a Středokluky protíná jak železnice tak rychlostní silnice R7. Většina velkých komerčních objektů v zájmovém území není napojena na železnici, a proto její význam v oblasti pro lokalizaci nových objektů je minimální. U rychlostní silnice nastává jiný problém. V oblasti chybí dálniční sjezd a není navržen ani v územním plánu. Navíc výstavba dalšího dálničního sjezdu by na šesti kilometrech silnice R7 zvýšila počet výjezdů na pět. Napojení na místní komunikace by představovalo zatížení center obcí Kněževes a Středokluky nákladní dopravou. Druhou možností by bylo vybudovat přibližně dvoukilometrový dálniční přivaděč. Nastává ovšem otázka, zda by obce byly schopné tuto silnici postavit např. jen pro jednu budovu nebo investora.

Tabulka 6: Komerční plochy v zázemí Letiště Václava Havla Praha v roce 2013

název obce	rozloha obce (v km ²)	komerční plochy					
		zastavěné		zastavitelné		celkem	
		rozloha (v km ²)	podíl (v %)	rozloha (v km ²)	podíl (v %)	rozloha (v km ²)	podíl (v %)
Pavlov	16,05	0	0	6,72	41,91	6,72	41,91
Kněževes	23,62	3,32	14,07	0,85	3,58	4,17	17,65
Tuchoměřice	82,78	4,18	5,05	9,46	11,43	13,64	16,48
Jeneč	75,28	4,14	5,50	8,27	10,98	12,40	16,48
Dobrovíz	56,53	2,60	4,61	2,49	4,40	5,09	9,01
Středokluky	55,04	0,85	1,54	3,51	6,38	4,36	7,91
Hostivice	144,75	2,48	1,71	8,17	5,64	10,65	7,36
Horoměřice	76,96	0	0	2,82	3,66	2,82	3,66
Hostouň	105,31	0	0	0,31	0,30	0,31	0,30
Chýně	48,30	0,02	0,04	0,03	0,05	0,05	0,10
celkem	684,62	17,60	2,57	42,62	6,23	60,22	8,80

Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje 2012, Útvar rozvoje hlavního města Prahy 2013, vlastní výpočet

Druhý velký „shluk“ stávajících i navrhovaných komerčních areálů je v obci Hostivice v okolí silnice R6. Výstavba logistických hal tu započala ještě před jejím zprovozněním, a proto jako hlavní dopravní cesta slouží silnice I. třídy č. 606. V platném územním plánu obce

se počítá s výstavbou silničního výjezdu, který by celou oblast napojil na silnici vyšší třídy. Tím by mohl vzniknout stav, kde by zásobování hal bylo zajištěno ze severu přímo ze silnice R6 a současné dopravní napojení by sloužilo pouze pro osobní vozy zaměstnanců. To by přispělo ke zklidnění jižní části oblasti, což by dávalo možnost rozvoje přilehlých ploch. Zvýšení počtu zaměstnanců v oblasti by znamenalo větší nároky na výskyt služby a maloobchod v blízkosti pracoviště. Výsledkem by mohlo být vytvoření veřejného prostoru, který by „stíral“ ostrý přechod mezi komerční a rezidenční lokalitou na východě Hostivice. Zároveň by se tento postup dal uplatnit u obdobných liniových komerčních zón. Rozvoj hostivické komerční zóny by mohl být umocněn i případnou změnou využití nejstarší a dnes již nepoužívané dráhy letiště. Vybudování nákladního nebo osobního terminálu na jejím úpatí by zajistilo oblasti přímé spojení s letištěm.

Důležitým aktérem v procesu výstavby jsou kromě místních samospráv a investorů i vlastníci pozemků. Velká část parcel s navrhovaným komerčním využitím je ve vlastnictví soukromých společností. Ve všech případech se ale konkrétní společnost soustředí pouze na jednu lokalitu. Největšími vlastníky jsou společnosti 2R Holding v Tuchoměřicích, R6 Project company v Jenči a Air 6 Park v Hostivici. V případě Tuchoměřic a Jenče jsou jednotlivé pozemky prodávány dalším investorům a současní majitelé nepřipravují vlastní výstavbu. Z tohoto pohledu jsou navrhované komerční plochy v zázemí letiště na realitním trhu brány jako perspektivní a lze očekávat, že budou využity pro výstavbu.

Konkurenty rozvoje zázemí letiště mohou být jednak průmyslové zóny u ostatních dálnic a nebo průmyslová zóna v Kladně. Vzdálenější obce nacházející se u rychlostních silnicích R6 a R7 plochy pro nerezidenční využití v takovémto rozsahu nevymezují.

4.2.4 Shrnutí

Pro obce severozápadně od Prahy je letiště výrazným činitelem, který ovlivňuje jejich rozvoj. Nejvýznamnějším vlivem jsou dopady na životní prostředí, převážně pak problematika hluku z leteckého provozu a navazující pozemní dopravy. Zhoršené podmínky pro život zapříčinily omezený rozvoj rezidenční suburbanizace v obcích nejvíce zasažených hlukem. Z tohoto důvodu je většina obcí nebo městských částí a občanských sdružení významným oponentem výstavby nové dráhy. Vzhledem ke schválení dokumentu zabývající se vlivem stavby na životní prostředí již nemohou významně do projektu zasáhnout. Pozitivním faktem je, že Letiště Praha se snaží kompenzovat negativní dopady a to i

nad rámec zákonných nařízení. Problémem zůstává případná privatizace majoritního státního podílu ve společnosti, která se projednávala již v roce 2008. Odstátnění firmy by mohlo znamenat i ukončení nebo omezení dvou fungujících programů určených na podporu a rozvoj okolí.

Jak bylo uvedeno v kapitole 3.1.1, rozvoj komerční suburbanizace odpovídá hierarchii silniční sítě v zázemí Prahy. Oblast zázemí letiště je srovnatelná s největšími lokalitami okolo dálnic D1 a D5 a to navzdory tomu, že nedisponuje napojením na dálniční síť. Letiště, jako lokální faktor rozvoje hraje důležitou roli, avšak jeho vliv nelze oddělit od působení metropole a vlivu silnic R6 a R7. V zázemí letiště bylo vyčleněno sedm druhů nových komerčních aktivit. Jediný typ aktivit, který je zcela navázán na letiště, jsou odstavná parkoviště pro cestující letiště. Blízkost mezinárodního letiště může být přínosná i pro místní hotely, avšak tento druh komerčních aktivit se v oblasti kvůli značné konkurenci centra Prahy příliš nerozvinul. Služby nákladního terminálu letiště využívají i společnosti působící v logistických parcích. Pro firmy, které mají ve vlastních polyfunkčních objektech i kancelářské prostory se sídlem obchodního zastoupení v Česku, je významná i osobní letecká doprava. Ojedinělým případem komerčního objektu je areál Národního integrovaného střediska řízení letového provozu. Naproti tomu se v jižní části oblasti vytváří prodejní areály a služby, jejichž vznik je spojen s nárůstem počtu obyvatel a blízkost letiště pro ně nepředstavuje výhodu.

Zázemí letiště nabízí dostatečné množství ploch pro rozvoj nových komerčních aktivit. V současnosti je z ploch vyčleněných pro komerci zastavěna přibližně jedna třetina. Obce v blízkosti pražského letiště většinou chápou komerční suburbanizaci jako možnost rozvoje. Reakcí na rozdílné povahy komerčních a rezidenčních ploch a odlišné požadavky a potřeby firem a obyvatel je oddělování míst pro nerezidenční výstavbu od kompaktní zástavby obce. Výsledkem je posilování negativního suburbánního jevu *urban sprawl*. Ačkoli se většinou obce snaží zajistit návaznost navrhovaných ploch se sousedními obcemi, v mnoha případech není dovyřešeno efektivní dopravní napojení.

4.3 Jádru oblasti – areál vlastního letiště

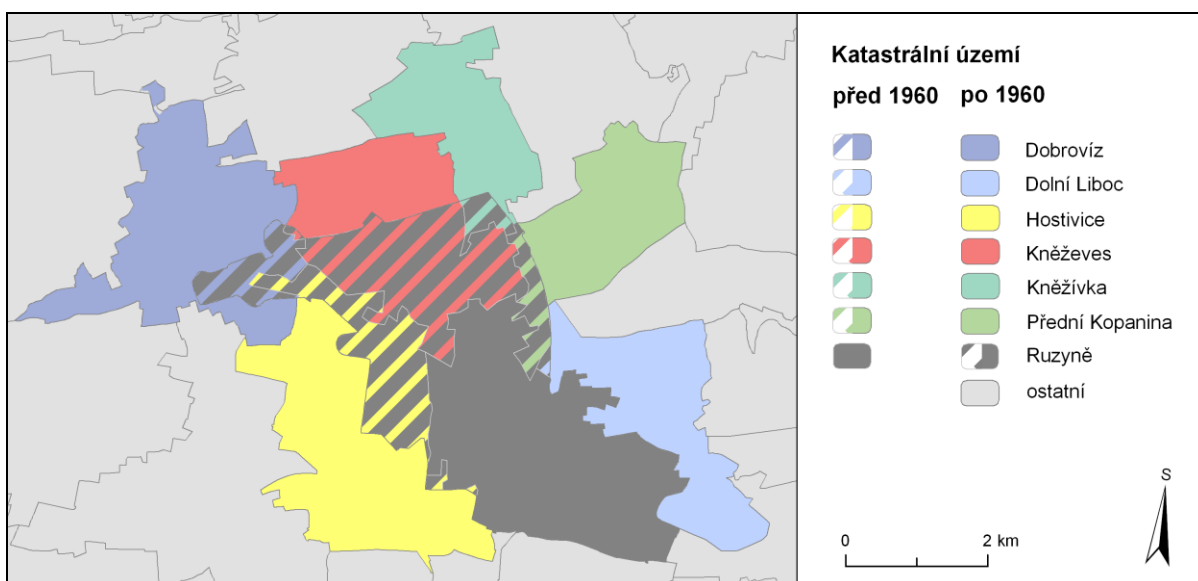
Následující část se bude zabývat jádrem oblasti, tedy vlastním letištěm, definovaným v kapitole 4.1.2. Zastavěné území v lokalitě netvoří kompaktní celek, ale je rozděleno technickými a manipulačními plochami letiště na severní a jižní část. Významnější a progresivnější segment představuje novější (severní) část, kde se nachází dva osobní a jeden nákladní terminál. Starší (jižní) část disponuje dvěma, podstatně méně využívanými, osobními terminály. Z tohoto pohledu by se do zájmového území nemuselo začlenit. Provázanost se ale projevuje v oblasti zaměstnanosti i využívání společné infrastruktury. Důležitým faktorem je i obchodní centrum na jeho okraji, které představuje významný komerční prvek v oblasti.

Kapitola se zabývá výstavbou letiště a s ní souvisejícím rozvojem v oblasti letecké dopravy. Na základě analýzy společností působících v zájmové oblasti se snaží odpovědět na otázku, zda dochází v souvislosti s růstem letiště k vytváření dalších neleteckých aktivit a zda se oblast stává významnějším seskupením komerčních aktivit na okraji metropole. Druhá část je věnována teoretickému zasazení typu oblasti v rámci studia komerční suburbanizace. Vybrána byla komparace s konceptem *edge city*. Základní otázka, zda se jedná či nejedná o *edge city*, je založena nejen na porovnání s definicí Joela Garreau, ale i s dalšími navazujícími autory, resp. koncepty, jako např. *edgeless city* nebo *city edge*.

4.3.1 Historie a rozvoj Letiště Václava Havla Praha

Počátek výstavby Letiště Ruzyně sahá do 30. let 20. století. První část byla vybudována mezi lety 1933 a 1937. Jednalo se oblast tzv. „starého“ ruzyňského letiště. Areál byl postaven v těsném sousedství tehdejší Prahy, ale vzdálenost od kompaktní zástavby byla přibližně 8 km. Ačkoli by poloha letiště z dnešního pohledu představovala komerční suburbanizaci, pravděpodobně se o ni nejednalo. Kromě nutných fyzickogeografických podmínek pro stavbu dráhy, nedošlo k přesunu komerční aktivity z jádra do zázemí. Letecká doprava byl rozvíjející se druh dopravy, který neměl za cíl nahradit jiné složky dopravy, které byly umístěny v kompaktním městě. Navíc předchozí letiště ve Kbelích také leželo v zázemí města. Lokalizace záměru tedy následovala trend vymísťování dopravní funkce z centra měst (Pacione 2001).

Obrázek 12: Rozšíření katastrálního území Ruzyně v roce 1960



Zdroj: Ústřední archiv zeměměřictví a katastru 2013, vlastní zpracování

Původní parametry letiště byly přizpůsobeny tehdejšími stroji, ale s nástupem proudových letadel bylo nutné letiště rozšířit. V 60. letech začala výstavba nového terminálu a přistávací dráhy severně od stávající ranveje. Rozšíření znamenalo zvětšení plochy letiště z původních 108 ha na desetinásobek. Vedlejším efektem budování nového letiště bylo zvětšení katastrálního území Ruzyně o části sousedních katastrů (viz obrázek 12) a jeho připojení k Praze v roce 1960. Ačkoliv to znamenalo zvýšení potenciální kapacity letiště až na 4,8 milionu cestujících ročně (Ročenka dopravy Praha, 2004), v období socialismu byla využita pouze necelá polovina této kapacity (Marada 2006).

Další rozvojová etapa letiště přichází s politickými, ekonomickými a sociálními změnami v 90. letech. Toto období představovalo konstantní nárůst počtu příjezdů do České republiky ze zahraničí. Mezi lety 1989 a 1998 se počet příjezdů zvětšil 3,5krát. Zatímco v roce 1989 počet dosahoval hodnoty 29,6 mil., v roce 1998 to bylo už 108,3 mil. (Kompendium statistik cestovního ruchu v České republice, 1998). V případě letecké dopravy, kterou charakterizovalo z hlavní části letiště v Ruzyni, došlo také ke stálému nárůstu, avšak jednalo se pouze o polovinu. Bylo to dáno především zvýšením počtu turistů ze sousedních zemí, kteří pro svou cestu využívali jiné druhy dopravy. Dostavba terminálu Sever 1 v roce 1997 přinesla zvýšení kapacity letiště na 6,6 mil. cestujících za rok (Marada 2006). Další zvýšení kapacity přichází s roky 2003 a hlavně 2006, kdy byl dokončen terminál Sever 2. Kapacita letiště se tak zvýšila na současných 15,5 mil. cestujících za rok (tabulka 7). Celková kapacita letiště je výsledkem tří faktorů – kapacity dráhového systému, kapacity odbavení letadel a

cestujících a kapacity koncové řízené oblasti¹². Potenciálem zkapacitnění letiště je právě výstavba nové paralelní přistávací a vzletové dráhy. Výstavba nové dráhy by přinesla možnost zvýšení kapacity na 21,2 mil. cestujících za rok (Výroční zpráva Letiště Praha a.s., 2006).

4.3.2 Vlivy působící na změnu počtu odbavených cestujících po roce 1989

Základními veličinami, určujícími velikost letiště, jsou počet pohybů letadel a počet odbavených cestujících. Statistika, udávající počet odbavených cestujících (graf 2), koresponduje s ekonomickými a politickými změnami v zemi. Množství cestujících na letišti bylo v roce 1991 ještě nižší než např. koncem 80. let, kdy se toto číslo pohybovalo okolo hodnoty 2,2 mil. za rok (Ročenka dopravy Praha 2004). To mohlo být dáno rozpadem socialistického bloku a zrušením stávajících leteckých linek orientovaných právě na tyto státy. Rozvoj cestovního ruchu, a to jak příjezdového tak odjezdového, zapříčinil růst počtu odbavených pasažérů v první polovině 90. let. Meziroční nárůst se pohyboval od 14 do 23 % (tabulka 7). V souvislosti s ekonomickou a politickou krizí v České republice ke konci devadesátých let dochází k poklesu růstu hrubého domácího produktu a to se negativně projevuje i ve statistice letiště. Ačkoli nevykazuje negativní hodnoty, nárůst v letech 1998 a 1999 se pohyboval pouze mezi 5 a 6 %. Rok 2000 sice představuje nárůst v hodnotě 13 %, ale události související s teroristickými útoky v září 2001 přinášejí do oblasti letecké dopravy krizové období. V případě pražského letiště nastává v roce 2001 pokles na 9 %. Toto číslo ovšem sleduje meziroční změnu, a proto reálný pokles lze odvodit až na základě údaje z roku 2002, kdy zvýšení bylo jen 4 %. Dalšími negativními vlivy, které se do ruzyňských statistik v první polovině nového desetiletí promítly, jsou zvýšená sopečná aktivita na Islandu a strach z šíření nemoci SARS. Letiště na to reaguje změnou cenové politiky v oblasti přistávacích

¹² Kapacita koncové řízené oblasti „je určena vertikálními i horizontálními hranicemi řízené oblasti, počtem a konfigurací zakázaných nebo omezených prostorů a technologií práce na přibližovacím stanovišti APP Praha, které odpovídá za bezpečnost veškerého letového provozu, který směřuje na letiště Praha/Ruzyně, letiště Praha/Kbely a letiště Vodochody, za provoz letadel, která z těchto letišť odlétají a letadel, která tímto vzdušným prostorem pouze prolétávají“ www.prg.aero (cit. 4.4.2013).

Tabulka 7: Vybrané statistiky Letiště Václava Havla Praha v období 1991-2011

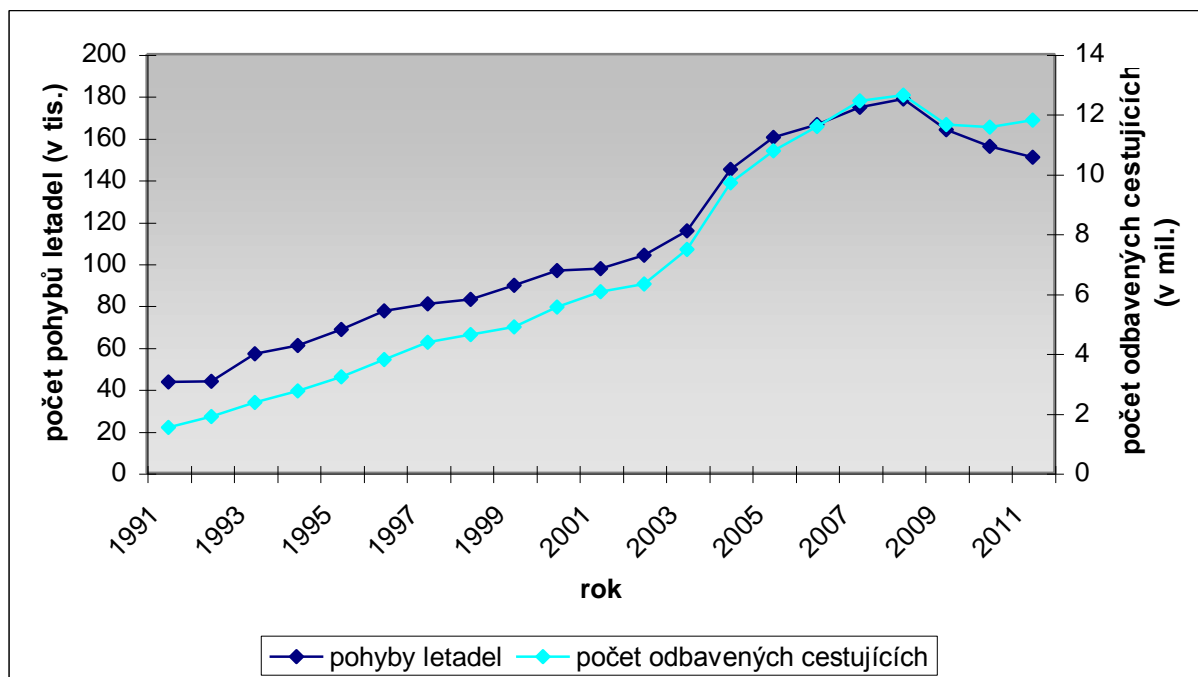
rok	kapacita letiště (mil.)	počet odbavených cestujících (mil.)	počet pohybů letadel (tis.)	meziroční změna počtu odbavených cestujících (%)	meziroční změna počtu pohybů letadel (%)
1991	4,8	1,527	43,3	x	x
1992	4,8	1,883	43,8	23,3	1,2
1993	4,8	2,352	57	24,9	30,1
1994	4,8	2,742	61	16,6	7,0
1995	4,8	3,211	68,6	17,1	12,5
1996	4,8	3,798	77,3	18,3	12,7
1997	6,6	4,359	80,6	14,8	4,3
1998	6,6	4,629	82,8	6,2	2,7
1999	6,6	4,882	89,6	5,5	8,2
2000	6,6	5,553	96,5	13,7	7,7
2001	6,6	6,068	97,5	9,3	1,0
2002	6,6	6,314	103,9	4,1	6,6
2003	10	7,463	115,7	18,2	11,4
2004	10	9,696	144,9	29,9	25,2
2005	15,5	10,777	160,2	11,1	10,6
2006	15,5	11,58	166,35	7,5	3,8
2007	15,5	12,436	174,6	7,4	5,0
2008	15,5	12,63	178,6	1,6	2,3
2009	15,5	11,643	163,8	-7,8	-8,3
2010	15,5	11,556	156,05	-0,7	-4,7
2011	15,5	11,8	150,717	2,1	-3,4

Zdroj: Výroční zpráva Letiště Praha a.s 1996-2012, vlastní výpočet

poplatků. Následný prudký nárůst souvisí se vstupem České republiky do Evropské unie v roce 2004, přílivem zahraničních investic a růstem ekonomiky. Tím dochází nejen ke zvýšení počtu aerolinek, které využívají pražské letiště, ale i rozmachu charterových letů. V souvislosti s celosvětovou ekonomickou krizí v roce 2008 počet cestujících stagnuje a v letech 2009 a 2010 dokonce dochází k meziročnímu poklesu. K tomu přispělo i přerušení leteckého provozu v dubnu 2010, z důvodu sopečné erupce na Islandu. Podle odhadů to pro pražské letiště znamenalo úbytek 200 tisíc cestujících (www.prg.aero 2012). Mírný nárůst v dalším roce zatím nenaznačuje zlepšení situace.

Na změnu ukazatelů přepravy pražského letiště má tedy vliv hned několik faktorů, přičemž převažují vnější (makroregionální, globální) nad vnitřními.

Graf 2: Počet pohybů letadel a počet odbavených cestujících na Letišti Václava Havla Praha mezi lety 1991 a 2011



Zdroj: Výroční zpráva Letiště Praha a.s. 1996-2012

Údaje zaznamenávající počty pohybů letadel do určité míry korelují s vývojem počtu cestujících (graf 2). V 90. letech nárůst počtu pasažérů pokrýl i určitou neefektivnost v provozu. Zvýšení efektivity přichází na přelomu tisíciletí se vznikem leteckých aliancí. V březnu 2001 do letecké aliance Skyteam vstupují ČSA, které mají konstantně poloviční podíl v obou statistikách zobrazených v grafu 2 (Výroční zpráva ČSA a.s. 1996-2011). Roky 2010 a 2011 naznačují pokles kvůli hospodářské krizi a s ní souvisejícím snížením zájmu o leteckou dopravu. Tato skutečnost vyvolala optimalizaci linek (nejen) u ČSA a došlo tím k nárůstu počtu odbavených cestujících, ale zároveň k poklesu pohybů letadel. Optimalizace spočívala ve zrušení nevytížených linek, což se projevilo i snížením počtu destinací letiště.

Stěžejní firmou, působící v oblasti ruzyňského letiště, je Český Aeroholding a.s. Jedná se o subjekt se šesti státními dceřinými společnostmi¹³, souvisejícími s leteckou dopravou (nejen) na pražském letišti. Tato holdingová struktura vznikla v březnu 2011 a souvisí s optimalizačními snahami státu v něm vlastněných firmách zaměřujících se na aviatiku. Došlo tím ke spojení státních aerolinek, pozemního servisu a domovského letiště.

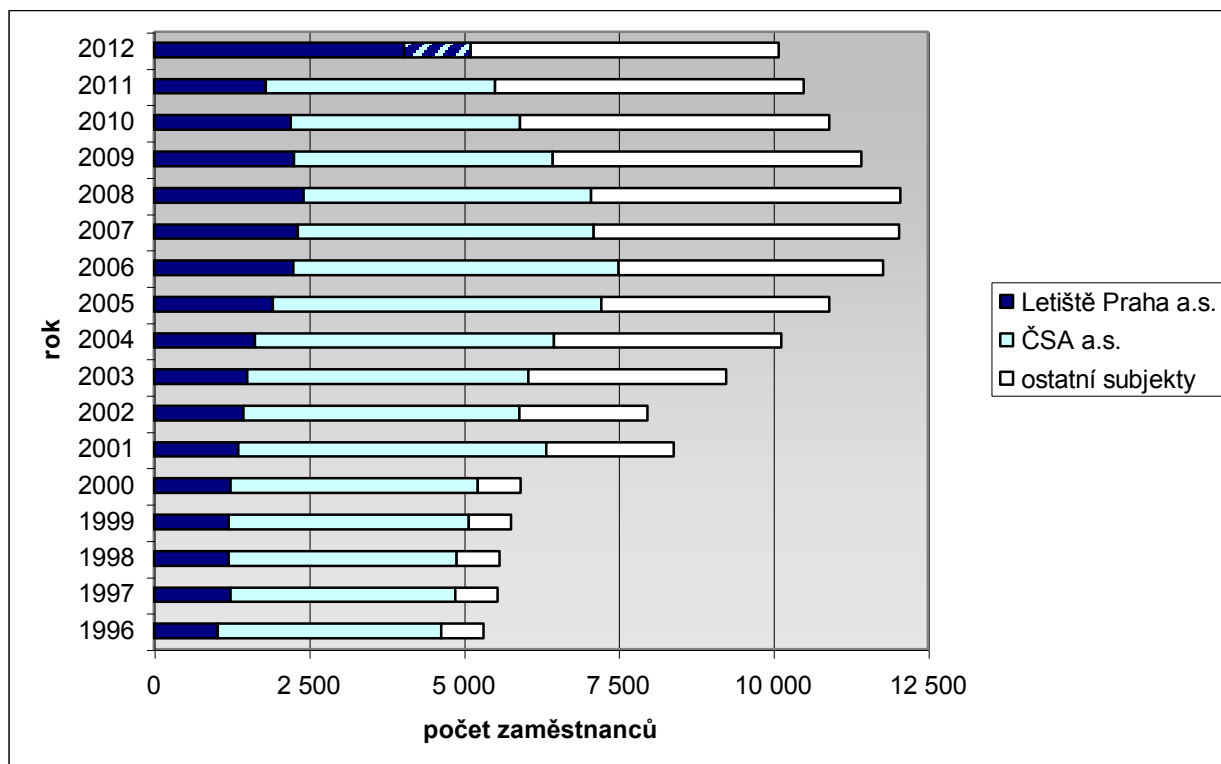
¹³ České aerolinie a.s., Letiště Praha a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s., Czech Airlines Handling, a.s., CSA Services, s.r.o., Czech Airlines Technics, a.s.

4.3.3 Vývoj zaměstnanosti v zájmové oblasti

Celkový počet zaměstnanců ve sledovaném území přibližuje graf 3. Skládá se jednak ze zaměstnanců státního dopravce a pozemní infrastruktury tj. zaměstnanců Českého Aeroholdingu a jiných subjektů sekundárně návazných na letiště. Údaje pro Český Aeroholding jsou dohledatelné na základě výročních zpráv firem ČSA a Letiště Praha od roku 1996, což je vzhledem k výstavbě na letišti dostačující. Při analýze dat za společnost ČSA by bylo možné počítat pouze s reálným počtem pracujících na letišti v Ruzyni. Po odečtení palubního personálu a pilotů by se jednalo přibližně o 67 % z celkového počtu pracovníků. Níže uváděné hodnoty ovšem budou počítat s celkovým počtem zaměstnanců, jelikož se jedná o domovské letiště aerolinek.

Údaje za další ekonomické subjekty, které na letišti působí, tímto způsobem dohledat nejde. Současný stav počtu zaměstnanců byl odvozen na základě odhadu. Jeho základ tvoří průměr velikostní kategorie počtu zaměstnanců uvedený v Registru ekonomických subjektů. Pokud se jednalo o společnost, která působí pouze v oblasti, počet pracovníků byl vypočítán jako průměrná hodnota z rozpětí daná v registru. U většiny ekonomických subjektů se ale jednalo o jednu z několika nebo mnoha míst působení. Na základě odhadu velikosti ostatních zastoupení společnosti byl určen podíl zaměstnanců pro pobočku v Ruzyni. Kritérií pro určení odpovídajícího podílu bylo několik. Sestavení určitého matematického vzorce s několika proměnnými by vzhledem k malému výchozímu počtu zaměstnanců nemělo větší význam a v určitých případech by pouhé dosazení údajů bez dalšího osobního zhodnocení mohlo znamenat zkreslení. Proto bylo stanovení podílu určováno na základě několika faktorů, z nichž nejvýznamnějším bylo rozdělení subjektů podle pozice ve firemní hierarchii do tří skupin. První skupina představovala pobočku, druhá sídlo zastoupení a třetí ředitelství firmy. Údaje o sídle firmy byly zjišťovány podle údajů uvedených v registru ekonomických subjektů a webových prezentací společností. Tato kategorizace by nabízela možnost určení koeficientů pro jednotlivé skupiny. Problém představuje případ, kdy se právní sídlo společnosti neshodovalo se skutečným. Vzhledem k tomu, že je tento jev poměrně častý, použití koeficientů by vedlo ke zkreslení hodnot. Celkové číslo bylo upraveno i o pracovníky, kteří nejsou přímo zaměstnanci firmy, ale pracují pro firmu individuálně.

Graf 3: Vývoj zaměstnanosti ve společnostech Letiště Praha a.s. a České aerolinie a.s. a ostatních subjektech mezi lety 1996 a 2012



pozn.: Pro rok 2012 odpovídají údaje za Letiště Praha a.s. údajům společnosti Český Aeroholding a.s.

Zdroj: Výroční zpráva Letiště Praha a.s. a ČSA a.s. 1996-2012, vlastní výpočet

Touto metodou celkový počet zaměstnanců vychází přibližně na 10 000. Odhad lze konfrontovat s číselnou hodnotou, kterou udávají internetové stránky letiště, kde tvrdí, že „zaměstnává přes 2000 zaměstnanců, dalších odhadovaných více než 15 000 lidí zaměstnávají firmy působící na letišti či navázané na jeho provoz.“ (www.prg.aero 2012). Jedná se tedy přibližně o 40 % více zaměstnanců, než v hodnotě, která byla spočítána. Velký rozdíl ovšem nemusí představovat zásadní chybu v odhadu. V hodnotě, kterou udávají stránky letiště, se agreguje počet zaměstnanců v areálu letiště, ale i počet zaměstnanců firem návazných na jeho provoz. Tato definice může představovat prakticky kteroukoli aktivitu, která nějak s letištem souvisí. Např. se může jednat o zaměstnance v individuální a hromadné dopravě, dodavatele zajišťující chod firem na letišti, okolní logistické areály, odstavná parkoviště nebo obchodní zastoupení podniků, které se nacházejí na Evropské třídě v Praze. Z tohoto důvodu může mít tato hodnota spíše kontrolní úlohu řádovostního a limitního charakteru.

Při snaze o získání údajů o vývoji počtu zaměstnanců lze postupovat obdobně, tedy součtem každoročních statistik o středním stavu zaměstnanců dvou největších subjektů s odhadem

ostatních. I v tomto ukazateli, stejně jako v počtu pohybů letadel a počtu odbavených cestujících, nalezneme podobnost ve vývoji. U ČSA je tato návaznost logická, neboť představují majoritního přepravce. Tendence ve změně počtu zaměstnanců a množství odbavených cestujících odpovídají hospodaření společnosti. Meziroční ztráta znamená i propouštění zaměstnanců. Negativní trend trvá od roku 2006, kdy společnost vykázala poprvé ztrátu, jejíž výsledná hodnota v roce 2011 byla 4,6 mld. Kč (Výroční zpráva ČSA a.s. 1996-2011). Pokles v období hospodářské konjunktury byl zapříčiněn převážně konkurencí nízkonákladových společností, ale i cenou ropy a neefektivností v organizační struktuře společnosti. Problémy vedly k restrukturalizaci firmy a jejímu začlenění do vznikajícího holdingu. Statistika pro rok 2012 již ukazuje vyjmutí určitých složek ČSA pod Český Aeroholding, resp. jeho dceřinné firmy. V ČSA tak zůstal pouze palubní personál a piloti.

V případě zaměstnanců Letiště Praha a.s. vývoj také sleduje počet odbavených cestujících. V grafu se nijak výrazně neprojevuje rozšiřování terminálu letiště, neboť se jedná především o komerční prostory, které jsou pronajímány jiným subjektům. Přibližně 18% pokles v roce 2011 je dán organizačními změnami v souvislosti s následným začleněním do holdingu.

Třetí složka, která významně zasahuje do trendu vývoje zaměstnanosti, jsou právě ostatní subjekty. Pro určité hodnocení, lze použít kombinaci roku výstavby budovy a počtu zaměstnanců v kombinaci s rokem vzniku firmy. Tato metoda vyžaduje předpoklad nízkého salda ve fluktuaci zaměstnanců jednotlivých společností. Vliv začátečního nárůstu zaměstnanců firem lze odstranit sloučením jednotlivých roků do delších časových období. Počáteční hodnotu bude představovat současný počet zaměstnanců. V ideálním případě se jedná o maximální možnou kapacitu dané oblasti. Pro určení aktuální obsazenosti administrativních budov se nabízí analýza nabídky pronájmu komerčních (kancelářských) budov. Na základě porovnání údajů z internetových katalogů realitních kanceláří¹⁴ bylo zjištěno, že současný stav obsazenosti by se mohl blížit k maximální hodnotě. I přes postup získání dat lze konstatovat, že progres nastává s obdobím po roce 2000.

¹⁴ www.prazske-kancelare.cz 2012, www.remax-czech.cz 2012, www.rbreality.cz 2012, www.avareal.cz 2012, www.realhit.cz 2012

4.3.4 Komerční výstavba v oblasti terminálů

V roce 2003 dochází ke schválení výstavby Terminálu 2. Stavba byla z 90 % (9 mld. Kč) financována úvěrem od Evropské investiční banky a zbytek byl doplněn z Kohezního fondu Evropské unie (Výroční zpráva České správy letišť s.p. 2003). Výstavba nového terminálu byla v souladu s politikou letiště stát se tzv. hubem, tj. zvýšit podíl transferových cestujících. Rok 2002 zároveň znamenal završení jednání soukromých investorů a České správy letišť s.p., majitelem pozemků na ruzyňském letišti. Vznikly tak první objekty obsazené čistě privátními společnostmi, jako např. budova Travel Service nebo administrativně-skladové prostory v ulici Laglerové. Na starém letišti pak objekt Ramada Airport Hotel Prague. Výstavba dalších budov v roce 2004 reflektovala rozdělení letiště na osobní a nákladní část. Podrobněji etapy výstavby jednotlivých objektů na letišti zachycuje obrázek 13. Tato výstavba přinášela značný podíl do neleteckých příjmů¹⁵ Letiště Praha a.s.¹⁶. Snahy o získání statusu uzlového letiště se projevovaly např. vyšší ekologizací provozu a prezentací letiště na mezinárodních dopravních veletrzích. Důraz byl kladen na zvýšení počtu dálkových letů nebo na rozšíření hotelových služeb na severních terminálech a jejich v blízkosti. V těchto letech letiště započalo programy zaměřené na kompenzace dopadů leteckého provozu pro okolní obce. Mezi lety 2003 a 2007 tak byla vystavěna většina komerčních budov v severní části letiště.

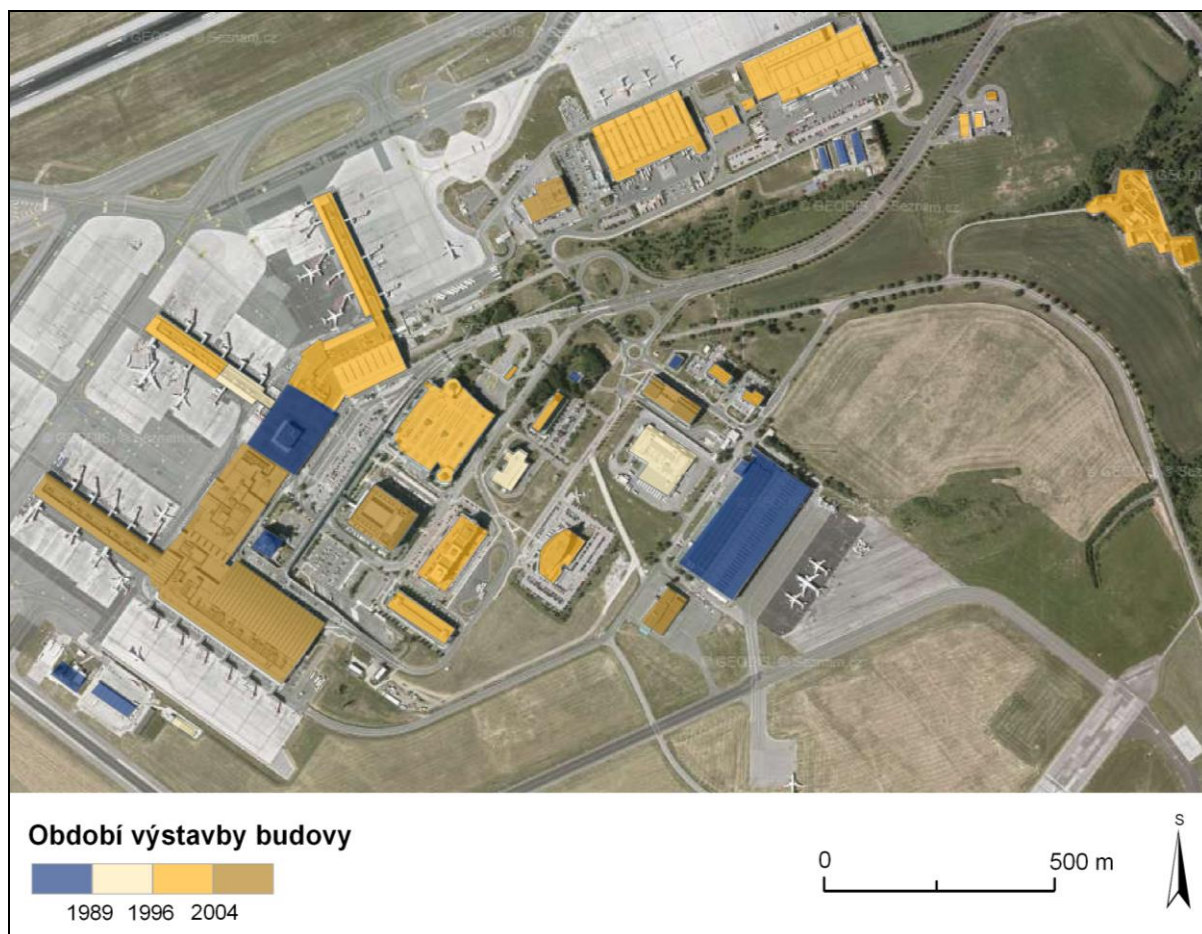
Poslední budova na letišti byla vystavěna v roce 2008. Nabízí se tedy otázka, proč výstavba nepokračovala. Ekonomická krize zasáhla citlivě stavebnictví a je častým důvodem pro odložení nebo zpomalení realizace komerčních staveb. V současné době ale výstavba ve velkých pražských a příměstských oblastech probíhá, i když rozhodně ne v takové míře jako před rokem 2008. Lokalita samotná má dobré dopravní napojení na dálniční i silniční síť (tj. na centrum Prahy, zázemí i zahraničí) a stále disponuje volnými plochami, jejichž rozvoj může být spojen spíše s komerčním využitím, než rezidenčním. Atraktivitu místa může snižovat ekonomická krize i sekundárně. Všeobecný pokles cen pozemků a to i ve vnitřním a vnějším městě dává možnost levnější výstavby v centrálnějších částech města. Příkladem může být např. nová stavební aktivita v oblasti Budějovické, Pankráce, BB Centra nebo Karlína (CBRE 2012b). Další možností vysvětlení je organizační struktura společnosti vlastníci letiště, včetně jeho pozemků. V současné době se jedná o akciovou společnost se

¹⁵ V roce 2006 tvořily zisky z komerčních aktivit 32 % tj. 1,42 mld. Kč (Výroční zpráva Letiště Praha a.s., 2006)

¹⁶ V roce 2005 došlo k přejmenování podniku Česká správa letišť s.p. na Letiště Praha a.s.

státním majoritním podílem, avšak již po několik let se připravuje její privatizace. Vzhledem k tomu, že všechny pozemky pod komerčními objekty jsou stále ve vlastnictví holdingu a soukromým subjektům jsou pronajímány, případný nový investor by podstupoval riziko změny politiky nového majitele a nevýhodnosti celé investice. Důvodem může být i problematika výstavby paralelní dráhy. V tiskových materiálech letiště byla uváděna jako priorita a nutnost ke zkapacitnění již v souvislosti se stavbou nového terminálu Sever 2. Tento záměr se ani po deseti letech nepodařil realizovat nebo alespoň zajistit jeho financování.

Obrázek 13: Etapy výstavby komerčních objektů na Letišti Václava Havla Praha po roce 1989



pozn.: Jižní část zájmové oblasti je zobrazena v příloze 1.

Zdroj: www.mapy.cz 2013, vlastní úpravy

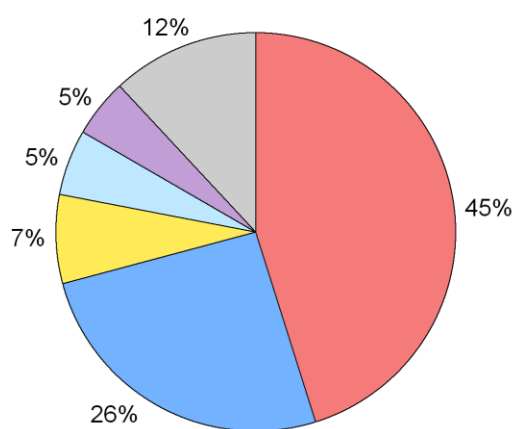
Jedním z faktorů rozvoje oblastí je dobré napojení na veřejnou dopravu. Většinou je tento vliv kladný, neboť přispívá k lepší dostupnosti. V konkrétním případě pražského letiště ovšem

může otázka zkapacitnění a výstavba nových druhů hromadné dopravy představovat i jistou brzdu v rozvoji. Zásadní problém představuje dilema preference metra či rychlodráhy v napojení na centrum Prahy. Časté změny v postojích hlavních aktérů vedly k zachování územních rezerv a vyznačení staveb do územního plánu. Současným výsledným řešením, které ovšem nemusí být konečné, se pravděpodobně letiště napojí na centrum metropole skrze modernizaci trati č. 120 Praha-Kladno. Tento projekt byl ale rozdělen na dvě etapy, přičemž přednost dostal levnější úsek Ruzyně-Kladno.

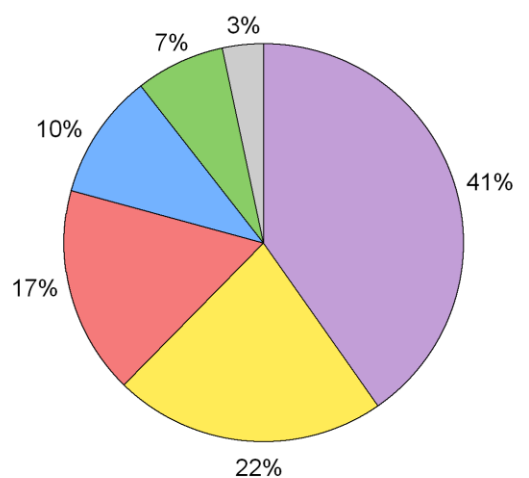
Lze si otázku položit i tak, jestli je další výstavba komerčních budov v současné době nutná, tj. jestli kapacita letiště neodpovídá i odpovídající kapacitě komerčních aktivit na letišti. Pokud je tedy většina současné kapacity komerčních prostor na letišti zaplněna, je možné se pokusit odvodit, zda je letiště atraktivní i pro jiné subjekty. K tomu lze využít současnou strukturu podnikatelských aktivit na vlastním letišti.

Graf 4: Struktura firem v zájmové oblasti v roce 2012

a) podle četnosti



b) podle zaměstnanosti



malobchod, restaurace, ubytování, osobní služby

letištní servis

logistika

státní instituce

osobní letecká doprava

autopůjčovna, taxislužba, autobazar

ostatní

Zdroj: Registr ekonomických subjektů 2013, vlastní výpočet

Strukturu firem na vlastním letišti podle jejich hlavního zaměření znázorňuje graf 4a. Skladba společností odpovídá smíšenému letišti, tedy osobnímu i nákladnímu. Nejvíce firem se orientuje na maloobchod, restaurace, ubytování a další osobní služby, dále pak na logistiku

a služby související s individuální dopravou. Významný podíl subjektů v oblasti maloobchodu má OC Šestka. Hladík (2012, s. 35) vidí jeho výstavbu jako „*evidentní snahu o lokalizaci v blízkosti letiště v Praze Ruzyni*“. Ačkoli jeho významným lokalizačním faktorem bylo letiště a jeho cestující, neméně důležitým bylo také křížení rychlostních komunikací, které jako jednu z potenciálních oblastí vzniku suburbánních komerčních aktivit definuje např. Berry (1971). Sýkora a Ouředníček (2007) vidí v lokalizaci nákupních center na okraji kompaktního města dlouhodobou strategii investorů, kteří předpokládají rozšiřování města i suburbií, čímž obchodní centrum získá pozici uvnitř zastavěných rezidenčních ploch. Navíc v současné době obchodní centrum zastává obslužnou funkci i pro oblast Liboce a Veleslavína, v jejichž blízkosti podobné velké nákupní centrum chybí. Tomu nasvědčuje i vedení tras veřejné nebo smluvní dopravy, které je orientováno na stanici metra Dejvická a na středočeská města Kladno a Slaný. Naopak přímé spojení s hlavním osobním terminálem chybí.

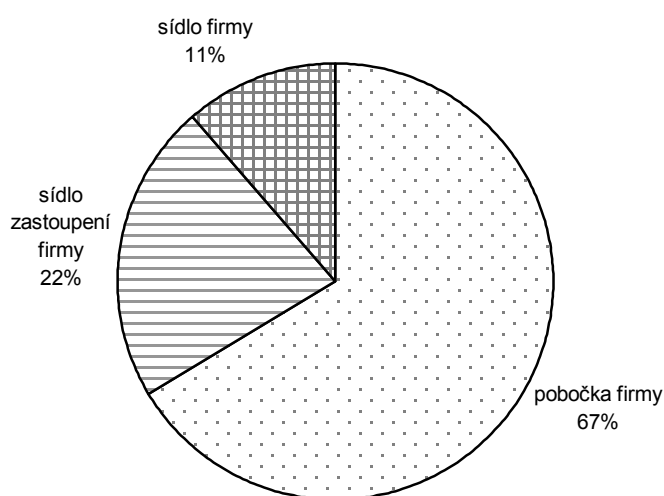
V kategorii „ostatní“ se většinou objevují také související obory jako např. cestovní agentury, banky a pojišťovny, realitní společnosti nebo poradenství v celních službách. Struktura zaměstnanosti (graf 4b) se výrazně liší od struktury četnosti společností. Největší podíl zaujímají firmy zaměřující se na letištní servis a vlastní letečtí dopravci. Naopak v logistických firmách je pouze 10 % z celkového počtu zaměstnanců. Je to dáno tím, že 15 největších firem zaměstnává okolo 720 zaměstnanců, tj. 18 % největších firem zaměstnává více jak 71 % ze všech pracovníků logistiky. Podobnost v případě letecké dopravy je způsobena převážně tím, že pražské letiště je domovským pro ČSA a její dceřiné firmy. Segment věnující se maloobchodu pak reflektuje menší pobočky firem hlavně v oblasti terminálů. Subjekty působící ve sféře státních institucí (např. policie, celní úřad apod.) jsou opět navázány na dopravu na mezinárodním letišti. Z tohoto pohledu se až na několik výjimek nejedná o nějaké nové druhy komerčních aktivit, které by bezprostředně nenavazovaly na leteckou dopravu.

Na základě rozboru struktury firem nebylo prokázáno, že by se v blízkosti terminálu letiště významně rozvíjely i neletecké aktivity. Zaměření pouze na leteckou dopravu a činnosti s ní související ale nemusí znamenat snížení atraktivity lokality. Společnosti je možné hodnotit také podle jejich pozice ve firemní hierarchii (graf 5). Jednalo by se tak o transformaci letišť do letištních měst¹⁷, kde se kromě leteckých aktivit lokalizovaly i ty neletecké a to včetně jejich řízení (Güller & Güller 2001). Podobně je tomu v rozlišování kvality, resp. přínosu, poboček zahraničních firem. Wokoun, Tvrdoň a kol. (2002) označují za nejpřínosnější

¹⁷ viz *airport city*, kapitola 2.3

pobočky pro hostitelskou ekonomiku ty, které nejsou pouze výrobní, ale mají i řídicí nebo vývojovou funkci. V případě firem na letišti asi nelze tuto teorii přesně aplikovat, ale lze na základě rozlišení, zda se jedná o pobočku nebo sídlo firmy či českého zastoupení zhodnotit atraktivitu lokality.

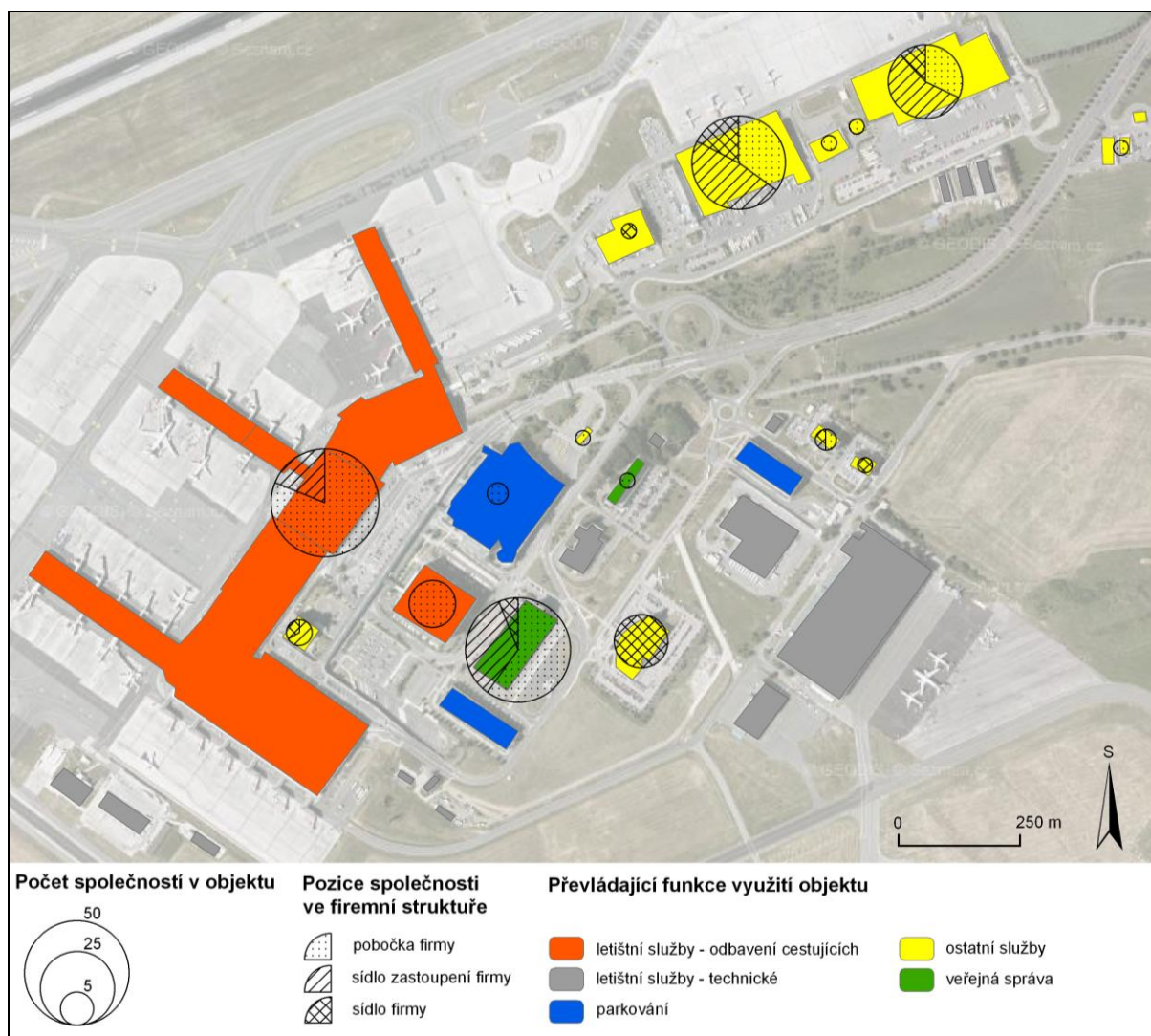
Graf 5: Rozdělení ekonomických subjektů v zájmové oblasti podle firemní hierarchie v roce 2012



Zdroj: Registr ekonomických subjektů 2013, vlastní výpočet

Celkem v oblasti vlastního letiště působí více než 300 firem. V 67 % se jedná o pobočky firem, ve 22 % o sídlo zastoupení firmy a v 11 % o sídlo celé společnosti. Pobočky firem jsou zastoupeny hlavně v oblasti služeb pro cestující letiště a většina je jich lokalizována do oblasti osobních terminálů. V tomto případě je zřejmé, že plní obslužnou funkci, a proto tomu odpovídá jejich pozice ve firemní struktuře. Dalším případem výskytu poboček maloobchodů je nákupní centrum Šestka. Posuzování je proto vhodnější v jiných oborech jako např. logistika a letecká doprava. V logistice mírně převažuje počet sídel společnosti nebo zastoupení nad pobočkami. Zdánlivě tak letiště představuje lepší prostředí než centrum a velké administrativní areály v Praze. Důležitým doplňujícím faktorem je velikost celé firmy,

Obrázek 14: Převládající funkce objektů, počet společností a jejich pozice ve firemní struktuře v zájmovém území v roce 2012



Pozn.: Jižní část zájmové oblasti je zobrazena v příloze 2.

Zdroj: Registr ekonomických subjektů 2013, www.mapy.cz 2013, vlastní výpočet

kerou lze určit např. podle počtu zaměstnanců. Pokud dojde k omezení pouze na firmy s více než 50 lidmi, tedy firmy střední a velké (Kupka 2007), převažují pobočky poměrem 12 ku 5.

Význam sídel logistických společností na pražském letišti zvyšuje i to, že předmětem jejich podnikání není pouze přeprava letecká. Příčina, proč se tyto firmy sdružují na letišti může být vysvětlena působením podobných aglomeračních výhod, jako v měřítku regionů, tj. blízkost subjektů, využívání specifické infrastruktury a dodavatelů (Weber 1929, in Blažek 1999). V oblasti osobní letecké dopravy sice převažují sídla zastoupení firem, avšak většinou se jedná o méně významné aerolinky. Z deseti nejsilnějších leteckých přepravců v České republice mají na ruzyňském letišti sídlo svého zastoupení čtyři a sídlo společnosti jeden.

Rozdělení společností na základě jejich pozice ve firemní hierarchii a podle jednotlivých budov v severní části letiště je zobrazeno na obrázku 14.

Celkově je podíl sídel společností nebo zastoupení poměrně vysoký. Na základě porovnání obrázků 13 a 14 je možné konstatovat, že realizace nákladního terminálu v severovýchodní části oblasti, přivedla do prostoru ruzyňského letiště podstatnou část ředitelství společností nebo obchodního zastoupení. Celkový třetinový podíl subjektů na vyšší úrovni firemní hierarchie je s ohledem na obslužný letištní charakter vysoký.

4.3.4.1 Sektor logistiky a jeho napojení na zázemí letiště

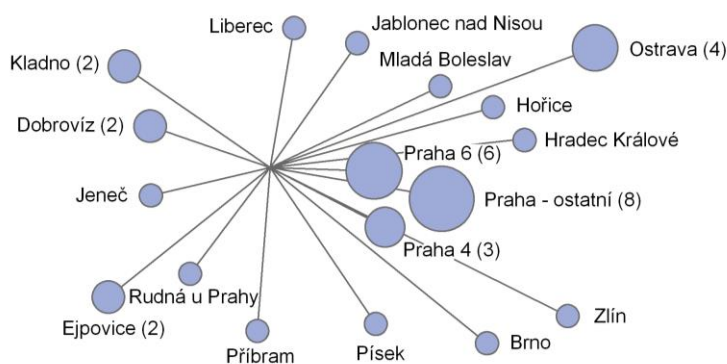
Ačkoli analýza komerčních aktivit na ruzyňském letišti nenaznačuje větší přítomnost společností zaměřujících se na funkce bezprostředně nenavazujících na leteckou dopravu, určitou výjimku představuje sektor logistiky. Moderní trendy v logistice kladou důraz na kombinovanou přepravu, a proto tyto společnosti sdružují leteckou dopravu i s ostatními typy přepravy. To může vyžadovat i větší kapacity komerčních ploch, než jaké je schopen nabídnout nákladní terminál. Přesah těchto aktivit pak vede ke vzájemnému propojení s okolními skladovacími a průmyslovými areály v suburbii. Situaci v zájmové oblasti znázorňuje obrázek 15. Určité propojení existuje jak u sídel, tak u poboček společností na letišti. Sídla společností, která mají svoje zastoupení na terminálu, se většinou lokalizují do velkých měst, ale v několika případech se nachází i v malých obcích v zázemí Prahy (Dobrovíz, Jeneč, Rudná u Prahy) nebo v obcích s dálničním napojením (Ejpvovice, Rudná u Prahy). Tato ředitelství se nachází v nových logistických areálech a jsou často spojena se sklady a distribučními centry. Společnosti sídlící na terminálu většinou nemají další pobočky jinde v České republice. Zatímco velmi malé firmy soustřeďují svoje zastoupení pouze na terminál, větší firmy mají v okolí skladovací a administrativní areály. V případě sídel a poboček společností na terminálu a v jeho okolí se jedná o oboustranný proces, avšak s malou intenzitou.

Další propojení těchto dvou úrovní by mohly představovat vazby mezi společnostmi a jejich subdodavateli, kteří by se mohli lokalizovat v jejich blízkosti. Základní otázkou je, v jakém odvětví (či jaký produkt) budou subdodavatelé logistickým firmám dodávat. Tyto subdodávky se dají rozdělit na materiálové a informační. Mezi materiálové spadají např. obaly, tisk, kancelářské potřeby nebo skladovací areály, do informačních se řadí IT podpora, účetnictví či právní a celní poradenství. V omezené míře se společnosti zabývající se oběma druhy

produktů v širším okolí letiště vyskytují (www.idatabase.cz 2013). Subjekty zaměřující se na distribuci obalů a kancelářských potřeb se lokalizují především v obcích Rudná u Prahy, Chrást'any, Hostivice, Jeneč a Buštěhrad. Nejvýznamnější z nich je ředitelství, distribuční středisko a sklad firmy Office Depot v Hostivici.

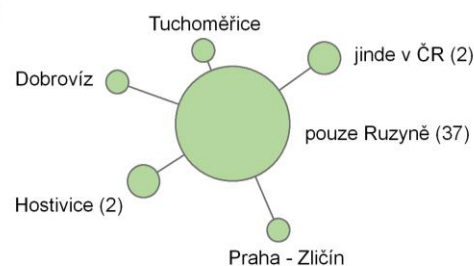
Obrázek 15: Sektor logistiky v zájmové oblasti a jeho propojení s okolím na základě firemní struktury

a) Místa sídel poboček společností



Pozn.: číslo v závorce vyjadřuje počet společností, pokud není uvedeno, jedná se o jednu společnost

b) Sídla společností v zájmové oblasti



Pozn.: pouze Ruzyně – společnost je v rámci České republiky lokalizována pouze v zájmové oblasti, jinde v České republice – společnost má sídlo (sídlo zastoupení) v zájmové oblasti, ale působí i jinde v České republice, Hostivice, Dobrovíz, Tuchoměřice, Praha-Zličín – společnost má sídlo v zájmové oblasti a působí i v jejím okolí (kanceláře a sklady); číslo v závorce vyjadřuje počet společností, pokud není uvedeno, jedná se o jednu společnost

Zdroj: Registr ekonomických subjektů 2013, vlastní úpravy

Subdodávky na bázi informací obecně nemusí být lokalizovány v blízkosti zákazníka. Navíc ne vždy jsou předmětem outsourcingu a společnosti si je zabezpečují z vlastních zdrojů. Firmy zaměřující se na celní poradenství se nachází jednak v obchodní zóně terminálu, ale i v blízkosti průmyslových zón měst Hostivice a Rudná u Prahy.

Celkově ovšem nelze přikládat lokalizaci subdodavatelů v oblasti významnou roli. Většina větších firem má svoje pobočky i na jiných místech pražské aglomerace. Úspory, které může získat z nižších dopravních nákladů jejich dodavatelů jsou kompenzovány jednotným zásobováním v rámci Prahy a okolí

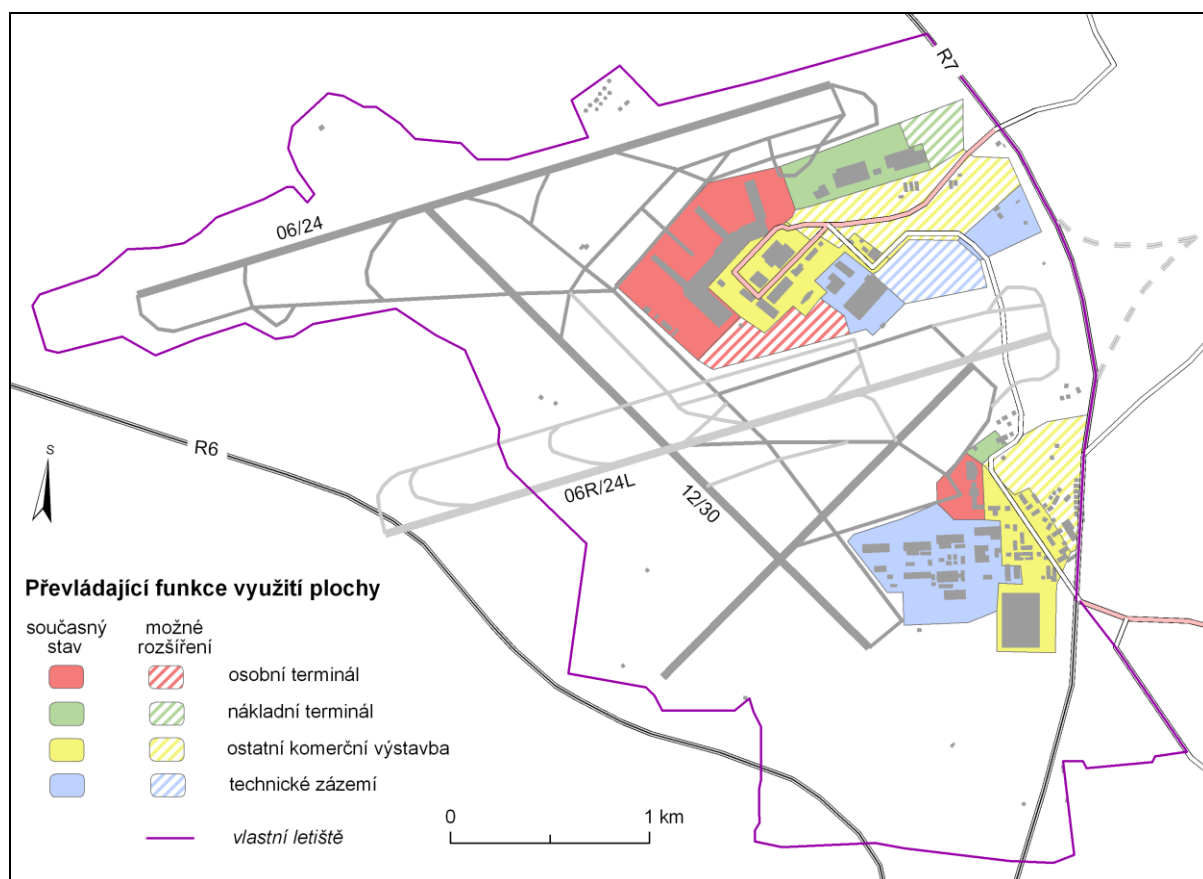
4.3.5 Budoucí vývoj letiště

Rozrůstání kancelářských nebo maloobchodních prostor se v souvislosti s dopady ekonomické krize v zájmové oblasti nedá v nejbližších letech očekávat. Naproti tomu příznivým faktorem pro rozvoj je relativní dostatek vhodných pozemků, které by jednak měly dobrou individuální i hromadnou dopravní dostupnost a zároveň by nezasahovaly do plánované nové dráhy. Na základě analýzy územního plánu hlavního města Prahy a dokumentace plánů výstavby paralelní dráhy byly na obrázku 16 vymezeny a rozlišeny stávající komerční plochy a jejich možné rozšíření. Podle platného územního plánu je možné tyto plochy využít pro různé komerční aktivity „městského typu“, jako např. administrativní budovy, obchodní zařízení, hotely, kulturní stavby, školská zařízení apod. Na druhou stranu se v oblasti nepočítá se sklady a výrobou. Jak je uvedeno v kapitole 4.2.3.1, jihovýchodně od vlastního letiště jsou vyčleněna rozsáhlá území pro komerční aktivity. Další potenciální rozvojové plochy letiště by se tak mohly nacházet v jejich blízkosti, konkrétně v místech první přistávací dráhy letiště, která v současné době slouží jako odstavná plocha pro letadla.

Významným projektem rozvoje komerčních aktivit v oblasti vlastního letiště, který je v současné době připravován, je Prague Airport park. Začátek jeho plánovací fáze sahá do roku 2008, kdy bylo zveřejněno oznámení v rámci procesu posuzování vlivu záměru na životní prostředí. Projekt byl charakterizován 32 budovami s celkem 56 tis. m² zastavěné plochy a polyfunkčním využitím zahrnujícím administrativu, skladování, lehký průmysl, kongresové centrum, hotel, lázně, prostory pro sport a vědecké centrum. Výstavba měla probíhat ve třech etapách po dobu osmi let a celkový počet zaměstnanců komplexu se měl blížit hodnotě 5 000 (Král a kol., 2008). Změnou by bylo i to, že by projekt nebyl realizován na plochách patřících státní firmě Český Aeroholding. Ačkoli většina těchto ploch je

nezastavěných, na části se nachází objekty sloužící prvnímu a druhému bydlení. Realizace Prague Airport parku měla začít v roce 2009, což se nestalo.

Obrázek 16: Využití komerčních pozemků v lokalitě vlastního letiště



Zdroj: Útvar rozvoje hlavního města Prahy 2013; vlastní zpracování

V současné době došlo k optimalizaci projektu. Nově by měl nabízet až 170 tis. m² kanceláří s poměrně širokou nabídkou doplňkových maloobchodních služeb a míst pro relaxaci a kongresové centrum se třemi sály s kapacitou až 2 000 osob (www.azatrade.cz 2012). Podle dostupných vizualizací se dá předpokládat, že by investor kladl důraz na vytvoření veřejného prostranství mezi jednotlivými budovami. Zásadní otázku ovšem představuje samotná realizace, která s ohledem na současnou fázi projednávání dokumentace, není přesně stanovena. Důvodů brzdících výstavbu může být několik. Základní příčinou může být pokles stavební aktivity v souvislosti s dopady ekonomické krize. Další skutečností, která mohla zpozdit realizaci je oddálení termínů výstavby paralelní přistávací a vzletové dráhy, dostavba metra A na letiště, realizace rychlodráhy spojující Ruzyni s centrem metropole nebo dostavbu vnějšího dálničního obchvatu hlavního města. Ačkoli v dokumentaci projektu tyto

stavby nejsou uvedeny jako podmínky výstavby, dá se předpokládat, že by výrazně zlepšily atraktivitu oblasti a zajistily lepší prodejnost nově postavených kancelářských budov.

Druhým možným faktorem rozvoje by mohla být privatizace Českých aerolinií. V dubnu roku 2013 odkoupila korejská letecká společnost Korean Air 44% podíl v ČSA (www.mfcr.cz 2013). Tato transakce by mohla přinést rozvoj nejenom pro českého dopravce, ale i pro letiště v Ruzyni. Asijské aerolinie by mohly českou společnost využít k expanzi na středo a východoevropském trhu. V současné době představuje Praha jedinou destinaci korejského dopravce v postsocialistických zemích Evropy kromě Ruska. Ruzyně by tak mohla navýšit počet transferových cestujících a aspirovat na pozici leteckého hubu. Korean Air navíc patří k největším cargo přepravcům na světě a i to by mohlo znamenat příležitost pro rozvoj pražského letiště. Jako začátek spolupráce Českého Aeroholdingu s Korean Air může být přesun celoevropského call centra z Dublinu na pražské letiště. Záměr byl sice plánován ještě před záměrem vlády odprodat menšinový podíl letiště, ale lze ho vnímat jako další z kladných faktorů, které by mohly přispět k rozvoji stávající investice. Přesunutí této služby znamená vznik desítky nových pracovních míst v rámci společnosti ČSA Services (www.letectvi.cz 2013).

4.3.6 Shrnutí

Největší rozvoj komerčních aktivit na letišti v Ruzyni podobně jako u výstavby v Praze a jejím okolí probíhal mezi lety 2001 a 2008. Pro období jsou charakteristické vysoké meziroční přírůstky počtu odbavených cestujících, ale i realizování několika budov na terminálech letiště určených pro obslužnou i administrativní funkci. Tento rozvoj oblasti vedl k třetinovému nárůstu počtu pracovních příležitostí v průběhu tohoto období. Většina z více než 300 společností působících na letišti je navázána na leteckou dopravu. Na druhou stranu v oblasti působí velké množství společností zaměřujících se na přepravu a logistiku a to nejen leteckou, ale i silniční, železniční nebo lodní. O atraktivitě letiště svědčí i fakt, že přibližně 70 % těchto firem má sídlo společnosti nebo českého zastoupení přímo v oblasti nákladního terminálu nebo letištního obchodního centra. Sektor logistiky lze také chápat jako prvek v propojení vlastního letiště s jeho zázemím.

Období trvající od roku 2009 lze označit za stagnaci ve vývoji letiště. V souvislosti s restrukturalizací největšího zaměstnavatele (Český Aeroholding s.p.) klesá počet pracovních příležitostí. Na tomto vývoji se negativně podepisuje i minimální stavební aktivita od roku

2008. Kromě obecného trendu poklesu výstavby kancelářských budov v Praze (viz kapitola 3.2) je příčinou ještě několik lokálních vlivů. Základním problémem je nedostatečné napojení městskou hromadnou dopravou a zdlouhavé přípravy realizace nové přistávací a vzletové dráhy. Naproti tomu v oblasti terminálů jsou nezastavěné plochy určené pro komerční účely a je připravováno jejich využití. Další příležitostí je částečná privatizace státního přepravce a jeho napojení na společnost Korean Air. Lze tedy předpokládat, že zastavení rozvoje letiště je jen dočasné.

4.4 Ruzyně jako edge city

Koncentrace administrativních a prodejních prostor v oblasti a její poloha vůči centru Prahy představuje určitou podobnost s konceptem *edge city* rozvinutým Joelem Garreau v knize *Edge City: Life on the New Frontier*. Při snaze definovat oblast Ruzyně jako něco, co připomíná *edge city* lze postupovat dvojitým způsobem.

4.4.1 Srovnání charakteristik edge cities s lokalitou vlastního letiště

Garreau (1991) uvádí několik kvalitativních a kvantitativních charakteristik, podle kterých *edge city* má:

- 1) alespoň 465 000 m² kancelářských prostor
- 2) alespoň 56 000 m² maloobchodních prostor
- 3) je denně centrem dojížděky, tj. má více pracovních příležitostí než stálých obyvatel
- 4) plní smíšenou funkci – pracovní, obslužnou, trávení volného času
- 5) nebylo městem nebo urbanizovaným prostorem v posledních 30 letech

Podle takto formulovaných kritérií lze poměrně jednoznačně rozhodnout, zda se oblast mezi *edge cities* zařazuje nebo ne. Problém představuje fakt, že tato teorie byla induktivně podložena na základě hodnot z amerických *edge cities*. Autor v definování nezmiňuje velikost jádrového města, tj. města, kterému *edge city* konkuruje ani ekonomickou vyspělost centra nebo státu. Na druhou stranu ovšem popisuje *edge city* jako progresivní formu suburbanizace, zaměřenou na „vyšší“ služby, informační technologie a vědu a výzkum. Nabízela by se tedy možnost vztáhnutí minimálních rozloh kancelářských a obchodních prostor k velikosti a vyspělosti města. Bez nich tak minimální práh udává spíše obecnou velikost, kdy jednotka

začíná být ekonomicky a politicky autonomní. Garreau také nedefinuje obsazenost prostor, tj. určitý počet zaměstnanců vztahovaný k ploše.

Odhad rozloh maloobchodních a kancelářských ploch pražského letiště zobrazuje tabulka 7. Zatímco v případě prodejních ploch je kritérium splněno, kancelářských prostor je více než šestkrát méně. Oblast vlastního letiště je takřka bez stálého obyvatelstva. V roce 2001 na území dvou základních sídelních jednotek žilo pouze 165 obyvatel (Územně identifikační registr 2004). Vzhledem k tomu, že v oblasti je pouze 70 bytů (Registr sčítacích obvodů a budov 2004) a v posledních deseti letech zde neproběhla významná rezidenční výstavba, lze očekávat podobnou hodnotu i v současnosti. Z výše uvedených statistik vyplývá, že oblast poskytuje polyfunkční, tj. minimálně pracovní-obslužné využití. V oblasti zábavy a volného času nelze stanovit jednoznačnou odpověď. V lokalitě chybí objekt, který by přímo sloužil např. jako různé fitness nebo wellness centrum, sportovní areál nebo multikino. Částečně se tyto služby vyskytují v rámci letištních hotelů, avšak jejich orientace je na hotelové klienty. Stejně je tomu v případě letištního kina na druhém terminálu. Specifikum trávení volného času by mohlo představovat nákupní centrum Šestka. Ačkoli ze služeb, zaměřujících se na trávení volného času, disponuje pouze několika kavárnami, v určité míře se vlastní nakupování stalo rekreační aktivitou a je *„jen otázkou času, kdy nakupování bude hrát větší roli ve volnočasových aktivitách českých spotřebitelů a povýší na zábavu...v rámci rozvíjející se materiální společnosti“* (Spilková 2010, s. 125). Příčina absence této funkce ve velkém měřítku je primárně dána zhoršenými environmentálními podmínkami způsobenými leteckou dopravou v kombinaci s vysokou automobilovou dopravou a celkovou relativně nižší atraktivitou pro rezidenční výstavbu v okolí. Volnočasové aktivity v území se pak omezují pouze na individuální zájmy, mezi které můžeme počítat zahrádkářské kolonie, valy a terasy s výhledem na letiště nebo cyklotrasu vedoucí k terminálu. Poslední kritérium hodnotí stáří, resp. změnu ve využití oblasti. Ačkoli výstavba jak v severní tak v jižní oblasti probíhala již dříve než před třiceti lety, zásadní rozvoj nastal až od 90. let. V případě vlastního letiště je tedy splněna přibližně polovina kritérií a podle Garreauovi definice by se o *edge city* jednat nemělo.

Lze si položit otázku, zda není oblast vlastního letiště příliš malá na to, aby mohla splnit požadovaná kritéria. Nabízí se možnost jeho rozšíření o zázemí a následné porovnání (viz tabulka 7).

Maloobchod v zázemí letiště plní převážně obslužnou funkci pro obyvatele okolních obcí, a proto se v zázemí nevyskytuje ve větším rozsahu. Výsledkem je mírné zvýšení hodnoty v kategorii maloobchodních ploch, která je však zásluhou vlastního letiště dostačující. Opak

představují kancelářské prostory. Příčinou je variabilita logistických objektů, která umožňuje vytvoření tzv. back office v rámci distribučních centrem společností. To platí jak pro velké logistické parky tak polyfunkční areály stavěné pro koncové uživatele. Významným objektem s rozsáhlými kancelářskými plochami je také Národní integrované středisko řízení letového provozu v Jenči. Problém představují další charakteristiky. Zvětšení sledovaného území znamená obsazení jader obcí, která v oblasti existují několik století. Výskyt obcí představuje zvýšení počtu obyvatel a pracovních příležitostí v oblasti. V roce 2011 v zázemí letiště bydlelo 13 899 obyvatel (Sčítání lidu, domů a bytů 2011) a počet pracovních příležitostí dosahoval hodnoty 8 128¹⁸. Při součtu obou hodnot s vlastním letištěm se z oblasti stává místo pracovní dojížděky. Dlouhodobý vývoj osídlení znamená výskyt oblužné sféry a míst pro trávení volného času. Vzhledem ke zhoršenému životnímu prostředí a blízkosti metropole jsou obě funkce omezeny. Významnými areály ve sféře trávení volného času je multifunkční sportovní hala v Jenči, která vznikla dostavbou bývalé sokolovny v roce 2007 a Sportovní areál Břve v Hostivici.

Zahrnutí zázemí letiště do území porovnávaného s charakteristikami určujícími *edge cities* neznamená výrazné přiblížení tomuto konceptu. Jediným pozitivním znakem je zdvojnásobení kancelářských ploch, čímž ale nedochází k naplnění tohoto kritéria. V ostatních podmínkách naopak způsobují ztrátu rysů typických pro *edge city*.

Tabulka 8: Vybrané charakteristiky v zájmovém území v roce 2011

	maloobchodní plochy (v tis. m ²)	kancelářské plochy (v tis. m ²)	počet zaměstnanců	počet obyvatel
letiště-sever	15	51	10 094	165
letiště-jih	45	20		
zázemí letiště	9	74	8 128	13 899
celkem	69	145	18 222	14 064
minimum pro Edge City	56	465	<i>více zaměstnanců než obyvatel</i>	
Galleria Moda	50	1	800	0
Prague Airport Park	0	170	5 000	0

Zdroj: Beran 2001, Sčítání lidu, domů a bytů 2011, vlastní výpočet

¹⁸ Uvedená hodnota zahrnuje odhad počtu pracovníků za komerční aktivity zachycené na obrázku 9. Počet zaměstnanců byl spočítán následovně: 1 zaměstnanec za každých 100 m² skladovací plochy, 1 zaměstnanec za každých 20 m² kancelářské plochy, 1 zaměstnanec za každých 30 parkovacích míst, 913 zaměstnanců za areál Národního integrovaného střediska řízení letového provozu (Řízení letového provozu České republiky 2012) a 115 pracovních míst za ostatní komerční aktivity uváděné na obrázku 9. Reálná hodnota by měla být vyšší, neboť nejsou započítány ostatní pracovní příležitosti v obci.

4.4.2 Srovnání edge city s navazujícími koncepty

Druhou možností při posuzování lokality z hlediska konceptu *edge city* je zaměření se na vzájemné podobnosti a pouze přihlížení k výše uvedeným charakteristikám. První analogii může představovat samotná geneze *edge city*. Romanos, Chifos a Fenner (1989) rozlišují v zásadě tři možnosti vzniku *edge city*. Na jejich klasifikaci navazuje Garreau (1991), který tyto typy pojmenovává *Uptowns, Boomers a Greenfields*. *Uptowns*, jsou místa, „vznikající růstem nebo obnovením starších suburbánních center, s původním osídlením“ (Scheer a Petkov 1998, s. 299). *Boomers* jsou založeny na silném centrálním subjektu. Rohr-Zänker (1996) tvrdí, že většina těchto měst v Severní Americe vzniká v okolí nákupního střediska nebo kancelářského parku, kdy se okolní objekty dostaví neplánovaně. Rozšíření tohoto tvrzení i na mezinárodní letiště (Romanos, Chifos a Fenner 1989) pak přináší určitou podobnost s Ruzyní, kde by letecká infrastruktura znamenala základní impulz. Odlišnost ale představuje další neplánované rozrůstání oblasti, které je v případě Ruzyně korigováno nejen nástroji územního plánování, ale i majoritním vlastníkem pozemků v oblasti. Pokud by se jednalo o soukromý subjekt, hlavním kritériem pro rozvoj oblasti by byl zisk. Většinovým akcionářem je státem vlastněná společnost, a proto by se do rozvoje volných ploch u letiště měl promítnout i veřejný zájem. Tím se blíží definici třetího typu *edge cities, Greenfields*, které jsou strategicky plánovány v nových lokalitách.

Ačkoli je na *edge city* nahlíženo jako na nerezidenční suburbánní prvek, vytváří ve svém okolí pro jeho zaměstnance novou rezidenční zástavbu (Garreau 1991 a 1995; Scheer a Petkov 1998, Bontje a Burdack 2005). V okolí ruzyňského letiště se vyskytují obce s rozsáhlou suburbanizací, ovšem v porovnání nárůstu počtu obyvatel s dalšími obcemi v zázemí Prahy (obrázek 3), se nejedná o významné hodnoty, které by nasvědčovaly výraznému vlivu lokálního činitele, který v tomto případě vytváří „pouze“ deset tisíc pracovních míst. S tím souvisí i další fáze ve vývoji *edge city*, která představuje formování místních samospráv s důrazem na uplatňování jejich politické moci (Bontje a Burdack 2005) nebo paralelní růst komerční a rezidenční suburbanizace, který vede k otázkám udržitelnosti tohoto konceptu (Stern a Marsh 1997). V okolí pražského letiště operuje mnoho sdružení nebo místních samospráv v oblasti životního prostředí, ale ve většině případů se jedná o kritiku spojenou s leteckým provozem a nikoli s rozvojem dalších komerčních aktivit. Pokud by pražské letiště představovalo obdobu *edge city*, pak by se nacházelo spíše v jeho první, tj. růstové fázi, kterou Lang (2003) definuje jako *formování edge city*.

Podobnosti lze najít i na základě fyzické struktury těchto oblastí. Sheer a Petkov (1998) vymezují několik typů *edge cities* podle přetvoření sítě komunikací v lokalitě. Celkovému srovnání a tedy možnosti přiřazení vlastního letiště k některému z nich, brání rozsah zkoumaných lokalit a časový horizont pozorování proměn, se kterým autoři pracují. Opět by pro lepší komparaci bylo možné využít připojení zázemí letiště, ale problém představuje jeho poměrně krátká doba rozvoje. Navzdory tomu, k některým charakteristickým rysům, které jsou spojeny se vznikem a růstem *edge city*, již došlo. Základem je proměna zemědělské struktury silnic na městskou. To představuje zvýšení hustoty komunikací v krajině a překreslení původního vzorce silnic. V minulosti nejvytíženější cesty jsou nahrazeny paralelními dálnicemi nebo rychlostními komunikacemi. To lze dokumentovat na případu obou rychlostních silnicích R6 a R7.

Naopak na větším měřítku jsou morfologické rysy shluků budov obdobné. Za nejvýznamnější lze označit zcelování původně malých zemědělských parcel do velkých, individuální řešení obslužnosti budov, která se projevuje samostatnou přístupovou cestou, výstavbou vlastních parkovišť nebo oplocení. Ačkoli budovy svým půdorysem reagují na tvar komunikací, jsou od nich vzdálené, čímž podle Hinshawa (1994) posilují efekt prostorové rozvolněnosti, který spočívá v nedostatečném využití prostoru u nových komerčních objektů. Jeho výsledkem je špatná pěší dostupnost a absence veřejného prostoru.

Důležitým znakem *edge city* je pozice v rámci hierarchii komerčních aktivit v metropolitním areálu, resp. jeho vztah vůči centru města. Garreau (1991) a Henderson a Mitra (1996) označují tyto oblasti za rovnocenné k centru města, resp. za jeho konkurenty. Tato konkurence se projevuje nejen v počtu zaměstnanců a komerčních ploch, ale i ve výskytu progresivních oborů, ředitelství společností a celkové polyfunkčnosti. Na základě výsledků z části 3.2 nelze konstatovat, že by komerční aktivity v zájmovém území tato kritéria splňovala. Letiště tedy vykazuje určité funkční a fyzické podobnosti s *edge city*, ale zásadním rozporem zůstává velikost lokality. Je tedy vhodné oblast konfrontovat s dalšími koncepty, které navazují na *edge city*.

Protiklad tohoto konceptu je *edgeless city* (Lang 2003). Autor v něm označuje izolované budovy nebo malé klastry v zázemí metropolitního areálu jako její stavební prvky. Lang (2003) zpochybňuje roli *edge cities* jako budoucích pólů ekonomického rozvoje v rámci metropolitních areálů, kterou jim přisuzuje Garreau (1991). Na druhou stranu se nevymezuje vůči *edge cities* v jejich lokalizaci (např. na průsečíku významných dálnic a silnic), funkcích nebo poznávacích rysech (např. velikost kancelářských ploch). Zásadní rozdíly obou konceptů jsou v makroměřítku. *Edgeless city* pracuje s celou suburbánní oblastí (a ne jen s její částí,

jako v případě *edge cities*) a to je důvod, proč je tento koncept pro zkoumání malé části Pražského metropolitního areálu obtížně použitelný. Při použití konceptu *edgeless city* by původní otázka, zda je oblast Ruzyně *edge city* nebo ne, byla zobecněna na otázku, zda jsou nebo budou v pražském metropolitním regionu v rámci komerční suburbanizace probíhat (či převládat) koncentrační nebo dekoncentrační procesy. V případě Prahy je velká část příměstských komerčních aktivit lokalizována v oblastech křižovatek hlavních silničních tahů, zatímco v ostatních obcích ve stejné vzdálenosti tomu tak většinou není (viz obrázek 4). Z tohoto pohledu se jedná o jakousi střední cestu mezi oběma teoriemi, která nastává v jiných ekonomických podmínkách a velikostním měřítku.

Jiný pohled přináší Bontje a Burdack (2005), kteří evropská *edge cities* označují za *city edge*. Odlišnosti představuje více zásahů ze strany státu a regionální plánování. Zásadním rozdílem je to, že nedošlo k decentralizaci centra, ale k restrukturalizaci aktivit v celém regionu, přičemž „*funkční diferenciaci mezi jádrem a periferií zůstává signifikantní*“ (Bontje a Burdack 2005, s.320). V zázemí tak mohlo dojít k plošnému rozšíření aktivit, jako high-tech průmysl, kanceláře, věda a výzkum a vzdělání. Spouštěcí mechanismus pro rozvoj pak často představuje jeden velký státní či soukromý projekt, který vedl k dalšímu rozvoji v oblasti. Z toho lze vycházet i v pražském případě a ptát se, zda byl v Ruzyni nějaký velký projekt, který by znamenal další rozvoj. Velkých projektů se nabízí několik: výstavba cargo terminálu, rozšíření osobního terminálu a lokalizaci veškerých administrativních budov Aeroholdingu v Ruzyni, resp. výstavba nového administrativního sídla v roce 2003. První dva zmiňované příklady jsou zcela určitě přínosem, ale na druhou stranu jejich specifická jinou reálnou variantu na jejich umístění nenabízela. Cargo terminál v tomto ohledu částečně impulz představuje, jelikož se stal sídlem desítek logistických společností, které se nezaměřují pouze na leteckou přepravu. Ve třetím projektu se také nejednalo o restrukturalizaci aktivit v městském regionu, neboť předešlá sídla společností se nacházela na letišti. S přihlédnutím ke kapitole 4.3.4, která neprokazuje výrazný výskyt neleteckých aktivit v oblasti letiště, nelze hodnotit celkové rozšiřování Ruzyně za posledních dvacet let za výrazný spouštěcí mechanismus.

Pro nalezení možných podobností s *city edge*, jakožto doplňkem centra, by bylo vhodné se vrátit na řádovostně vyšší úroveň, které se věnovala kapitola 4.2.2. V širším okolí letiště se už objevují komerční aktivity, které jsou, spíše než na centrum Prahy, vázány na letiště jako např. skladovací areály firem sídlících na letišti, zprostředkovatelé využívající leteckou dopravu nebo firmy provozující dlouhodobé parkování. Tento typ aktivit ale není v oblasti

severozápadně od Prahy jediný a část tamějších komerčních projektů je v prostoru lokalizována i na základě jiných faktorů než je blízkost letiště.

Vztah Ruzyně ke konceptům zabývajícím se problematikou *edge cities* je neurčitý. Funkčně, fyzickou strukturou a genezí představuje určitou kategorii *edge city*, avšak díky svojí velikosti představuje spíše element v zázemí Prahy, který neplní roli plnohodnotného konkurenta centra Prahy. To dokladuje i porovnání rozměrů moderních kancelářských ploch (tabulka 8 a graf 1). Zatímco oblast vlastního letiště nabízí 71 tisíc m², nejmenší pražské kancelářské nody mají více jak 100 tisíc m². Pokud by se přičetlo i zázemí letiště (74 tisíc m²), lokalitu by bylo možné zařadit mezi menší kancelářský hub v rámci pražského metropolitního areálu. O konkurenci centru, případně dalším dvěma největším administrativním jádrům (Pankrác-Budějovická a Karlín), ale mluvit nelze.

Zásadním rozdílem s evropskými *city edge* je absence velkého projektu v rámci budování letiště, který by aktivoval prudký rozvoj oblasti. Je ale možné, že se jedná pouze o počáteční fázi v rozvoji území a že další rozšíření letiště by přineslo i rozšíření neleteckých aktivit alespoň v takovém měřítku, v jakém vznikly při předchozím rozšíření terminálů.

Na základě existence projektu Prague Airport Park, popisovaným v kapitole 4.3.5, si lze položit otázku, zda by jeho realizace přiblížila oblast vlastního letiště výše uvedeným konceptům. Ačkoli by v případě kancelářských ploch (tabulka 8) stále nebylo splněno požadované kritérium pro definování *edge city*, jejich ztrojnásobení by změnilo lokalitu v jedno z největších administrativních center v rámci Prahy. Zároveň by došlo k nárůstu pracovních příležitostí, pracovní dojížděky a pravděpodobně i maloobchodních ploch. Realizace projektu by přispěla k posílení polyfunkčnosti oblasti, např. ve sféře trávení volného času, která doposud v oblasti vlastního letiště ve větším měřítku chybí. Podle dostupných údajů o projektu lze předpokládat, že se nebude jednat logistické centrum. To by znamenalo, že by do oblasti přišly nové společnosti působící mimo sektor letecké přepravy a logistiky. Poloha by byla atraktivnější spíše pro firmy, které často využívají osobní leteckou přepravu a působí na celosvětové úrovni. Pro strukturu podobnou *edge city* by svědčila i koncentrace aktivit v jednom místě a ne jejich rozptýlení v rámci oblasti tak, jak je tomu v případě konceptu *edgeless city*.

Odlišnost by naopak představovalo vytvoření veřejného prostředí, příznivého pro chodce a částečné intenzivní využití ploch určených pro výstavbu. Jak bylo uvedeno v kapitole 4.3.5, projekt by zasahoval i do dnes zastavěných ploch určených pro individuální první a druhé bydlení. Přetváření původních jader je počáteční fáze vzniku *edge cities*, která Garreau (1991) označuje jako *Uptowns*. V tomto případě ale nelze považovat současnou zástavbu za jádro.

Na druhou stranu nelze hovořit ani o dvou zbylých typech *edge city* (*Boomers a Greenfields*), podle nichž výstavba probíhá na nezastavěném území. Projekt tak ztrácí jednu z výhod výstavby v suburbii, která spočívá ve výstavbě na relativně levných plochách zemědělské půdy.

4.4.3 Implikace konceptu *edge city* pro rozvoj zájmové oblasti

Ačkoli území letiště nelze označit za „pravé“ *edge city*, je možné, že v budoucnu dojde k další výstavbě a oblast se bude stále přibližovat této koncentrační formě komerčních aktivit. Na základě studia *edge cities* lze určit rizika ve vývoji letiště a jeho zázemí. Jak bylo uvedeno v kapitole 3.2, životnost skladovacích hal není neomezená. Současná ekonomická krize přiměla majitele k modernizaci prostor. Je otázkou, zda by modernizace proběhla i v době ekonomického růstu nebo zda by docházelo k dalším záborům půdy. Je tedy možné, že přibližně za 15 až 20 let nastane problém s halami, které byly vybudovány v době největší stavební aktivity mezi lety 2005 a 2009. V případě amerických *edge cities* obklopile komerční jádra obytné celky. Výsledkem byla přestavba jádra nových měst tak, aby pokrývala i obslužné funkce pro obyvatele v zázemí. Doplnování některých funkcí do již zastavěného města bylo finančně i materiálově náročné. V případě zájmového území severozápadně od Prahy je rezidenční suburbanizace spíše omezená. Nedá se tedy předpokládat, že by se tato lokalita přetvořila v nové město, které by plnilo jak rezidenční, tak komerční funkce. Na druhou stranu ale bude nutná přestavba v souvislosti se životností staveb. To vede k otázkám, zda bude docházet k revitalizaci těchto ploch, či bude výstavba extenzivně pokračovat díky nezastavěným levným plochám, které nabízejí okolní obce. Mohlo by se tak stát, že současné logistické parky by se proměnily na jakési „greyfieldy“ – neefektivní a prázdné skladovací haly, které na rozdíl od *brownfieldů* fungovaly výrazně kratší dobu. Na druhou stranu, další rozvoj ruzyňského letiště by udržoval atraktivitu oblasti. Plochy blízké letišti by byly na realitním trhu žádané a docházelo by k jejich přestavbě.

Další riziko je spojeno s omezenou rezidenční suburbanizací v oblasti. Rozvinuté *edge city* si ve svém zázemí vytváří obytné celky. V zájmovém území je plánováno několik velkých a menších projektů, které by měly výrazně zvýšit počet pracovních příležitostí v oblasti. Na druhou stranu zhoršené životní prostředí způsobené leteckou dopravou a negativní image blízkého starého průmyslového regionu snižuje atraktivitu výstavby obytných domů.

Důsledkem nesouladu mezi počtem pracovních příležitostí a počtem ekonomicky aktivních je nárůst pracovní dojížděky a tím i větší dopravní zatížení silnic a obcí.

Třetím rizikem je degradace starých jader obcí, které vyčlenily pro nerezidenční výstavbu velkou část své rozlohy – Pavlov a Kněžves. Ačkoli výnosy z komerčních aktivit mohou tvořit značné příjmy do obecního rozpočtu, v dlouhodobém horizontu mohou obce potkat oba výše zmiňované problémy – revitalizace „greyfieldů“ a pokračující úbytek obyvatel. Vzhledem k velikostem obou obcí by tyto problémy byly na lokální úrovni obtížně řešitelné.

Řešení těchto bodů musí spočívat v dlouhodobém a promyšleném plánování, které reaguje na současné vlivy a potřeby. Základem by měla být větší spolupráce místních samospráv při plánování rozvoje v oblasti komerčních aktivit. V Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje je zájmová oblast zahrnuta do rozvojové oblasti republikového významu. V jejím rámci je definováno několik doporučení pro rozvoj, avšak jsou spíše obecného charakteru. Pro zájmovou oblast by tedy byla vhodnější spolupráce obecních samospráv a to buď přímo nebo v rámci nadřazených obcí s rozšířenou působností Černošice a Kladno. Náměty pro diskusi na této úrovni jsou návaznost plánovaných komerčních ploch mezi obcemi, jejich efektivní dopravní napojení skrze dálniční výjezdy a přivaděče nebo fyzická návaznost na další části kompaktní zástavby. V souvislosti s konceptem *edge city* by jednotné vystupování těchto obcí představovalo i politický subjekt, který by mohl snáze prosadit své požadavky na krajské či státní úrovni nebo při jednání s investory.

Na mikroúrovni se jako možné řešení přechodu komerčních a rezidenčních ploch nabízí napojení skrze zónu s obslužnými funkcemi, kterou by využívali jak místní obyvatelé, tak „místní“ zaměstnanci. Vzájemná prostorová blízkost by mohla vést k vytvoření veřejného prostoru v hlavní ose komerčních areálů, využívaného jejich zaměstnanci. Tím by došlo k omezení prostorové rozvolněnosti budov a lepšímu využití nezastavěných ploch lokalit. Zároveň je nutné zajistit samostatný dálniční přivaděč pro nákladní dopravu nebo větší počet dojíždějících pracovníků.

5. Závěr

Prvním cílem diplomové práce bylo zhodnocení vývoje komerčních aktivit v Praze a jejím zázemí. Současný vývoj komerčních aktivit v Praze i jejím zázemí lze vnímat jako další odlišnou etapu v procesu transformace České republiky. Specifikem současného období je celkový pokles výstavby, který je spojen s negativními vlivy ekonomické recese. Výstavba nových administrativních budov se soustředí pouze do centra města a dvou největších kancelářských oblastí ve vnitřním městě. Naopak výstavba nových logistických parků se v souvislosti se začátkem projevů ekonomické krize na českou ekonomiku téměř zastavila. Příčinou je charakter výstavby, který v případě logistických areálů není spekulativní, ale závisí na smlouvě o předpronájmu s budoucím nájemcem. Tomu napovídá i vyšší neobsazenost kancelářských prostor než je tomu u skladovacích. V současnosti nelze tvrdit, že by ekonomická krize měla výrazný vliv na přetvoření vzorce prostorového rozmístění těchto dvou druhů komerčních aktivit. Ostatní typy komerčních aktivit (např. nákupní centra nebo hotely) nebyly v analýze pražského metropolitního areálu zkoumány. V zázemí metropole lze identifikovat dvě velké a dvě menší oblasti s rozvinutou komerční suburbanizací. Stěžejním faktorem je hierarchie silniční infrastruktury. Výjimkou je severozápadní část pražského metropolitního areálu, tedy oblast obklopující Letiště Václava Havla Praha.

Druhým cílem práce bylo zhodnotit současný stav komerčních aktivit v oblasti a stanovit možnosti budoucího rozvoje. Největší pražské letiště můžeme chápat nejen jako součást důležité dopravní infrastruktury, ale i jako významného zaměstnavatele, oblast koncentrace společností a jejich aktivit a nebo jako faktor pro rozvoj okolí. Tomu odpovídá i rozdílné vnímání a působení letiště na celostátní, regionální a lokální úrovni. Na základě syntézy několika homogenních regionů bylo určeno jádro a zázemí letiště, tedy lokalita, kterou lze označit za letiště, a obce, které jsou letištěm nejvíce ovlivňovány.

V oblasti životního prostředí má letiště negativní vliv především na residenční suburbanizaci. Ačkoli se diplomová práce zabývá nerezidenční suburbanizací, nelze tyto dvě formy růstu zázemí města zcela oddělovat, což dokazuje i koncept *edge city*. Problematika rozšiřování letiště spojená mimo jiné i s nárůstem negativních vlivů na své okolí přispěla k aktivizaci společnosti a dala vzniknout mnoha občanským sdružením. Ve většině případů mají místní samosprávy obdobné zájmy a stanoviska. Za riziko vzniku sporů lze označit

rozdílný názor zástupců jednotlivých lokalit, což by mohlo představovat negativní faktor pro možnou spolupráci těchto obcí. V zázemí letiště bylo identifikováno sedm druhů nových komerčních aktivit. Letiště pro ně může sloužit buď jako zdroj zákazníků, nebo jako součást infrastruktury. Blízkost letiště znamená pro logistické firmy snížení nákladů na přepravu zboží nebo zahraničních pracovníků či managementu. Naopak negativním vlivem pro tyto společnosti je otázka bezpečí leteckého provozu. Stěžejní vliv má letiště na vznik odstavných parkovišť. Ačkoli je tento druh komerční aktivity relativně nenáročný na materiálové vstupy či environmentální předpoklady, jeho přínos pro obce je v porovnání s ostatními typy nejnižší. Některé druhy nových komerčních aktivit jako např. obchody a služby místního významu naopak zcela souvisí s rezidenční suburbanizací, a proto je pro ně blízkost letiště spíše negativem.

Vývoj letiště v posledních dvaceti letech je spjat s vývojem českého hospodářství. Mezi lety 2001 až 2008 probíhal na letišti největší rozvoj, který se projevil jak v nárůstu počtu odbavených cestujících, tak ve výstavbě nových komerčních objektů v prostoru terminálů. Na současnou stagnaci může mít vliv více faktorů jako např. restrukturalizace Českých Aerolinií, horší stav české ekonomiky nebo preferování jiných lokalit pro novou komerční výstavbu v rámci Prahy. V současné době působí na letišti více jak 300 společností. Více jak 2/3 z nich se zaměřují na maloobchod, stravování, ubytování, logistiku a osobní leteckou dopravu. Na letišti zatím schází vyšší zastoupení společností, které by nebyly spjaty s leteckou dopravou. Ačkoli celkovým rozsahem kancelářských ploch a počtem zaměstnanců nedosahuje oblast ani na úroveň menších kancelářských oblastí v Praze, o atraktivitě letiště svědčí to, že přibližně třetina z firem působících na letišti zde má umístěno ředitelství nebo sídlo českého zastoupení.

V budoucnu se dá očekávat jak rozvoj letiště tak jeho zázemí. V oblasti je v rámci územního plánování vyčleněno mnoho volných ploch pro komerční využití. Problém představuje koordinace jednotlivých záměrů, neboť každá obec zpracovává svojí rozvojovou strategii zvlášť a na krajské úrovni je toto území rozvoje řešeno pouze obecnými formulacemi. Za tři největší impulzy možného rozvoje se dají označit vybudování paralelní přistávací a vzletové dráhy, zlepšení dostupnosti letiště hromadnou dopravou a částečná privatizace státního leteckého dopravce.

Třetím cílem práce bylo srovnání oblasti s konceptem *edge city*. Ačkoli je oblast letiště a jeho okolí v rámci pražského metropolitního areálu významnou lokalitou koncentrace ekonomických aktivit, nelze ho zařadit mezi typická americká *edge cities*. V porovnání kvantitativních charakteristik a kvalitativních znaků je základním nedostatkem vlastního

letišť malá rozloha kancelářských ploch. Připojením zázemí letiště se zdvojnásobí rozloha administrativních ploch, ale naopak v ostatních charakteristikách dojde spíše ke vzdalování od konceptu *edge city*. Naopak některé rysy, typické pro *edge cities*, lze pozorovat i v případě zájmové oblasti. Příkladem může být poloha v blízkosti důležitých staveb dopravní infrastruktury, fyzická struktura budov a lokality nebo prostorová rozvolněnost výstavby, která je typická pro počáteční fázi vývoje *edge city*. Z vývoje severoamerických *edge cities* může plynout i poučení pro rozvoj těchto forem výstavby jinde ve světě. Hlavním problémem, který by mohly obecní samosprávy v budoucnu řešit, je přestavba *edge city* na obslužné centrum nových rezidenčních oblastí v okolí. V případě zázemí pražského letiště se nutnost přestavby v poměrně krátké době může týkat nejstarších logistických hal. Současně s tím se objevuje riziko, že vzhledem k pokračující výstavbě „na zelené louce“ nedojde k obnově těchto parků a z rozsáhlých, ale zastaralých skladovacích hal se stanou jakési „greyfieldy“, jejichž revitalizace se bude potýkat s podobnými problémy jako v případě brownfieldů.

Koncept má určité prediktivní a explanační schopnosti, ale jeho použití pro západoevropská nebo post-socialistická města musí být přizpůsobeno vlivu místních faktorů. Základním nedostatkem v použitelnosti tohoto amerického konceptu pro české prostředí je to, že nepracuje s již existujícím systémem osídlení a infrastruktury. Ačkoli v případě Prahy by mohlo být vhodnější srovnávání s jinými post-socialistickými metropolemi, struktury podobné *edge cities* jsou sledovány již několik desetiletí, a to i na případě podobnějších západoevropských měst, což dává možnost využití částí tohoto výzkumu i pro post-socialistická města. Naproti tomu, některé typy koncentrací komerčních aktivit ve městě popisované v americké literatuře (*infill shopping center, urban arterial commercial developments*) lze nalézt i v současné Praze.

Jak bylo uvedeno v kapitole 4.4.1, charakteristiky *edge cities* byly stanoveny na příkladě amerických měst, a proto může být přesné použití tohoto konceptu v jiném prostředí problematické. Na základě studia severozápadní části pražského metropolitního regionu je možné částečně upravit kritéria pro určování *edge city* pro Prahu a s ní srovnatelná města střední Evropy. Kritéria pro tato *edge cities* by byla následující:

- 1) *edge city* plní smíšenou funkci – pracovní, obslužnou, trávení volného času
- 2) alespoň třetina z celkového počtu společností zde má ředitelství nebo sídlo zastoupení

- 3) musí mít více jak 100 000 m² kancelářských ploch – odpovídá rozloze administrativních ploch menších kancelářských lokalit (kapitola 3.2)
- 4) mohou zde být stará jádra obcí, brownfield, ale měla by tu být signifikantní nová výstavba
- 5) rozloha obchodních ploch vyšší než 40 000 m² – odpovídá menšímu nákupnímu centru v Praze
- 6) nemusí zde být jen progresivní formy komerčních aktivit, stačí např. *back office*
- 7) je denně centrem dojížděky, tj. má více pracovních příležitostí než stálých obyvatel

Na základě definování těchto kritérií se nabízí několik možností navázání na tuto analýzu. Může jít např. o komparaci letiště a jeho zázemí s lokalitou obklopující dálnici D1 či s jinými oblastmi v Česku nebo o srovnání v různých časových horizontech. Jelikož vývoj *edge cities* je dynamický proces, který v Severní Americe probíhá o několik desítek let déle, je vhodné ho i nadále sledovat a snažit se poučit z jeho vývoje a zamezit tak případným problémům.

6. Seznam použité literatury a zdrojů

Literatura

- ACI EUROPE (2013): How Airports Compete. Výzkumná zpráva, 24 s.
- BERAN, P. (2001): OBCHODNÍ CENTRUM RUZYNĚ – JIH. Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., Praha, 75 s.
- BERG, L. VAN DEN, a kol. (1982): Urban Europe: A Study of Growth and Decline. Pergamon Press, Oxford, 162 s.
- BERRY, B. J. L. (1971): General features of urban commercial structure. In: Bourne, L.S., ed., Internal Structure of the City: Readings on Space and Environment, s. 361-367.
- BLAŽEK, J. (1999): Teorie regionálního vývoje: je na obzoru nové paradigma či jde o pohyb v kruhu? In: Geografie – Sborník České geografické společnosti, č. 3, s. 141-159.
- BONTJE, M., BURDACK, J. (2005): Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad. Cities, 22, č. 4, s. 317–330.
- BRAKE, K. a kol. (1997): Dezentrale Konzentration: Empirische Implikationen eines raumordnerischen Leitbildes. Arbeitsmaterialien Forum, Oldenburg, 304 s.
- BURGOUWT, G. (2002): De onweerstaanbare van de airport city. Geografie, 11, č. 3, s. 6-12.
- CARTER, H. (1995): The Study of Urban Geography. Edward Arnold, London, 420 s.
- CASTELLS, M., HALL, P. (1994): Technopoles of the World: The Making of Twenty-First-Century Industrial Complexes. Routledge, 275 s.
- CÍLEK, V., BAŠE, M. (2005): Suburbanizace pražského okolí: Dopady na sociální prostředí a krajinu. <http://www.vesteckazvonicka.cz/files/active/0/Suburbanizace%20pra%C5%BESk%C3%A9ho%20okol%C3%AD..pdf>
- DE JONG, B. (2006): Schiphol Airport Amsterdam: to understand the past is to secure future economic growth. Paper 46th European Regional Science Association, Volos, 21 s.
- DEAR, M., FLUSTY, S. (1998): Postmodern Urbanism. Annals of the Association of American Geographers, 88, č.1, s. 50-72.
- DICK, H. W., RIMMER, P. (1998): Beyond the Third World City: The New Urban Geography of South-east Asia. Urban Studies, 35, č. 2, s. 303-322.

- DING, CH., BINGHAM, R. D. (2000): Beyond Edge Cities: Job Decentralization and Urban Sprawl. *Urban Affairs Review*, 35, č. 6, s. 837-855.
- FISHMAN, R. (1987): *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. Basic Books. New York, 241 s.
- FREY, W. H., ZIMMER, Z. (2001): Defining the City. In: Paddison, R. (ed.): *Handbook of Urban Studies*. London, Sage, s.14-36.
- GARREAU, J. (1991): *Edge City: Life on the New Frontier*. Knopf Doubleday Publishing Group, 576 s.
- GARREAU, J. (1995): Edgier Cities. *Wired*, 3, č. 12, s. 17-22.
- GOTTDIENER, M., BUDD, L. (2005): *Key Concepts in Urban Studies*. London, Sage, 188 s.
- GÜLLER & GÜLLER (2001): *Airport Regions Conference. From airport to airport city*, Litogama, Barcelona.
- HAMPL, M. a kol. (1996): *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. Univerzita Karlova, Praha, 147 s.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987): *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČR*. Univerzita Karlova, Praha, 236 s.
- HENDERSON, V., MITRA, A. (1996): The new urban landscape: Developers and edge cities. *Regional Science and Urban Economics*, 26, č. 6, s. 613-643.
- HINSHAW, M. (1994): *Transformating Suburbia: The Case of Bellevue*. In: Scheer, B., Preiser, W. (ed.): *Design Review: Challenging Urban Aesthetic Control*. Chapman and Hall, New York, s. 111-118.
- HLADÍK, Z. (2012): *Lokalizační faktory nákupních center: případová studie nákupních center v Praze*. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Praha, 69 s.
- HORSKÁ, P., MAUR, E., MUSIL, J. (2002): *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. Paseka, Praha, 352 s.
- HUSOVÁ, P. (2011a): *Renegociovat nebo se přestěhovat?* Market ViewPoint, CB Richard Elis, 2 s.
- HUSOVÁ, P. (2011b): *Slabší ekonomika nahrává kancelářím nižší kvality*. Market ViewPoint, CB Richard Elis, 2 s.
- CHAMPION, T. (2001): *Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization*. In: Paddison, R. (ed.): *Handbook of Urban Studies*. London, Sage, s. 143-161.
- CHVOJKOVÁ, A. (2005): *Analýza rozvoje letiště Praha-Ruzyně v kontextu střední Evropy*. Diplomová práce, Univerzita Karlova, Praha, 83 s.

- ILÍK, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Karlín a jeho proměny v souvislostech postsocialistické transformace Prahy. *Geografie – Sborník České geografické společnosti*, 112, č. 3, s. 292-314.
- JOVANOVIČ, P. (2010): Ekonomické a environmentální dopady letiště Praha-Ruzyně a jejich vnímání aktéry lokálního a regionálního rozvoje. Diplomová práce, Univerzita Karlova, Praha, 89 s.
- KASARDA, J. D. (2010): *Global Airport Cities*. Insight Media, London, 58 s.
- KEIL, R., RONNEBERGER, K. (1994): Going Up Country: Internationalization and Urbanization on Frankfurt's Northern Fringe. *Environment and Planning D: Society and Space*, 12, č. 2, s. 137-166.
- KNOX, P. (1992): Suburbia by Stealth. *Geographical Magazine*, 64, č. 8, s. 26-29.
- KOSTELECKÝ, T., ČERMÁK, D. (2003): Výběrová šetření a analýza agregátních dat: diskuse na téma použitelnosti různých přístupů v komparativních analýzách politického chování. *Sociologický časopis*, 39, č. 2, s. 529-550.
- KRÁL, J. (2008): Rozvojové území Ruzyně. Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., Praha, 129 s.
- KUNZMANN, K. (1996): Euro-megalopolis or Themepark Europe?: Scenarios for European spatial development. *International Planning Studies*, 1, č. 2, s. 143-163.
- KUPKA, V. (2007): Malé a střední podniky: jejich místo a role v české ekonomice. Výzkumná zpráva, ČSÚ, Praha, 9 s.
- LANG, R. (2003): *Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*. Brookings Institution Press, 154 s.
- LANG, R., LeFURGY, J. (2007): *Boomburbs: The Rise of America's Accidental Cities*. Brookings Institutions Press, Washington, 212 s.
- LEINBERGER, CH. (1988): The Six types of Urban Village Cores. *Urban Land*, 47, č. 5, s. 24-27.
- LEWIS, P. F. (1987): The Galactic Metropolis. In Platt, R. H., Macinko, G. (ed.): *Beyond the Urban Fringe*. University of Minnesota Press, Minneapolis, s. 23-49.
- LUDVÍK, V. (2005): Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha-Ruzyně. Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., Hradec Králové, 460 s.
- MARADA, M. (2006): Dopravní vztahy v Pražském městském regionu. In Ouředníček, M., (ed.): *Sociální geografie Pražského městského regionu*, Univerzita Karlova, Praha, s. 64-78.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2000): Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace. *Geografie – Sborník České geografické společnosti*, 105, č. 4, s. 361 – 369.

- OUŘEDNÍČEK, M. (2005): New Suburban Development in the Post-socialist City: the Case of Prague. In: Eckardt, F. (ed.): Paths of Urban Transformation. Peter Lang, s. 143-156.
- OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2009): Twenty years after socialism: the transformation of Prague's inner structure. *Studia Universitatis Babes-Bolyai, Sociologia*, 54 č. 1, s. 9-30.
- OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J., MACEŠKOVÁ, M., NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., ROMPORTL, D., CHUMAN, T., ZELENDOVÁ, S., KUNCOVÁ, I. (2008): *Suburbanizace.cz*. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Urbánní a regionální laboratoř, Praha, 96 s.
- PACIONE, M. (2001): *Urban Geography and Global Perspective*. Routledge, London, 663 s.
- PADDISON, R. (ed.) (2001): *Handbook of Urban Studies*. London, Sage, 494 s.
- PHELPS, N. A. (2012): The Growth Machine Stops? Urban Politics and the Making and Remaking of an Edge City. *Urban Affairs Review*, 48, č. 5, s. 670-700.
- PHELPS, N. A., McNEILL, D., PARSONS, N. (2002): In Search of European Edge Urban Identity: Trans-european Networking among Edge Urban Municipalities. *European Urban and Regional Studies*, 9, č. 3, 211-224.
- PRESTON, R. E., GRIFFIN, D. W. (1966): A Restatement of The Transition Zone Concept. *Annals of the Association of American Geographers*, 56, č. 2, s. 339-350.
- ROHR-ZÄNKER, R. (1996): Neue Zentrenstrukturen in den USA: Eine Perspektive für dezentrale Konzentration in Deutschland. *Archiv für Kommunalwissenschaft*, 35, č. 2, s. 96-25.
- ROMANOS, M., CHIFOS C., FENNER T. (1989): *The Transformation of Suburban Business Centers into Metrotowns: A Critical Assessment of the Phenomenal*. Cincinnati, nepublikováno.
- RONNEBERGER, K. (1997): Peripherie – Die Zukunft des Städtischen? *Nachrichtenblatt zur Stadt und Regionalsoziologie*, 12, č. 1, s. 8-13.
- SCHEER, B. C., PETKOV M. (1998): Edge City Morphology: A Comparison of Commercial Centres. *Journal of American Planning Association*, 64, č. 3, s. 298-310.
- SOJA, E. (1992): Inside Exopolis: Scene from Orange County. In: Sorkin, M.: *Variations on a theme park: The new American city and the end of public space*. Hill and Wang, New York s. 94-123.
- SPIJKOVÁ, J. (2012): *Geografie spotřeby a maloobchodu: věda o nakupování*. Karolinum, Praha, 245 s.
- STANILOV, K. (2007): The restructuring of non-residential uses in the post-socialist metropolis. In: Stanilov, K. (ed.): *The Post-Socialist City: Urban Forms and Space*

Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism. Springer, Dordrecht, s. 73-100.

SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl M. a kol (ed.): Regionální vývoj: Specifika české transformace, evropská integrita a obecná teorie. Univerzita Karlova, Praha, s. 127-166.

SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 217-233.

SÝKORA, L. (2007): Office development and post-communist city formation: The case of Prague. In: Stanilov, K. (ed): The Post-Socialist City: Urban Forms and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism. Springer, Dordrecht, s. 117-146.

SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Sprawling post-communist metropolis: commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic In: Razin, E., Dijst, M., Vázquez, C. (ed.): Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas: Market Forces versus Planning Regulations. Dordrecht, Springer. s. 209-233.

SÝKORA, L., POSOVÁ, D. (2011): Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stádií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. Geografie – Sborník České geografické společnosti, 116, č. 1, s. 1-22.

SUDJIC, D. (1993): The Edge City. In Croydon: the Future. Blueprint magazine, Croydon s. 4-6.

STERN, M. A., MARCH, W. M. (1997): Editors' introduction. The decentered city: edge cities and the expanding metropolis. Landscape nad Urban Planning, 36, č. 4, s. 243-246.

TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J. (2007): Z průmyslových čtvrtí na moderní městské centrum: proměny ve fyzickém a funkčním prostředí centrálního Smíchova. Geografie – Sborník České geografické společnosti, 112, č.3, s. 79-97.

URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Vliv suburbanizace na dopravu v pražském městském regionu. In Ouředníček, M., (ed.): Sociální geografie Pražského městského regionu, Univerzita Karlova, Praha, s. 79-95.

WOKOUN, R., TVRDOŇ, J. a kol. (2002): Přímé zahraniční investice a regionální rozvoj. Oeconomica, Praha, 203 s.

Zdroje dat

CBRE (2012a): Industrial Czech Republic 2012 summary/Q4 2012. Marketview, Praha.

CBRE (2012b): Pražský trh s kancelářskými prostory Shrnutí 2012/4.čtvrtletí 2012. Marketview, Praha.

Eurostat 2012. Dostupné z: [<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home> - 22.4.2013].

Kompendium statistik cestovního ruchu v České republice 1998, MMR, Praha.

Krajský úřad Středočeského kraje (2008): Zásady územního rozvoje Středočeského kraje. Dostupné z: [<http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje/> - 24.4. 2013].

Krajský úřad Středočeského kraje (2012): Územní plány obcí na území Středočeského kraje. Dostupné z: [<http://mapy.kr-stredocesky.cz/updobci/index.htm> - 16.2. 2013].

Hostivický měsíčník 1/2012. Dostupné z: [<http://www.hostivice.cz/hostivicky-mesicnik/ds-1262/p1=4470> - 22.11.2012].

Monitoring ovoce a plodin v okolí letiště Praha – Ruzyně, (2011). Výzkumná zpráva, VŠCHT, Praha.

Profil společnosti Český Aeroholding, a.s. 2012. Dostupné z: [<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/vyrocnizpravy/> - 25.9. 2012].

Registr ekonomických subjektů 2013, MFČR, Praha.

Registr sčítacích obvodů a budov 2004, ČSÚ, Praha.

Ročenka dopravy Praha 2004. Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy. Dostupné z: [<http://www.udl-praha.cz> - 25.9.2012].

Řízení letového provozu České republiky (2012): Výroční zpráva ŘLP 2011. Dostupné z: [http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=127 - 28.3. 2013].

Sčítání lidu, domů a bytů 1991, 2001, 2011, ČSÚ, Praha.

Ústřední archiv zeměměřictví a katastru 2013. Dostupné z: [<http://archivnimapy.cuzk.cz/> - 22.4.2013].

Útvar rozvoje hlavního města Prahy (2009): Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy. Dostupné z: [http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/odbory_mhmp/uzemni_plan/zasady_uzemniho_rozvoje_hmp/index.html - 24.4.2013].

Útvar rozvoje hlavního města Prahy (2013): Územní plán hlavního města Prahy. Dostupné z: [http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/odbory_mhmp/uzemni_plan/ - 10.3. 2013].

Územně identifikační registr 2004, ČSÚ, Praha.

Výroční zpráva ČSA a.s. 1996-2011. Dostupné z: [<http://www.csa.cz/cs/portal/quicklinks/news/vyrocnizpravy.htm> - 25.9. 2012].

Výroční zprávy Letiště Praha a.s 1996-2012. Dostupné z: [<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/vyrocnizpravy/> - 25.9. 2012].

Závěrečný účet města Hostivice 2011. Dostupné z: [<http://www.hostivice.cz/> - 22.11.2012].

Závěrečný účet obce Hostouň 2011. Dostupné z: [<http://www.hostounuprahy.cz/> - 22.11.2012].

Závěrečný účet obce Jeneč 2009. Dostupné z: [<http://www.jenec.cz/> - 22.11.2012].

Změna č. 2 územního plánu obce Jeneč 2012. Dostupné z: [<http://www.jenec.cz/> - 22.11.2012].

Internetové stránky

www.avareal.cz, 2012

www.azatrade.cz, 2012

www.czech.cz, 2013

www.czech-industrial.cz, 2013

www.czechlog.cz, 2012

www.czso.cz, 2012

www.elektrarny.pro, 2013

geoportal.gov.cz, 2012

www.gw-world.cz, 2012

www.idatabaze.cz, 2013

www.idos.cz, 2013

www.immopark.cz, 2013

www.letectvi.cz, 2013

www.mapy.cz, 2013

www.mfcr.cz, 2013

www.outlet.ic.cz, 2012

www.prg.aero, 2012

www.parkovani.mobi, 2012

www.praha6.cz, 2012

www.prazske-kancelare.cz, 2012

www.remax-czech.cz, 2012

www.rbreality.cz, 2012

www.realhit.cz, 2012

wgp.urm.cz, 2013

www.volby.cz, 2012

www.sos-suchdol.cz, 2012

www.tichonadprahou.cz, 2012

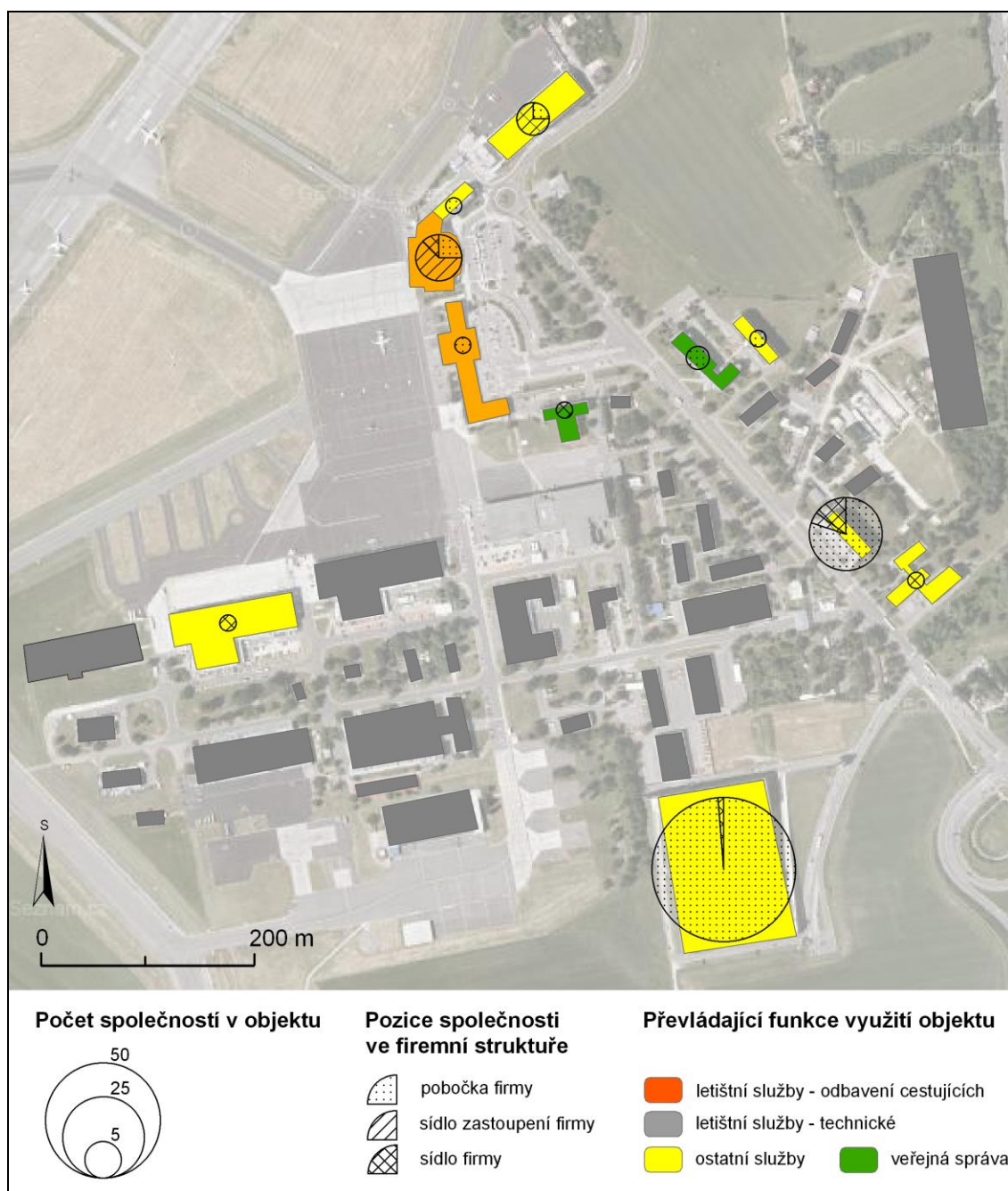
7. Přílohy

Příloha 1: Etapy výstavby komerčních objektů na Letišti Václava Havla Praha po roce 1989 II. – jižní část



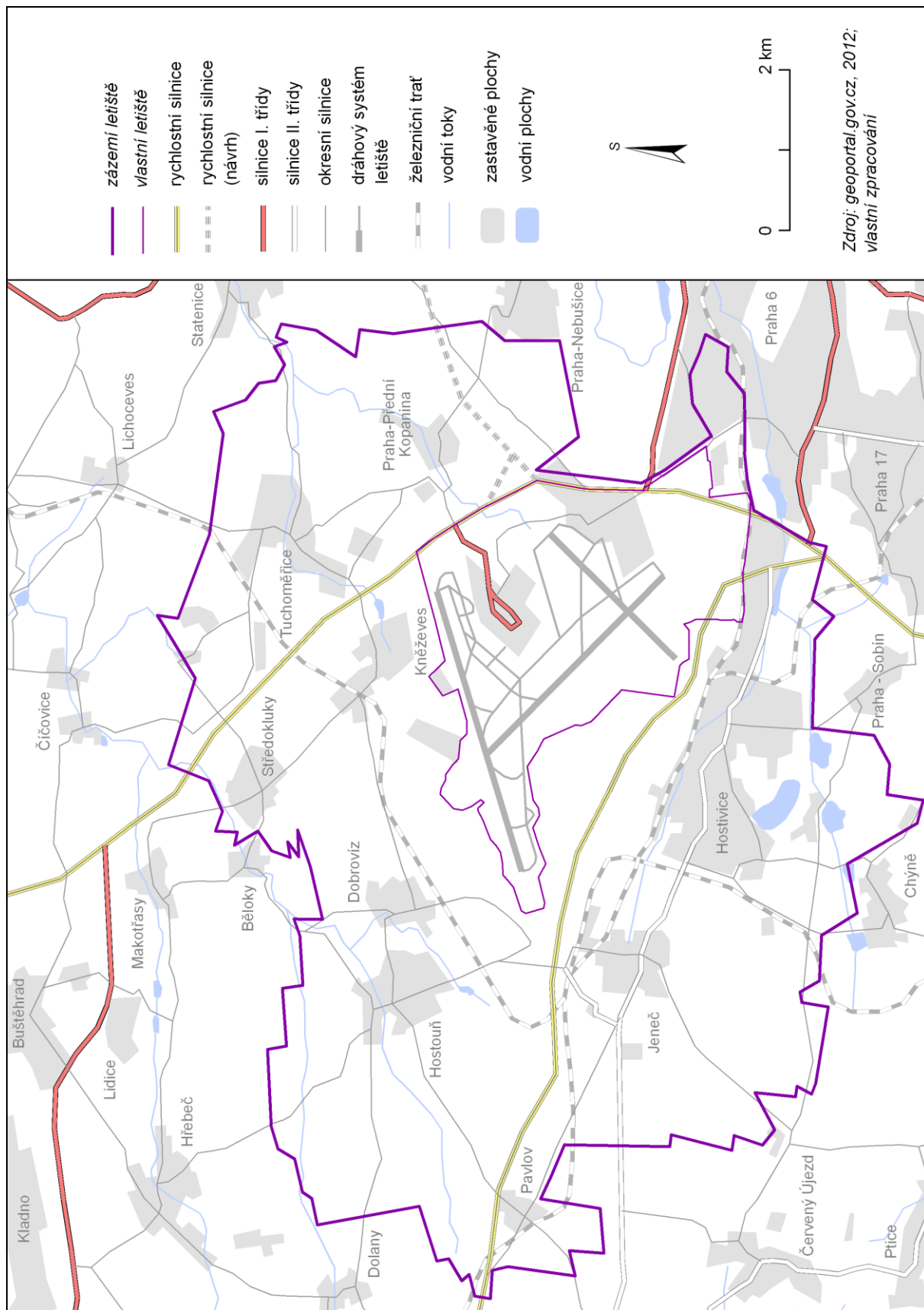
Zdroj: www.mapy.cz 2012, vlastní úpravy

Příloha 2: Převládající funkce objektů, počet společností a jejich pozice ve firemní struktuře v zájmovém území v roce 2012 – jižní část



Zdroj: Registr ekonomických subjektů 2013, www.mapy.cz 2012, vlastní výpočet

Příloha 3: Vymezení vlastního letiště a zázemí letiště



Příloha 4: Immopark Pavlov (vizualizace)



Zdroj: www.immopark.cz, 2013

Příloha 5: Prague Airport park (vizualizace)



Zdroj: www.azatrade.cz, 2012

Příloha 6: Fotografická příloha

Foto: J. Nemeškal



1



2



3



4



5



6

Logistické parky: 1 Panattoni (Dobrovíz), 2 Airport Logistic Park (Kněževy), 3 Chýně, 4 FM Logistic (Tuchoměřice), 5 Segro Park (Hostivice), 6 Tulipan Park (Hostivice)



7



8



9



10



11



12



13

Logistické parky: 7,8,10 Segro Park (Hostivice), 9,11 Tulipan Park (Hostivice) – nové logistické parky a železniční doprava

Odstavná parkoviště: 12 GO Parking (Tuchoměřice), 13 Fajn Parking (Tuchoměřice)



14



15



16



17



18



19

Polyfunkční areály jedné firmy: 14 Office Depot (Hostovice), 15 MUTT (Tuchoměřice), 16 Gebrüder Weiss (Jeneč), 17 Giant (Hostovice), 18 Hörmann (Tuchoměřice), 19 Servind (Tuchoměřice)



20



21



22



23



24



25

20 Obchodní centrum Šestka (Praha-Ruzyně), 21 Galleria Moda (Tuchoměřice), 22 Sportovní areál Břve (Hostivice),

Soliterní objekty specifické funkce: 23 Datové centrum Vodafone (Středokluky), 24 Národní integrované středisko řízení letového provozu (Jeneč), 25 Fotovoltaická elektrárna a logistická hala (Hostouň)

26 silnice R6 a základy jejího budoucího přemostění paralelní drahou (Hostivice), 27 kompenzační programy letiště v praxi (Středokluky)

Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně: 28 Cargo terminál, 29, 30 Komerční zástavba v oblasti nového letiště, 31 sídlo společnosti Český aeroholding s.p., 32 osobní terminály letiště



26



27



28



29



30



31



32

Příloha 7: Seznam společností působících v oblasti vlastního letiště v roce 2013

název firmy	obor	typ*	odhad počtu zaměstnanců	sídlo společnosti	staré/nové letiště
AT CAR s.r.o.	autobazar	1	5	Kladno	s
Abacar s.r.o.	autopůjčovna	1	1	Praha	n
Alimex s.r.o.	autopůjčovna	1	2	Praha	n
Czech Auto Rent s.r.o.	autopůjčovna	1	2	Praha	n
Czech Rent a Car s.r.o.	autopůjčovna	1	5	Praha	n
Dvořák, rent a car s.r.o.	autopůjčovna	1	5	Praha	s
Pazi	autopůjčovna	3	15	Praha	n
PELANT Group s.r.o.	autopůjčovna	1	2	Praha	n
RENT plus s.r.o.	autopůjčovna	1	1	Praha	n
SPEED LEASE a.s.	autopůjčovna	1	10	Praha	n
AVIATION SERVICE a.s.	avionika	2	30	Praha	s
AVICOR CZ s.r.o.	avionika	2	2	Praha	s
Česká pojišťovna a.s.	bankovníctví	1	10	Praha	n
ČSOB a.s.	bankovníctví	1	10	Praha	n
Komerční banka a.s.	bankovníctví	1	10	Praha	s
ICTS Czech s.r.o.	bezpečnostní firma	2	15	Praha	n
Gastro Hroch	catering	3	50	Praha	n
Student Agency s.r.o.	cestovní agentura	1	5	Brno	s
TERMA TRAVEL CZ	cestovní agentura	1	5	Praha	n
EXIM TOURS a.s.	cestovní kancelář	1	5	Praha	n
Terma Travel CZ	cestovní kancelář	1	3	Praha	n
ETDE Prague, organizační složka	elektroinstalace	2	2	Praha	n
Jozef Mlinarik	elektroinstalace	3	7	Praha	s
Menzies Aviation (Czech) s.r.o.	handling	2	325	Praha	n
Courtyard by Marriott Prague Airport	hotel	1	40	Praha	n
Acron Czech s.r.o.	hotel, restaurace	1	40	Praha	n
Piper OK a.s.	internetový prodej	2	5	Praha	s
MUDr. Alexandra Skrhová	lékař	3	2	Praha	n
MUDr. Ludmila Soušková	lékař	3	2	Praha	n
ABS Jets a.s.	letecká doprava	3	150	Praha	s
AIR MOLDOVA	letecká doprava	2	2	Praha	n
AMF CZECH s.r.o.	letecká doprava	2	7	Praha	s
Austrian Airlines AG	letecká doprava	1	10	Praha	n
Azerbaijan Airlines	letecká doprava	2	2	Praha	n
BRITISH AIRWAYS Plc	letecká doprava	2	15	Praha	n
BRUSSELS AIRLINES	letecká doprava	2	7	Praha	n
Czech airline Holidays	letecká doprava	3	189	Praha	n
Czech airlines a.s.	letecká doprava	3	1073	Praha	n
Český Aeroholding	letecká doprava	3	398	Praha	n
Delta Air Lines, Inc.	letecká doprava	2	2	Praha	n
HOLIDAYS Czech Airlines a.s.	letecká doprava	1	2	Praha	n
IBERIA, organizační složka	letecká doprava	2	2	Praha	n
Icarus Aviation Group s.r.o.	letecká doprava	1	2	Brno	s
Kales Airline Services, s.r.o.	letecká doprava	2	2	Praha	n
Korean Air Lines Co., Ltd.	letecká doprava	2	15	Praha	n
Letecká společnost Rossija	letecká doprava	2	2	Praha	n
Sabena organizační složka	letecká doprava	2	2	Praha	s

SkyEurope Airlines, a.s.	letecká doprava	2	2	Praha	n
Syrian Arab Airlines	letecká doprava	2	2	Praha	n
Travel service a.s.	letecká doprava	3	250	Praha	n
TÜRK HAVA YOLLARI A.O.	letecká doprava	1	2	Praha	s
WIZZ Air Hungary, organizační složka	letecká doprava	2	37	Praha	n
NAV Flight Services s.r.o.	letecký servis	1	2	Praha	s
Armáda ČR	letištní servis	1	20	Praha	s
B/K Navigational Equipment s.r.o.	letištní servis	2	2	Praha	s
Cessna Citation European Service Center	letištní servis	2	2	Praha	s
Czech airlines Handling s.r.o.	letištní servis	3	682	Praha	n
Czech airlines Services s.r.o.	letištní servis	3	185	Praha	n
Czech airlines Technics a.s.	letištní servis	3	775	Praha	n
Letiště Praha a.s.	letištní servis	3	1814	Praha	n
Letištní služby Praha s r.o.	letištní servis	2	15	Praha	n
MaidPro Service s.r.o.	letištní servis	3	75	Praha	n
OK CATERING SERVICE s.r.o.	letištní servis	1	2	Kladno	s
Slotová koordinace Praha	letištní servis	3	2	Praha	s
Správa Letiště Praha, s.p.	letištní servis	3	7	Praha	s
Time air	letištní servis	3	15	Praha	s
ABC EUROPEAN	logistika	2	2	Praha	n
Aeroflot-Cargo, organizační složka	logistika	2	2	Praha	n
Air Dispatch (CLC) s.r.o.	logistika	2	37	Praha	n
AIR LOGISTICS s.r.o.	logistika	3	2	Praha	n
Air Transport Solutions s r.o.	logistika	3	2	Praha	n
Aircargo Alliance s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
ALFA TRANS EXPRESS s.r.o.	logistika	3	2	Praha	n
Aneri Solution s.r.o.	logistika	1	2	Praha	n
AOOT aviakompania Uralskie avialinii	logistika	2	2	Praha	n
ARAMEX CZ s.r.o.	logistika	2	7	Praha	n
ARROW mobile s r.o.	logistika	3	20	Poříčí nad Sázavou	n
ASN Czech s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
ATS - Air Transport Service s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
AXNEL s.r.o.	logistika	1	1	Hořice	n
AZ Cargo s.r.o.	logistika	1	1	Kladno	n
B.M.T. SPEDITION s.r.o.	logistika	1	-	Praha	n
BDP-WAKESTONE s.r.o.	logistika	1	5	Praha	n
C.H. Robinson Czech Republic s.r.o.	logistika	2	15	Praha	n
Cargologix s.r.o.	logistika	1	5	Praha	n
Cargomind s.r.o	logistika	2	7	Praha	n
Cargo-Partner s.r.o.	logistika	2	100	Praha	n
CEVA Freight Czech Republic s.r.o.	logistika	2	35	Praha	n
CEVA Logistics s.r.o.	logistika	1	20	Dobrovíz	n
CIT Czech Import Trading s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
Control Towers International Czech s.r.o.	logistika	1	5	Praha	n
CSS Spedition s.r.o.	logistika	1	7	Písek	n
Czech Connect Airlines a.s.	logistika	1	2	Ostrava	n
Česká pošta	logistika	1	5	Praha	n
Česká pošta s.p.	logistika	1	20	Praha	n
České aerolinie Cargo a.s.	logistika	1	-	Praha	n
DACHSER Czech Republic a.s.	logistika	1	5	Kladno	n
Dana Macáková	logistika	1	1	Praha	n
DELTA INTERNATIONAL CARGO s.r.o.	logistika	2	10	Praha	n
DHL Express Czech Republic s.r.o.	logistika	1	50	Ostrava	n
DHL Global Forwarding CZ s.r.o.	logistika	1	5	Praha	n

DM Cargo Praha s.r.o.	logistika	3	3	Praha	n
DSV	logistika	1	5	Dobrovíz	n
Expeditors International ČR s.r.o.	logistika	2	20	Praha	n
Federal Express Czech s.r.o.	logistika	2	10	Praha	n
Gebrüder Weiss s.r.o.	logistika	1	30	Jeneč	n
Gefco	logistika	1	5	Praha	s
Geis CZ Air+Sea s.r.o.	logistika	1	2	Ejpovice	n
Geis CZ s.r.o.	logistika	1	10	Ejpovice	n
Geodis Calberson s.r.o.	logistika	1	10	Příbram	n
Gestiv Bohemia s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
GLOBE AIR CARGO s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
GYP LOGISTICS a.s.	logistika	1	5	Brno	n
Hankyu Hanshin Express	logistika	2	2	Praha	n
Hellmann Worldwide Logistics s.r.o.	logistika	1	5	Praha	n
Horizon Cargo s.r.o.	logistika	1	2	Praha	n
ICS - Intercontinental Cargo Services a.s.	logistika	1	7	Praha	n
IJS Global Czech s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
Kühne + Nagel spol. s r.o.	logistika	1	10	Praha	n
Lagermax spedice a logistika s.r.o.	logistika	1	5	Praha	n
Logwin Air + Ocean Czech s.r.o.	logistika	1	5	Mladá Boleslav	n
Lufthansa Cargo AG	logistika	2	15	Praha	n
Mediasped s r.o.	logistika	2	7	Praha	n
OrangeBlue s.r.o.	logistika	1	20	Praha	n
PGG TRANSPORT s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
PM 2005 s.r.o.	logistika	3	2	Praha	n
PONYEXPRES s.r.o.	logistika	1	5	Liberec	s
PST CLC	logistika	1	30	Ostrava Jablonec nad Nisou	n
QUEENFORD s.r.o.	logistika	1	5	Nisou	n
R - BAG Czech s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
RGW Express s.r.o.	logistika	1	20	Praha	n
Roth cargo	logistika	3	5	Praha	n
SDV-CZ s.r.o.	logistika	1	5	Zlín	n
SHEVA s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
SCHENKER s.r.o.	logistika	1	70	Rudná u Prahy	n
SKY CARGO airline services s.r.o.	logistika	2	0	Praha	n
SKY.XS AIRCARGO s.r.o.	logistika	2	15	Praha	n
Skyport a.s.	logistika	2	150	Praha	n
Stanislava Dvořáková	logistika	1	1	Praha	n
Star ways airline services s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
TRADELANE s.r.o.	logistika	3	2	Praha	n
TRANSEXPRESS Intl. s.r.o.	logistika	1	10	Ostrava	n
TRANSPED-SOC s.r.o.	logistika	1	10	Hradec Králové	n
TRUMAN BURBANK s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
TT Spectrum s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
United Cargo Corporation s.r.o.	logistika	2	2	Praha	n
UPS CZECH REPUBLIC	logistika	2	100	Praha	n
Vnukovo-Cargo, organizační složka	logistika	2	2	Praha	n
YAMATO TRANSPORT EUROPE B.V.	logistika	2	2	Praha	n
Acron Czech s.r.o.	maloobchod	1	5	Praha	s
Aelia Czech Republic, s.r.o.	maloobchod	2	50	Praha	n
AEROPLANA s.r.o.	maloobchod	3	2	Praha	n
ALLTOYS s r.o.	maloobchod	1	5	Praha	n
BILLA s.r.o.	maloobchod	1	30	Říčany	n
BILLA s.r.o.	maloobchod	1	20	Říčany	n

Blue Praha s.r.o.	maloobchod	1	30	Praha	n
BMCG Prague s.r.o.	maloobchod	1	2	Praha	s
Carollinum Airshop	maloobchod	1	10	Praha	n
CEDRUS spol. s r.o.	maloobchod	1	5	Praha	s
Český národní podnik s.r.o.	maloobchod	1	5	Praha	s
Český národní podnik s.r.o.	maloobchod	1	10	Praha	n
Dufry CE, s.r.o.	maloobchod	1	75	Praha	n
EASTERN TRADING s.r.o.	maloobchod	2	2	Praha	n
EGERMANN s.r.o.	maloobchod	1	5	Praha	s
EGERMANN s.r.o.	maloobchod	1	20	Praha	n
Energizer Czech s.r.o.	maloobchod	1	5	Praha	n
ERPET Group a.s.	maloobchod	1	3	Praha	n
FREY WILLE Praha,s.r.o.	maloobchod	1	3	Chvalovice	n
HDS Retail Czech Republic a.s.	maloobchod	1	30	Beroun	n
INTERAGENT s r.o.	maloobchod	1	3	Praha	n
My Fashion s.r.o.	maloobchod	1	3	Praha	n
OC Šestka	maloobchod	3	60	Praha	s
OC Šestka (77 obchodů)	maloobchod	1	524	Praha	s
Prague Retail Holdings a.s.	maloobchod	1	10	Praha	n
SCHLECKER, a.s.	maloobchod	1	15	Praha	n
SPARKYS s.r.o.	maloobchod	1	5	Praha	s
Sugar Free Retail Stores CZ s.r.o.	maloobchod	2	2	Praha	n
Swarovski Bohemia spol. s r.o.	maloobchod	1	8	Praha	n
Swatch Kiosk	maloobchod	1	3	Praha	n
Tamuz	maloobchod	1	3	Praha	n
Tchibo	maloobchod	1	10	Praha	n
TRAVEL FREE, s.r.o.	maloobchod	1	40	Praha	n
UNI Crystal	maloobchod	1	2	Praha	n
VIOLA plus, s.r.o.	maloobchod	2	2	Praha	n
Vodafone Czech Republic a.s.	maloobchod	1	10	Praha	s
Diligence on line spol. s r.o.	ostatní	2	2	Praha	n
Omega Heli s.r.o.	ostatní	2	2	Praha	s
TZB holding a.s.	ostatní	2	2	Praha	s
EVROPARK PRAHA a.s.	parkování	1	6	Praha	n
Kooperativa pojišťovna	pojišťovnictví	1	5	Praha	n
Celní deklarace Saturnin	poradenství, celní služby	1	5	Praha	n
Foinavon s.r.o.	poradenství, celní služby	1	5	Praha	n
GERLACH s.r.o.	poradenství, celní služby	1	10	Rudná u Prahy	n
Nieten Internationale Spedition	poradenství, celní služby	1	7	Chrastavice	n
ROLLY s.r.o.	poradenství, celní služby	3	2	Praha	n
ICCL	programování	2	22	Praha	n
B. aircraft, a.s.	reality	3	2	Praha	n
Boston Continental-CZ s.r.o.	reality	2	2	Praha	n
Realitní developerská, a.s.	reality	3	2	Praha	n
Sky Venture a.s.	reality	3	2	Praha	n
SOLINI, s.r.o.	reality	2	2	Praha	n
Whitelines Industries a.s.	reality	3	2	Praha	n
ABA - AIR a.s.	reklama	1	2	Praha	s
AmRest s.r.o.	restaurace	1	20	Praha	n
Best Coffee s.r.o.	restaurace	1	5	Praha	n
Kavárna Caffè l'attesa	restaurace	1	10	Praha	n
Nude Fresh & Juicy	restaurace	1	5	Praha	n

PUOR	restaurace	1	20	Plzeň	n
PUOR	restaurace	1	20	Plzeň	n
Restaurant Avion	restaurace	1	15	Praha	n
Restaurant Budweiser Budvar	restaurace	1	15	Praha	n
Subway s.r.o.	restaurace	1	10	Praha	n
CINEMA TIME s.r.o.	služby	1	2	Praha	s
ČHMÚ pobočka Praha-Ruzyně	služby	1	2	Praha	s
Hair City	služby	1	5	Praha	n
HAPPY DAY a.s.	služby	1	5	Plzeň	s
Letecká záchranná služba	služby	3	1	Praha	n
MUDr. Jiří Matoušek	služby	3	2	Praha	n
Shell	služby	1	10	Praha	n
Alena Kašová	služby	3	3	Praha	n
CASH POINT a.s.	směnárna	1	2	Praha	n
CS SOFT a.s.	software	3	30	Praha	s
RADAS, s.r.o.	software	1	1	Brno	s
Celní Úřad Praha-Ruzyně	státní správa	2	450	Praha	n
Městská veterinární správa v Praze	státní správa	1	15	Praha	n
Policie ČR	státní správa	1	225	Praha	n
Rostlino-lékařská kontrola	státní správa	1	20	Praha	n
Airest Czech Republic a.s.	stravování	1	300	Praha	n
ASIANA s r.o.	stravování	1	10	Praha	n
Fast Food Service	stravování	1	5	Brno	n
Fresh Foods Central Europe s r.o.	stravování	1	3	Praha	n
K.V.P. Gastro a.s.	stravování	1	5	Praha	n
McDonald's ČR s r.o.	stravování	1	20	Praha	n
Pizzeria Sweet home	stravování	1	5	Praha	n
Potten & Pannen	stravování	1	7	Praha	n
Řízení letového provozu - letecká škola	škola	1	40	Praha	s
SOŠ civilního letectví Praha - Ruzyně	škola	3	40	Praha	s
AAA taxi	taxislužba	1	20	Praha	n
FIX s r.o.	taxislužba	1	2	Praha	n
Kurýr-Taxi s.r.o.	taxislužba	1	5	Praha	n
Martin Kolář	taxislužba	1	1	Praha	n
Petr Jelínek	taxislužba	1	1	Praha	n
Prague Airport Transport	taxislužba	1	1	Ústí nad Labem	n
Acron Czech s.r.o.	ubytování	1	20	Praha	n
EuroAgentur Hotels & Travel a.s.	ubytování	1	40	Praha	s
Clarima s.r.o.	úklid	1	30	Brno	n
Úřad pro civilní letectví	veřejná správa	3	139	Praha	s
DAS Air Engineering Limited	výroba	2	2	Praha	n

* 1 – pobočka, 2 – sídlo zastoupení, 3 – sídlo společnosti

Zdroj: Registr ekonomických subjektů 2012; vlastní výpočet na základě webových stránek uvedených společností