

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Demografie

Studijní obor: Demografie se sociální geografii



Jan Beneš

**ČASOPROSTOROVÉ ASPEKTY VZNIKU „EDGE CITIES“
V PRAŽSKÉM MĚSTSKÉM REGIONU**

**SPATIO-TEMPORAL ASPECTS OF EMERGING „EDGE
CITIES“ IN PRAGUE METROPOLITAN REGION**

Bakalářská práce

Praha 2012

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Lucie Pospíšilová

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 dne 20. 8. 2012

.....

Jan Beneš

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval vedoucí své práce Mgr. Lucii Pospíšilové za cenné rady a podněty k mé práci. Dále bych chtěl poděkovat svým rodičům, kteří mě během studia podporovali.

Abstrakt

Fenomén edge city má své kořeny v amerických metropolitních oblastech. V současnosti se podobné městské formy rovněž nachází i v jiných vyspělých městech. Transformace odehrávající se v post-socialistických metropolích od počátku 90. let zapříčinily vznik nových socio-prostorových forem v suburbánní oblasti Pražského městského regionu. Případová studie komerčního areálu Čestlice-Průhonice poukazuje na nově vytvořené koncentrace rozvinutých služeb v prostoru pražského suburbia, což má za následek vyšší výskyt populace a dopravy během dne. Hlavním cílem této práce je nalézt časovou dimenzi vnějších prostorových vazeb komerčního areálu pomocí analýzy denního rytmu dopravy. Jako nástroj k tomu využívá metody přímého pozorování projíždějících vozidel a jejich registračních značek. Výzkumem byla dokázána regionální významnost tohoto areálu. V této bakalářské práci je čtenáři ukázáno, že nové socio-prostorové formy v pražském suburbu jsou důležitým předmětem dalšího studia geografie.

Klíčová slova: edge city, komerční suburbanizace, denní rytmus, doprava

Abstract

The phenomenon edge city has its roots in U.S. metropolitan areas. Similar urban formations currently also appear in other developed cities. Transformations in post-socialist cities starting in early 90th caused the emergence of new socio-spatial formations in suburban area of Prague metropolitan area. The case study of commercial zone Čestlice-Průhonice shows the newly created cluster of advanced services in Prague suburban area resulting in high concentration of daily population and vehicles. The main aim of this study is to uncover the time dimension of outer-spatial relations of the commercial zone by analyzing the daily rhythm of transportation. The method of direct observation of passing vehicles and its registration numbers is used. Furthermore, it has been proved that the commercial area has a regional significance. In this thesis, new socio-spatial formations in suburban fringe of Prague are illustrated as an important subject for further geographic research.

Keywords: edge city, commercial suburbanization, daily rhythm, transportation

Obsah

Seznam tabulek	6
Seznam grafů	6
Seznam obrázků	6
Seznam příloh	6
1. Úvod	7
1.1 Struktura práce	8
2. Teoretické zarámování edge cities	9
2.1 Měnící se struktura „globalizujících“ měst	10
2.2 Historie vzniku edge cities v USA	12
2.3 Vymezení pojmu edge city	13
3. Edge cities v post-socialistické metropoli?	14
3.1 Evropské edge cities	14
3.2 Transformační procesy vedoucí ke vzniku nových forem urbanismu v post-socialistické metropoli	15
3.2.1 Komerční suburbanizace	16
3.3 Edge cities v Pražském městském regionu?	17
4. Metodika výzkumu	19
4.1 Objekt a předmět výzkumu	20
4.2 Prostorové vymezení	20
4.3 Časové vymezení	21
5. Případová studie komerčního areálu Čestlice-Průhonice	22
5.1 Charakteristika lokality	22
5.2 Dopravní rytmus lokality	23
5.2.1 Režim dopravy ve všední den	23
5.2.2 Režim dopravy o víkendu	25
5.3 Vnější dopravní vztahy lokality	27
5.4 Dopad existence lokality	29
6. Závěr	31
Literatura	34
Přílohy	40

Seznam tabulek

Tab. 1: Celkové zatížení lokality dopravou	30
--	----

Seznam grafů

Graf 1: Denní rytmus vozidel (všední den)	24
Graf 2: Rozdíl v počtu projíždějících osobních vozidel (všední den)	24
Graf 3: Denní rytmus vozidel (víkend)	25
Graf 4: Rozdíl v počtu projíždějících osobních vozidel (víkend)	26
Graf 5: Osobní vozidla dle RZ ve všední den (příjezd)	28
Graf 6: Osobní vozidla dle RZ o víkendu (příjezd)	29

Seznam obrázků

Obr. 1: Obchodní zóna Čestlice-Průhonice	21
--	----

Seznam příloh

Příloha 1: Poloha obcí Čestlice a Průhonice v rámci Pražského městského regionu	40
Příloha 2: Severní část areálu Čestlice-Průhonice	41
Příloha 3: Jižní část areálu Čestlice-Průhonice	42
Příloha 4: Vzorový formulář	43
Příloha 5: Počty přijíždějících osobních vozidel do areálu ve všední den dle jednotlivých krajů	44
Příloha 6: Počty přijíždějících osobních vozidel do areálu o víkendu dle jednotlivých krajů	44
Příloha 7: Pohled na obchodní zónu a přijíždějící kamion ze západní strany areálu	45
Příloha 8: Pohyb automobilů na kruhovém objezdu u sjezdu z dálnice D1 (exit 6)	45
Příloha 9: Některá parkoviště jsou po většinu dne zcela plná (hypermarket Albert)	46
Příloha 10: Některá parkoviště zejí spíše prázdnotou (Electro World)	46
Příloha 11: Četné upoutávky na velké množství prodejen v areálu	47
Příloha 12: Jeden z mnoha skladů v areálu (IOG Čestlice Industrial Park)	47

1. Úvod

Rezidenční i nerezidenční suburbanizace představuje dynamický proces, který ovlivňuje strukturu měst již dlouhou dobu. Význam dynamiky, nových technologií, či preferencí obyvatel je rozhodující v otázce utváření nových socio-prostorových forem v městském zázemí. Tyto formy jsou výsledkem procesu decentralizace, kdy dochází k přesunu nejen populace, ale také například služeb a obchodu, z vnitřních do vnějších částí metropolí (Knox, Pinch 2010).

Za poslední dvě dekády jsme byli svědky poměrně rychlého rozvoje suburbánních oblastí nejen v Praze ale i dalších českých městech (Sýkora 2001, Mulíček 2002, Ouředníček 2003, Sýkora, Ouředníček 2007, Ouředníček, Čejková 2009). Proces suburbanizace však nejintenzivněji ovlivňuje oblast Pražského městského regionu¹ (Ouředníček, Temelová 2008). Můžeme zde pozorovat vznik nových lokalit s rezidenční i nerezidenční funkcí. Ačkoliv se oba druhy suburbanizace projevují srovnatelnou intenzitou, jejich dopady jsou odlišné (Ouředníček a kol. 2007). V této práci se zajímám o „nově“ vznikající prostorové formy, které jsou důsledkem komerčního rozvoje v pražském zázemí. V zázemí amerických měst se tímto způsobem vytvářejí tzv. edge cities, která se však od formací vznikajícími za hranicemi českých měst liší. Na druhou stranu však vykazují i podobné charakteristiky. Těmito oblastmi prochází mnoho proudů (proudy informací, zboží, populace aj.), díky kterým se nejeví jako statické, nýbrž jako dynamické. Tyto proudy se neodehrávají pouze na lokální úrovni, ale propojují dané oblasti s širším okolím. Mohou však dosahovat i za hranice státu či kontinentu². Všechny tyto vazby mají vedle prostorové dimenze také časovou a dochází k jejich proměnám i v průběhu jednoho dne.

Práce má dva hlavní cíle (teoretický a empirický), v rámci nichž si stanovuji cíle dílčí. Prvním hlavním cílem je teoreticky diskutovat a přiblížit fenomén edge city. O tomto fenoménu bylo v USA napsáno mnoho publikací (viz např. Garreau 1992, Beauregard 1995), o tom zda existuje tento druh prostorové formace i v Evropě a České republice se stále vedou diskuse, které v práci představuji. V rámci prvního cíle jsem si stanovil tyto dílčí cíle: definovat edge city na základě rozvoje amerických měst, zhodnotit procesy, které vedou ke vzniku nových forem urbanismu v zázemí českých měst a diskutovat existenci edge city na území Pražského městského regionu. Ať se v oblasti Prahy vyskytují či nevyskytují edge cities, jednoznačně lze prohlásit, že se zde utváří nové formace, které ovlivňují vazby v celém regionu.

¹ Tímto se rozumí oblast hlavního města Prahy s přilehlými okresy Praha-východ a Praha-západ (viz např. Ouředníček 2003).

² S rozvojem informačních technologií se propojenost různých míst výrazně zvýšila (např. Giddens 1998).

Druhým hlavním cílem práce je na příkladu komerčního areálu Čestlice-Průhonice ukázat časovou dimenzi vnějších prostorových vazeb areálu. Jelikož vazby mají časovou dimenzi, využívám koncept denního rytmu který hodnotí proměnu využití dané oblasti v řádu dnů Jeho přínosem je zaměření nejen na rezidenty ale také na ostatní uživatele území, což je v případě komerčních lokalit nezbytné. Koncept denního rytmu byl již empiricky použit na oblast centra Prahy (viz Pospíšilová 2012). Z důvodu absence rezidenční složky ve sledovaném areálu a odlišného charakteru komerčních aktivit předpokládám odlišný denní rytmus a využívám i odlišné metodiky. V empirické rovině koncept dále rozšiřuji o prostorové vazby na základě pozorování vozidel a jejich RZ (registrační značka). Zjišťuji tedy, odkud lidé do lokality přichází. Dílčími cíly empirické části je charakterizovat denní rytmus dopravy ve všední den a o víkendu a charakter dopravních vazeb.

1.1 Struktura práce

Struktura práce odpovídá stanoveným cílům. První část je teoretická a na ní navazuje část empirická. První kapitola zahrnuje obecný úvod práce, představuje dva hlavní cíle a výčet dílčích cílů, na něž navazuje podrobná struktura celé práce.

V druhé kapitole je dán prostor vymezení fenoménu edge cities, který se objevuje v amerických městech. Je diskutována historie vzniku a uvedeny kritéria vymezující tento fenomén. Vyjma popisu se soustředím na zařazení edge city do souvislostí rozvoje měst, ergo zasazení do kontextu rozvoje dnešních vyspělých metropolí a zvýraznění dynamiky daných oblastí za účelem snadného pochopení dané problematiky.

Třetí kapitola se nese již v méně popisném duchu, jsou zde nastoleny jisté souvislosti vývoje metropolí. Pozornost je věnována (sub)urbánním oblastem hlavního města Prahy, kde hodnotím hlavní transformační procesy, které danou oblast v posledních dvou dekadách nejvíce postihly a diskutuji relevanci používání termínu edge city také pro útvary v zázemí českých měst.

Čtvrtá kapitola obsahuje metodiku výzkumu komerčního areálu Čestlice-Průhonice, kde vysvětluji postup svého empirického výzkumu.

Druhá a třetí kapitola vychází z rešerší výhradně anglosaské literatury, okrajově i literatury české a oproti jejich teoretickému zaměření je kapitola pátá věnována samotnému empirickému výzkumu. V této kapitole zkoumám komerční areál Čestlice-Průhonice v suburbánní části Pražského městského regionu. Tento areál jsem si vybral, neboť leží v zázemí Prahy a představuje vysokou koncentraci denní populace

a služeb typickou pro klasické edge cities. Případová studie lokality sleduje stručnou osnovu sestávající se ze čtyř bodů, kterými jsou:

- Charakteristika lokality (fyzické prostředí, hlavní funkce)
- Denní dopravní režim oblasti (vypozorované počty projíždějících vozidel)
- Prostorové vztahy a vazby lokality (vně oblasti)
- Shrnutí výzkumu (problémy a přínos lokality)

Šestá kapitola hodnotí fenomén edge city, ověřuje použité metody při výzkumu lokality Čestlice-Průhonice a de facto uzavírá celou problematiku. Součástí této kapitoly je námět na další výzkum komerčních lokalit v zázemí českých metropolí.

2. Teoretické zarámování edge cities

Sýkora a Sýkorová (2007) tvrdí, že v současnosti máme k dispozici množství teoretických konceptů a teorií, které se zabývají výzkumy měst resp. jejich metropolitními areály z hlediska jejich prostorové vnitřní diferenciaci (viz Sýkora, Sýkorová 2007). Za posledních několik dekád je patrný historický posun v diskusi ohledně rozvoje metropolitních oblastí (Sýkora 2001). Příkladem může být oblast Severní Ameriky, kde se začátkem 20. století ve středu zájmu pohybovaly vnitřní oblasti města a centrum (zkoumá např. Burgess 1925). Po druhé světové válce se tamější zorné pole přesouvá k předměstí metropolí (viz např. Gans 1982) a v poslední době se diskuse ještě více „vzdalují“ centru daleko za samotné hranice města do tzv. **edgeless cities**³ (zejména se věnuje Lang et al. 2009).

V další části představím koncept globalizing cities (viz Marcuse, van Kempen 2000), který spadá pod výzkum území současných metropolí. Do zorného pole jej řadím, neboť dle mého názoru nejlépe vystihuje zasazení edge cities do kontextu územního rozvoje současných metropolí. Koncept zdůrazňuje neustálou dynamiku rozvoje všech oblastí ve městě a poukazuje na nové socio-prostorové formace, které se ve vyspělých metropolích začínají objevovat.

³ Schéma edgeless cities představuje novou formu rozpínajícího se kancelářského prostoru, který se projevuje v prostředí v podobě sprawlu. Termín vystihuje fakt, že valná většina kancelářské zástavby v zázemí měst postrádá jakékoliv jasně definované hranice a je tudíž rozptýlena daleko za hranicemi dosavadních metropolí (Lang, LeFurgy 2003).

2.1 Mění se struktura „globalizujících“ měst

Proces globalizace⁴ zásadně ovlivňuje podobu metropolí. Marcuse a van Kempen (2000) si pokládají otázku, co nového se odehrává v dnešních městech a jak se mění jejich prostorové uspořádání. Za těmito změnami stojí události, které se odehrávají na vyšších řádovostních úrovních (Sýkora 2000), což znamená, že struktura současných metropolí se mění díky procesům a událostem, které se odehrávají za jeho hranicemi, ba dokonce i za hranicemi daného státu. Díky konceptu **globalizing cities** lze edge city vhodně „zakomponovat“ do struktury současných metropolí. Marcuse a van Kempen (2000) vymezují „nový“ prostorový řád města, který skýtá sedm ideálních socio-prostorových forem urbanismu a těmi jsou:

1. Citadely (chráněné a izolované oblasti s luxusními rezidencemi, často kombinované s prostory určenými pro kanceláře, komerční účely, hi-tech výrobu a výzkum),
2. gentrifikované lokality (obvykle oblasti vnitřního města, veskrze obývané mladými profesionály a manažery (tzv. **yuppies**), kteří pomocí svých zvýšených finančních možností renovují staré prostory),
3. vyloučené enklávy (uzavřené komunity bohatých obyvatel, které kontrolují svou oblast a tím pádem pozbývají jakýchkoliv vztahů se zbytkem města)
4. nové urbanizované oblasti (rozvoj okrajových oblastí městských regionů, hlavní komponentou edge cities, viz dále),
5. edge cities (oblasti, kde se soustředí komerční a kulturní aktivity doplněné okrajově rezidenční funkcí, tyto lokality přebírají funkce typické pro tradiční centra měst),
6. etnické enklávy (lokalita ve městě, kde se koncentruje populace spojená příslušností k určitému etniku či náboženství, které je na jedné straně sjednocuje a na straně druhé chrání její sociální, ekonomické nebo politické zájmy),
7. vyloučená ghetta (místa koncentrace obyvatel, kteří patří k určité rase, etniku nebo sociální skupině, protože jeho příslušníci jsou vyloučeni z ekonomického a kulturního života majoritní společnosti z důvodů rasové diskriminace, chudoby či neschopnosti státu eliminovat danou situaci).

⁴ Sýkora (2000) pokládá za globalizaci integraci společnosti, která se odehrává na vyšší geografické úrovni. Hlavní je ekonomická globalizace, která se projevuje provázaností trhů různých zemí a významnou řídicí rolí nadnárodních společností.

Jedná se o koncept, který vychází z podmínek vyspělých metropolí, zejména USA. Přesto můžeme pozorovat výskyt stejných socio-prostorových forem i v našich podmínkách. Mnoho těchto nových forem bylo již popsáno v České republice, především v Pražském městském regionu.

Citadely (viz bod 1) nejsou fenoménem typickým pro česká města, ale například nejvíce patrnou gentrifikovanou lokalitou (viz bod 2) v Praze je kupříkladu vnitřní městská čtvrť Vinohrady, která v éře komunismu zažívala velký úpadek, posléze díky transformaci (zejména komercializace pražského centra a zahraniční investice) došlo k její obnově (Sýkora 2004).

V zázemí Prahy nalezneme též vyloučené enklávy bohatých (viz bod 3), které odpovídají novému fenoménu rezidenční separace⁵ zvanému gated communities⁶ (Sýkora 2010). Od roku 1997 začala výstavba jednoho z prvních areálů v Praze, který se velice podobá výše zmíněnému fenoménu a je jeho typickým příkladem. Jedná se o projekt Malá Šárka v Nebuších, kde bylo postaveno 145 luxusních domů, o něž se stará bezpečnostní agentura a tato lokalita je výhradně domovem pro movitou zahraniční klientelu (Brabec 2009).

Registrujeme postupný rozvoj oblastí v zázemí Prahy (viz bod 4), rezidenční suburbanizaci (např. vnik satelitních městeček) a komerční suburbanizaci (viz bod 5) v podobě edge cities, která představují koncentrace zejména služeb a produktů v zázemí Prahy. Jedná se o komerční zóny spojené s logistickými centry (např. komerční zóna Čestlice-Průhonice, logistický areál Jalovice-Modletice).

Etnické enklávy (viz bod 6) jsou často dobrovolně tvořeny menšinou imigrantů v dané zemi, vznikly na základě kulturních a etnických odlišností od majority, nicméně velice často se stává, že většina populace této minority žije mimo prostor této enklávy (Sýkora 2010). Podobnou koncentraci imigrantů vietnamského původu (z hlediska pohybu, ne rezidence) jako jsou etnické enklávy, můžeme pozorovat na území Prahy v areálu Sapa a jeho bezprostředním okolí (MČ Praha-Libuš).

Sýkora (2010) tvrdí, že projevem prostorové segregace ve městě jsou ghetta vyloučených obyvatel (viz bod 7). Tato extrémní forma segregace je nejvíce typická pro americké metropole, kde se nachází černošská ghetta, která znamenají totální sociální i prostorové vyloučení černochů ze společnosti (Sýkora 2010). V našich podmínkách se tento rasový segregáčnický jev nevyskytuje, nicméně v menším měřítku můžeme

⁵ Sýkora (2001, s. 134) vysvětluje rozdíl mezi separací a segregací: „K separaci dochází, když se určitá skupina obyvatel sama v prostoru města vyčleňuje na základě svých vlastních preferencí a aktivit. Segregace naopak vzniká v důsledku diskriminace menšiny obyvatel většinou obyvatelstva.“

⁶ Sýkora (2010, s. 31) považuje gated communities za: „Uzavřené komunity, které jsou od okolí odděleny fyzickou bariérou a jasně označeným a kontrolovaným vstupem (kamerové systémy, bezpečnostní služby), s cílem udržet nežádoucí jedince vně pevnosti.“

pozorovat jeho určité náznaky a podobnosti v souvislosti s městskými lokalitami obývaných romskou populací (Sýkora 2010).

Je zcela evidentní, že se prostor dnešních metropolí stává aktérem mnoha komplexních sociálních jevů a je dějištěm vzniku nových prostorových forem urbanismu. Výše popsané schéma „nového“ prostorového řádu města naznačuje, jakým směrem se dnešní vyspělé země a jejich města ubírají.

2.2 Historie vzniku edge cities v USA

Americké metropole jsou kolébkou edge cities (Beauregard 1995). Po druhé světové válce byla ekonomika v USA silně stimulovaná výdaji vlády na stavbu mezistátní dálniční sítě, zároveň také na stavbu silnic ve vnitřním prostoru amerických měst (Knox, Pinch 2010). Takto nově postavené silnice, včetně jiných faktorů⁷, umožnily nevídaný rozmach procesu suburbanizace, kdy se mnoho amerických domácností přestěhovalo z vnitřních městských oblastí do méně osídleného zázemí měst (Knox, Pinch 2010). Poválečná suburbanizace měla v USA charakter rezidenční a obchodní, poněvadž se v rurálním prostoru měst začaly stavět nové domy a nákupní areály, nicméně úřednická a kancelářská práce stále zůstávala soustředěna do center měst (Beauregard 1995). V 70. letech můžeme pozorovat trendy podobné formování edge city (Beauregard 1995), kdy vlna globalizace posílila významnost regionální (resp. i městské) a nadnárodní formy geografické organizace (Brenner 1999). Ovšem až v 80. letech dochází v suburbii ke zvýšené koncentraci a masivnímu nárůstu kancelářských ploch, též rezidenční i obchodní zástavby (Beauregard 1995). Dochází k posunu v příjmové hierarchii, neboť dříve se v těchto oblastech vyskytovaly výhradně špatně placené práce, ovšem postupem času se zde začínají objevovat finančně lépe ohodnocená zaměstnání, vznikají nové prostorové vztahy mezi domovem a pracovištěm a pro obyvatele žijící na předměstí se stává samozřejmostí neopustit své domovy, pokud si chtějí například nakoupit či vyrazit za zábavou (Beauregard 1995). Tyto koncentrace obyvatel, pracovních příležitostí a zvýšených konzumních možností začaly postupně vytvářet druhotná centra, která v jistém smyslu mohla být konkurenční pro tradiční centra amerických měst. Obyvatelé měst, kteří se v rámci vlny suburbanizace přestěhovali do zázemí měst, již přestali být vázání na koncentraci pracovních příležitostí v centru města. Tu jim nově nabídlo samo zázemí města. Takto nově vzniklé geografické formace reflektuje Garreau (1992) a na začátku 90. let vydává svou knihu *Edge City Life on the New Frontier*. Garreau ovšem nebyl jediným,

⁷ Dalšími faktory pozitivně ovlivňující proces suburbanizace byla např. možnost získání hypoték a především nízká cena pozemků v zázemí města (Sýkora, 2003).

kdo se zabýval okrajovými oblastmi měst, vznikají také jiné koncepty autorů, které samotnému edge city předcházejí. Jedním z nich je například výzkum zázemí měst, který provedli Leinberger a Lockwood (1986). Ti došli k závěru, že rapidní výstavba kancelářských objektů v suburbánních oblastech metropolí vytváří tzv. **urban villages** (Leinberger, Lockwood 1986). Každé urban village má své jádro, pro které jsou typické výškové budovy (ty může zaregistrovat v tradičních centrech měst), dále se zde ve dne koncentruje populace a toto místo se vyznačuje dopravním zahlcením (Leinberger, Lockwood 1986). Koncept urban village se tedy nikterak výrazně od edge city neliší.

2.3 Vymezení pojmu edge city

„Američané vytváří největší výzvu v otázce výstavby měst za poslední uplynulé století. Jednotlivá americká města se vyvíjí po vzoru Los Angeles, tedy s mnohonásobnými urbánními centry. Tato nová ohniska naší civilizace – v jejíž centrech metropolitní majorita Američanů nyní pracuje a v zázemí bydlí – již nevypadají jako naše stará centra měst“, píše Garreau (1992, s. 4). Garreau přichází s novým pojmem a pomocí níže uvedených kritérií vymezuje v USA 123 edge cities a 83 nově vznikajících edge cities. Garreau (1992) na základě svých zkušeností z USA definuje edge city jako místo, které:

- má více než 465 tisíc m² kancelářského prostoru
- disponuje více než 56 tisíc m² prodejního prostoru
- svým počtem pracovních míst převyšuje počet míst k bydlení
- obyvatelé vnímají jako jasně ohraničené území, kde lze provozovat širokou škálu společenských aktivit
- před 30 lety nevykazovalo žádné známky města resp. urbanizovanosti

První a třetí kritérium souvisí s rozsáhlým rozvojem kancelářského prostoru, nicméně důležitý ani tak není zmíněný prostor jako vysoký počet pracovních pozic, které se zde nachází. V rámci třetího kritéria Garreau (1992) dodává, že v oblasti edge city dochází ke zvýšenému výskytu populace v dopoledních hodinách, kdežto v odpoledních a podvečerních hodinách jejich počet postupně klesá. Čtvrté kritérium zahrnuje fakt, že edge city není pouze významným centrem práce (resp. pracovní dojížděky), ale také příhodná lokalita, kde lze např. provozovat obchody nebo si vyrazit za zábavou. Ve skutečnosti to znamená, že můžeme jednoduše být, pracovat a konzumovat na jednom místě (Garreau 1992), což odlišuje lokalitu edge city od klasických rezidenčních oblastí v suburbii a spíše se podobá suburbanizaci komerční.

V návaznosti na konzumní příležitosti, které lokalita edge city skýtá, zde můžeme nalézt jak základní formy obchodu (např. potraviny), tak vysoce specializované ochody (Garreau 1992). Páté kritérium poukazuje na nehistoričnost daných lokalit – edge cities nevznikají přestavbou původních suburbánních lokalit, leč spíše výstavbou na **greenfieldu**⁸ (Garreau 1992). Edge cities ovšem nevznikají pouze na zelené louce, ale též na území významných dopravních křižovatek a rozšířením zástavby původních vesnic v suburbánním prstenci metropolí (Garreau 1992).

Typický příklad edge city, které se nachází na území USA, je Tysons Corner ve státě Virginia (Garreau 1992). Před několika desítkami let tato oblast nevykazovala žádné formy města, spíše připomínala prostředí venkova a vesnic (Senese 2004). Studium dnešního Tysons Corner se zabývá například Ceruzzi (2008), který jej pokládá za kompaktní oblast s intenzivním komerčním rozvojem a popisuje transformaci Tysons Corner v jeden z nejvíce prosperujících a dynamických regionů USA. Také vysvětluje, jak vysoká koncentrace armádních, výzkumných a telekomunikačních prostředků v kombinaci se suburbanizací řídí resp. udává vývoj tohoto regionu (Ceruzzi 2008). V současnosti je Tysons Corner oblastí, kde se soustředí nejvíce maloobchodních aktivit na východním pobřeží jižně od New Yorku (Rosenberg 2012). Více než 105 000 pracovních příležitostí a přibližně necelých 2 500 000 m² kancelářských prostorů (Burke 2011) z něj dělá 12. největší zaměstnanecké centrum v USA a postupem času se možná stane centrem podstatněji větším (Meyer 2008).

3. Edge cities v post-socialistické metropoli?

3.1 Evropské edge cities

Novými urbanistickými strukturami resp. edge cities se na území starého kontinentu zabývá například Phelps a Parsons (2002), Bontje a Burdack (2005), nebo Phelps et al. (2006). Bontje a Burdack (2005) zastávají názor, že neexistuje jednoznačná odpověď na to, zdali se v Evropě edge cities vyskytují, poněvadž je velice komplikované interpretovat samotný pojem edge city a také tvrdí, že případná evropská „verze“ edge cities může být krajně odlišná od jejich protějšků v USA, nicméně mohou vykazovat podobné funkce v jiném socioekonomickém kontextu. Nevznikají totiž jako alternativy k tradičním centrům metropolí, ale jako doplňkové struktury, které podporují polycentrický rozvoj měst (Bontje, Burdack 2005). Evropské

⁸ Tzv. na zelené louce.

„edge cities“ jsou méně autonomní, neboť jsou spojené s vyšší intenzitou plánování místních politik a veřejného sektoru, který hraje významnou aktivní roli při vytváření těchto monofunkčních areálů (Phelps, Parsons 2002). Monofunkčnost vyjadřuje určitou specializaci těchto areálů, nenalezneme zde tudíž zastoupení všech složek společenských aktivit a funkcí na jednom místě. Kupříkladu se může jednat o oblasti, ve kterých se soustředí pouze zábavní funkce v podobě tématického parku, významné obchodní středisko nebo vysoká koncentrace office a výzkumných prostorů, což Bontje a Burdack (2005) dokládají ve své studii pařížského regionu a nizozemské metropolitní oblasti Randstad a dodávají, že se tyto areály vyznačují vysokým stupněm specializace. Phelps a Parsons (2002) zase nazývají tyto oblasti jako **edge urban areas**, neboť tento termín lépe vystihuje skutečnost, že evropské „edge cities“ většinou vznikají jako monofunkční doplněk k celkové struktuře dané metropole. Také nevznikají jako konkurenční sekundární centra měst, což je typickým fenoménem pro severoamerické metropole (Phelps, Parsons 2002).

Nutno shrnout, že autoři věnující se problematice nejsou za jedno ohledně definice evropských edge cities, nicméně nezpochybňují jejich existenci a často v porovnání s jejich severoamerickými protějšky vyzdvihují jejich monofunkční odlišnost. A právě tento typický rys můžeme pozorovat i v nově se transformujících post-socialistických metropolích (jako je např. Praha), která se postupem času začínají dostávat na úroveň vyspělých měst západní Evropy.

3.2 Transformační procesy vedoucí ke vzniku nových forem urbanismu v post-socialistické metropoli

Současnou problematikou transformujících se post-socialistických měst se zabývá mnoho autorů (zejména Sýkora 2009, Stanilov 2007, Hamilton, Dimitrowska Andrews, Pichler-Milanović, 2005, Tsenkova, Nedović-Budić 2006). Je ovšem nutné si nejdříve tento pojem definovat. Podle Sýkory (2009) jsou pro socialistické město charakteristické procesy změn neboli transformace, které se v něm odehrávají. Můžeme rozlišit dva typy transformace: (1) místní a (2) globální. Prvně zmíněná představuje přechod od centrálně plánované k tržní ekonomice, od totalitního režimu vlády k demokratické politice a také znamená otevření obchodu kvůli následnému přílivu zahraničních firem a investic (Sýkora 2009), což post-socialistické metropole odlišuje od západních. Globální transformace se zejména projevuje jako ekonomická, která má vliv na lokální politické, ekonomické, sociální a kulturní změny (Sýkora 2009), což je typickým aspektem západních měst, nicméně za poslední dvě dekády můžeme pozorovat totožný proces i v našich metropolích.

V 90. letech začíná rozsáhlé transformační období měst, pročež od tohoto období můžeme sledovat procesy, které zásadním způsobem ovlivnily vznik nových prostorových forem v rámci dnešních českých metropolí (Praha, Brno). Proměnu fyzického prostředí těchto metropolí zapříčinila postupná internacionalizace v 90. letech a také terciarizace (rozšíření sektoru služeb), které se promítly do jejich prostorové struktury (Sýkora 2001). Můžeme pozorovat určité trendy terciarizace, kdy se především finanční a právní služby soustředí do centra města, zatímco maloobchodní a distribuční služby nalezneme zejména ve vnější části metropolí a jejich příměstské zóně (Sýkora 2001). Z pohledu změn, které se nejvíce promítly do geografické struktury Prahy a Brna, to nebyla ani malá či velká privatizace, ale především restituce, kdy se valná část objektů navrátila do soukromého vlastnictví (Sýkora 1996). Ovšem více podstatné než navrácení budov je proces navrácení pozemků, neboť objektem mého zájmu jsou oblasti v zázemí metropole. Suburbanizace též sehrála jednu z nejdůležitějších rolí v přeměně podoby pražské metropole. Nejprve se v Praze projevila jako rezidenční, ovšem poté nastupuje vlna suburbanizace komerční.

3.2.1 Komerční suburbanizace

Komerční suburbanizací v České republice se u nás zabývá například Chuman, Romportl (2011), Sýkora (2001), Ouředníček, Temelová (2008). V Praze se v rámci transformace projevuje proces komerční suburbanizace (Sýkora 2001), který představuje zásadní proces pro vznik nových forem urbanismu v zázemí českých měst.

Z hlediska komerční výstavby se vnitřní město vyznačuje administrativními a polyfunkčními komplexy, kdežto oblasti vnějšího města Prahy jsou formovány jinými funkcemi, převážně obchodní, výrobní a skladovací (Temelová 2006). Jedním z nejvýznamnějších lokalizačních faktorů, které podporovaly rozvoj komerční suburbanizace, byla nízká cena pozemků ve vnější oblasti metropolitního regionu a relativně jednoduchá dopravní dostupnost (Sýkora 2003). Neméně podstatným lokalizačním faktorem z dopravního hlediska se jeví i dostupnost metra, neboť to sahá až k samotným hranicím Prahy, kde můžeme nalézt nákupní areály regionálního významu jako jsou např. Černý Most či Zličín (Sýkora 2001). Autobusová resp. automobilová doprava také ovlivnila rezidenční i komerční suburbanizaci. V minulosti bylo největší překážkou překonávání geografické vzdálenosti, ovšem s rozvojem osobní dopravy se projevíly jisté změny. Automobil díky své dnešní dostupnosti stírá hranice mezi vzdáleností a taktéž se nemalou měrou podílí na vzniku nových forem urbanismu na předměstí dnešních metropolí.

V rámci komerční suburbanizace druhé poloviny 90. let dochází také k výstavbě hypermarketů, nejdříve v Brně, později v Praze (Sýkora 2001), nicméně již od počátku provozu brněnských hypermarketů se projevily jisté negativní dopady v podobě dopravního zahlcení metropole. Toto období se rovněž vyznačuje výstavbou nových průmyslových zón v zázemí českých metropolí jako jsou například Kladno-Kročehlavy nebo Černovická terasa v Brně (Sýkora 2001).

Mezi roky 2003 a 2006 začínají intenzivněji vznikat nové kancelářské budovy a komplexy na okraji Prahy – neboť prosperující trh a četné volné plochy pro výstavbu přilákaly mnoho domácích i zahraničních investic – které mají radikální vliv na strukturu města (Sýkora 2007b). Ovšem na centrum a oblasti vnitřního města stále připadá většina dnes existující kancelářské zástavby (Sýkora 2007b). Je však důležité si uvědomit, že se nejedná o případ administrativní výstavby prováděné v suburbii Prahy, nýbrž na území vnějšího města, pročež nemůžeme hovořit o nárůstu administrativních a office prostorů v zázemí metropole. Prostor suburbia je spíše formován výstavbou výrobních závodů, obchodních míst nebo logistických center.

Pražský městský region můžeme pokládat za vhodné a potenciální místo pro komerční urbanizaci, poněvadž zaujímá výhodnou geografickou polohu jak v rámci Česka tak celé Evropy. Na významu se podílí také dopravní infrastruktura, která se postupem času zdokonaluje. Dobrým příkladem může být dostavba části dlouho plánovaného vnějšího pražského okruhu, který odvádí část dopravy z vnitřních částí města. Praha se vůči ostatním větším městům Česka také vyznačuje vyšším podílem bohatých domácností a vysokou koncentrací zahraničních investic (Sýkora 2001). Podle Sýkory (2001) Praha své výsadní postavení čerpá z následků postupné deindustrializace a následné terciarizace, které se zde projevily jako nepatrné na rozdíl od ostatních měst, kde dopady na dané oblasti byly daleko rozsáhlejší v negativním smyslu. Případem takové „nepovedené“ deindustrializace je například demilitarizace Olomouce či deindustrializace Ostravy (Sýkora 2001).

3.3 Edge cities v Pražském městském regionu?

Na základě lokalizace komerčních a kancelářských ploch v Pražském městském regionu můžeme deklarovat prozatímní absenci klasických severoamerických edge cities. Dle výzkumné zprávy společnosti CBRE (2012) se na území Prahy nachází 9 kancelářských lokalit a 3 komerční zóny (výzkumná zpráva společnosti Jones Lang Lasalle 2011b). Koncentrace kancelářských aktivit (viz CBRE) jsou lokalizovány v oblasti centra a vnitřního města, nejdále však ve vnějším městě, žádná koncentrace není pozorována na okraji či za hranicemi Prahy. V těchto 9 lokalitách se nachází

přibližně 79 % celkových kancelářských prostorů na území Prahy (CBRE 2012). Podle CBRE (2012) v prvním čtvrtletí roku 2012 vykazovala nejvíc kancelářských ploch lokalita Pankrác-Budějovická (548 700 m²) a centrum města (492 100 m²), zbylých 7 lokalit se pohybuje v rozmezí 100 000 m² až 300 000 m². Pokud srovnáme počet kancelářských ploch s definicí edge city (viz kap. 2), zjistíme, že jedinou odpovídající lokalitou je Pankrác-Budějovická. S přihlédnutím k faktu, že se v této lokalitě nachází nákupní centrum Arkády Pankrác (s prodejním prostorem 40 000 m²) a obchodní centrum DBK Budějovická (s plánovanou rekonstrukcí 16 500 m² prodejního prostoru), můžeme lokalitu Pankrác-Budějovická považovat za oblast podobnou edge city, neboť splňuje kritérium početnosti maloobchodních a kancelářských ploch. Na druhou stranu se ovšem jedná i o významnou rezidenční oblast, která má své dlouhé historické kořeny a nevznikla jednorázově během posledních 30 let. Můžeme hovořit o oblasti Pankrác-Budějovická jako o edge city, ovšem s tím rozdílem, že je lokalizováno v oblasti vnitřního města a ne v zázemí Prahy.

Ačkoliv se odpověď na otázku – zdali se v našem hlavním městě vyskytují edge cities – zdá být velice komplikovaná, přikláním se k následující odpovědi. Severoamerické edge city u nás sice nenalezneme, kdežto evropské edge cities ano. Důvod absence severoamerických edge cities spočívá v tom, že vývoj měst v České republice je zcela odlišný od vývoje měst amerických (viz např. Mulíček 2008). České edge cities spíše připomínají evropské edge cities (viz Phelps, Parsons 2002, Bontje, Burdack 2005), které představují vyspělé monofunkční areály s vysokou koncentrací pracovních příležitostí. Tyto monofunkční areály se vyskytují izolovaně v rámci města, nevytváří souvislé a kompaktní zóny areálů, nýbrž zaplňují prázdná místa vhodná/dostupná pro výstavbu. Příkladem současného specializovaného areálu resp. českého edge city na území Pražského městského regionu může být oblast komerční zóny Česlice-Průhonice. Jedná se o lokalitu situovanou poblíž „křižovatky“ komunikací R1 a brněnské dálnice D1. Jelikož důležitý lokalizační faktor představuje blízkost kvalitní dopravní infrastruktury (Sýkora 2003), může být dokončení části vnějšího pražského okruhu příkladným impulsem pro novou komerční výstavbu. V současnosti se v oblasti nachází již zmíněný komerční areál Česlice-Průhonice a také logistický areál Modletice-Jažlovice. Postupem času dochází k další zástavbě přilehlých pozemků. Je možné, že v oblasti vznikne další specializovaný areál, nebo se zde budou stavět jednotlivé sklady, obchody a administrativní prostory. Takto by vznikla kompaktní oblast s jednoznačně komerční funkcí, která by se svou polohou v suburbánním prostoru Prahy představovala klasické severoamerické edge city.

Na existenci edge cities v Pražském městském regionu nahlíží i Ouředníček (2011), který tvrdí, že se areál letiště Ruzyně podobá formě amerických edge cities,

neboť se zde soustředí množství pracovních příležitostí, informací a investic. Tato oblast se jeví jako příhodnou i z několika dalších důvodů: jedná se o významný dopravní uzel v podobě letiště a přilehlých komunikací R6 a R7, či disponuje množstvím prostoru pro novou zástavbu. Ovšem Ruzyně leží na území Prahy, otázkou tak zůstává, zdali se tato oblast může počítat za suburbium Prahy. Vyjma letiště se zde výraznější komerční plochy a prostory nevyskytují, a proto se domnívám, že tato oblast nemá v současnosti takový potenciál se stát severoamerickým edge city, jako je tomu v případě oblasti komerčního areálu Čestlice-Průhonice.

4. Metodika výzkumu

V práci vycházím z metod tzv. geografie času (Hägerstrand 1970). Z konceptů, které byly tímto směrem představeny⁹, využívám v základní rovině dva, které umožňují pochopení každodenního dění v lokalitě. Vycházím zde z Thrifta (1977), který tvrdí, že lidská populace vytváří sítě cest (tzv. **paths**), které prochází souborem časoprostorových stanic (tzv. **stations**), resp. na stanice lze pohlížet jako na křižovatku denních cest různých lidí. Thrift (1977) nehovoří o velikosti stanic ani nutnosti přímé interakce jednotlivých cest. Pro můj výzkum je důležité pozorování stanice, kterou představuje lokalita komerční zóny. Tou proudí během dne mnoho obyvatel, kteří sem směřují za prací, nákupy či zábavou. Ačkoliv se jejich cesty nemusí protnout, jsou v daný čas součástí lokality a významně ji ovlivňují. Počátky jednotlivých denních cest mohou navíc být v různých vzdálenostech od areálu. Získání kompaktních informací o této lokalitě je ovšem velice náročné, hlavně protože je sledováno tzv. faktické obyvatelstvo, o kterém není dostatek statistických informací. Jedním z hlavních nástrojů geografie času jsou detailní deníkové záznamy jednotlivců. Pomocí deníkových záznamů obyvatel lze sestavit poměrně dokonalý obraz o tom, jak vypadá jejich každodenní rytmus (Ouředníček et al. 2009). Pro studium komerční lokality jako celku by tyto deníky šly také použít v případě, že by byly sbírány v dostatečném počtu a územním detailu. V České republice se na rozdíl od některých západních zemí deníkové záznamy obyvatel neshromačují (Novák 2004). Z tohoto důvodu a také proto, že chci detailněji představit fungování dané lokality, je pro výzkum vhodnější metodou sběru dat přímé pozorování, které ve své studii využívám jako nástroj pro určení denního rytmu dopravy a vnějších prostorových vazeb areálu. Vyjma metody přímého pozorování jsou doplňkovým zdrojem informací o dění v lokalitě dokumentační fotografie obsažené v příloze a komentáře pramenící z osobních poznámek.

⁹ Viz například Hägerstrand (1967), Thrift (1977), Ellegård (1999), Ira (2001).

Denní dopravní rytmus lokality si definuji na základě tří parametrů. První parametr zastupuje samotný objekt a předmět pozorování. Druhý parametr představuje časové vymezení rytmu, jenž je definován jedním pracovním resp. víkendovým dnem. Třetí parametr vytyčuje hranice zkoumané lokality.

4.1 Objekt a předmět výzkumu

V tomto výzkumu sleduji dopravu v lokalitě¹⁰, což představuje objekt mého výzkumu. Předmětem výzkumu je samotný počet příjezdějících resp. odjíždějících vozidel a jejich RZ. Na základě těchto zjištění jsem odvodil: (1) denní dopravní rytmus v oblasti, (2) vnější prostorové vazby areálu pomocí RZ¹¹, (3) celkový počet vozidel projíždějící touto oblastí resp. dopravní zatížení areálu.

Na základě dvou návštěv lokality byl vytvořen vzorový formulář (viz příloha 4) pro zaznamenávání projíždějících vozidel na dvou zvolených stanovištích a ve zvolený čas. Na základě zapisování vypořádaných dat o projíždějících vozidlech do vzorového formuláře a jejich následného zpracování do tabulek byly vytvořeny grafy 1-6. Data byla získávána za první čtvrt hodinu v hodině, hodnoty pro celou hodinu představují čtyřnásobek této zjištěné hodnoty (vyjma autobusů)¹². Do denního rytmu dopravy jsou zahrnuty tři kategorie vozidel: osobní, nákladní a autobusy. Dle odhadu jsou jako osobní vozidla považována všechna jednostopá a dvoustopá vozidla do 3,5 tuny (vyjma cyklistů a vozidel bez registrační značky). Nákladní vozidla představují všechna vozidla, která mají 3,5 tuny a vyšší hmotnost. Osobní a nákladní vozidla ovšem nepředstavují všechny kategorie vozidel projíždějící areálem, nedílnou součástí je i doprava autobusová. Průjezdy autobusů lokalitou dle jednotlivých hodin jsou odvozeny od jízdního řádu zástavky Čestlice-Albert hypermarket, neboť tou projíždí všechny tamější autobusy.

4.2 Prostorové vymezení

Z prostorového hlediska je zvolená lokalita vymezena hranicemi komerční zóny Čestlice-Průhonice (obr. 1). Přestože do areálu Čestlice-Průhonice ústí šest vjezdů, pro účel pozorování byly vybrány pouze dva nejvýznamnější resp. nejfrekventovanější. První místo pozorování (viz obr. 1) se nachází u sjezdu z dálnice D1 exit 6 na kruhovém objezdu, jenž ústí do ulice Obchodní. Druhé místo (viz obr. 1) se nalézá

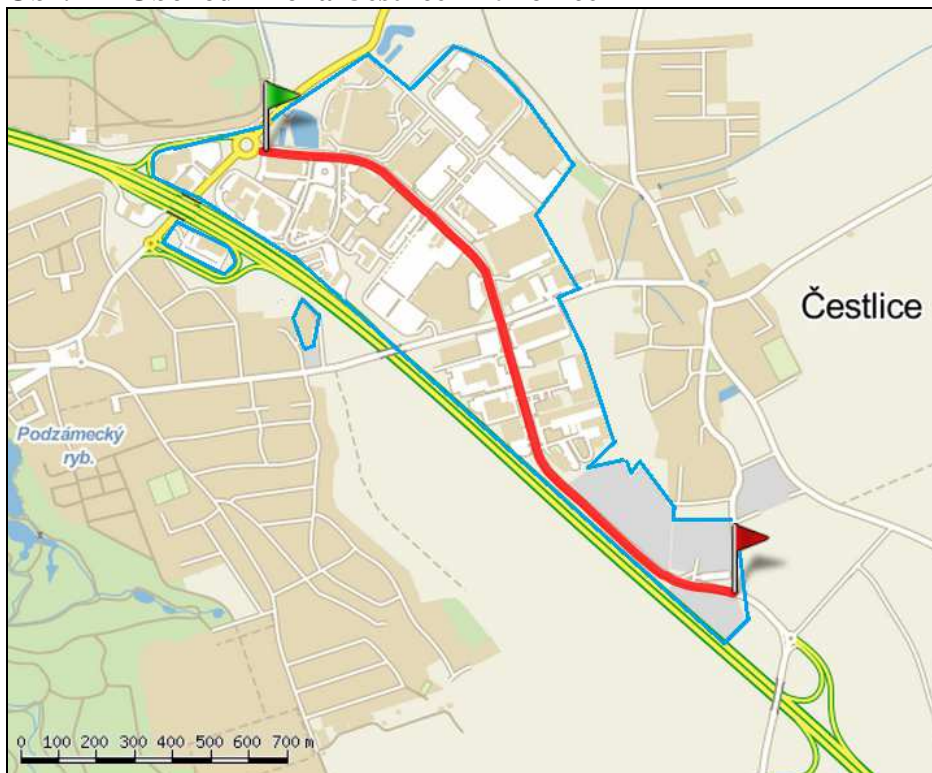
¹⁰ Jedná se pouze o jednu formu vazeb, kterých je lokalita součástí. Tyto vazby existují vedle vazeb virtuálních, které jsou ale empiricky velmi těžko zachytitelné.

¹¹ RZ je sledováno pouze u příjezdějících a odjíždějících osobních vozidel, u nákladních vozidel pozorována není, neboť některé jejich RZ nebyly čitelné. K tomu by bylo za potřebí dalšího výzkumu.

¹² Metodika výzkumu je inspirována kurzem Metody v sociální geografii II.

taktě u sjezdu dálnice D1, nicméně o dva kilometry dále na exitu 8. Jedná se o pozorovací místo při vjezdu do areálu na křižovatce ulic Obchodní a Lipová.

Obr. 1 – Obchodní zóna Čestlice-Průhonice



Zdroj: www.mapy.cz

Pozn.: modrou čarou vyznačena hranice areálu, červenou čarou hlavní ulice areálu Obchodní, zelená a červená značka představují pozice pozorování.

4.3 Časové vymezení

Kromě předešlého prostorového vymezení pozorování je nutné určit čas pozorování. Z hlediska časového vymezení probíhalo přímé pozorování každou první čtvrt hodinu v hodině pro projíždějící vozidla a každou druhou čtvrt hodinu v hodině pro odjíždějící auta. To vše se odehrávalo po jeden celý den, čili 24 hodin počínajíc 0:00. V rámci týdne se pozorování uskutečnilo v jednom z pracovních dnů a jednom dnu o víkendu proto, abychom mohli komparovat denní rytmus o víkendu a ve všední den. Z vhodných pracovních dnů (Po-Čt) jsem pro svůj výzkum zvolil čtvrtek. Pátek do výběru zařazen nebyl, poněvadž představuje přechod mezi pracovním dnem a víkendem, tudíž bychom se potýkali s vyšším předpokladem narušení rytmu běžného všedního dne, který souvisí s vyšší intenzitou dopravy. Typickým fenoménem pro Česko jsou totiž rekreační aktivity spojené s chatami a přírodou (viz trend druhého bydlení, Vágner 2001). Jelikož přímé pozorování probíhalo v jarní měsíce, tedy

v dubnu a květnu, je výše zmíněný předpoklad pravděpodobný. Během víkendu pozorování probíhalo pouze v sobotu, neboť v neděli opět podle mého názoru dochází k narušení víkendového dopravního rytmu, neboť se obyvatelé vrací z víkendových pobytů mimo město. Neděle není vybrána i z důvodu, že v čase mezi 13. a 22. hodinou je provoz nákladních vozidel v Česku omezen resp. zakázán. Díky takto zvoleným dnům (čtvrtek, sobota) bychom se měli vyhnout zkreslení podaných informací.

5. Případová studie komerčního areálu Čestlice-Průhonice

5.1 Charakteristika lokality

Areál Čestlice-Průhonice se nalézá na území Středočeského kraje, konkrétně v okrese Praha-východ. Rozprostírá se mezi exitem 6 a exitem 8 dálnice D1 směrem do Brna, na hranicích obcí Průhonice a Čestlice (příloha 1). V druhé zmíněné obci leží podstatně větší část areálu. Areál začal být stavěn od 1. poloviny 90. let a dnes představuje jeden z největších komerčních areálů v Česku. Výměra areálu činí zhruba 70 ha a plochy prodejních míst přesahují 100 000 m² (Webový portál obchodní zóny Průhonice-Čestlice, 2011). Lokalita je jednoznačně nerezidenčního charakteru, nejvýznamnější roli zde hraje obchod. Výjimku však tvoří možnost ubytování v penzionu náležící zdejšímu aquaparku. Z pohledu uživatelů areálu se zde tedy střetávají tři hlavní funkce: (1) nákupní, (2) skladovací, (3) zábavní. V některých budovách se může vyskytovat i více funkcí najednou, v příloze 2 a 3 jsou ovšem vyznačeny jen ty převažující pro danou budovu. V areálu nalezneme více než 150 firem poskytujících četné služby a produkty, o nákupní funkci tudíž není pochyb. Všudypřítomné četné cedule a upoutávky upozorňují na nabídku jednotlivých firem (viz příloha 11). Skladů nalezneme v areálu celkem 18, nicméně i ostatní budovy (hypermarket Albert, Makro, Bauhaus aj.) disponují vlastními sklady. Často se stává, že sklady jsou hlídány vlastní soukromou bezpečnostní agenturou nepřetržitě po celý den a noc (např. budova Rehau) i přesto, že se v areálu nachází množství kamer obecní policie, která danou oblast monitoruje. Z hlediska zábavní funkce byla vymezena pouze jedna budova. V čestlickém aquaparku se též střetává více funkcí, ovšem zábavní vyžití jednoznačně převažuje, protože byl tento (v lokalitě ojedinělý) komplex zařazen do kategorie zábavní funkce (viz příloha 2).

Typickým jevem je roztržitost prodejen a skladů do jednotlivých budov v rámci areálu. Extrémní vzdálenost mezi jednotlivými firmami může dosahovat i řádu kilometrů. Například z prodejny elektrospotřebičů Okay do firmy Rehau na druhém konci areálu činí vzdálenost zhruba 2 km. Výše zmíněné může představovat jisté

omezení při pohybu v areálu z jedné prodejny do druhé. Nedílnou součástí každé budovy je také přilehlé parkoviště (viz příloha 9 a 10). Všechny parkoviště se během dne plní a na noc zůstávají víceméně prázdná. Některá jsou však během dne pokaždé téměř plná (hypermarket Albert), jiná jsou po celý den spíše prázdná (Electro World).

Dopravní dostupnost areálu veřejnou dopravou je relativně dobrá, ovšem je zajištěna pouze autobusovými linkami. Vlaku danou ani přilehlou oblastí neprojíždí. Lokalita neleží na žádné významné trase veřejné dopravy. Projíždí tudy 4 denní autobusové linky, 1 noční linka a 1 speciální autobus dojíždějící do zdejšího aquaparku. Odjezdovými stanicemi z Prahy jsou Uhřetěves, Opatov, Háje a Skalka. Pokud zákazníci nechtějí využít služeb autobusové dopravy, neexistuje jiný prostředek než automobil nebo pěší varianta.

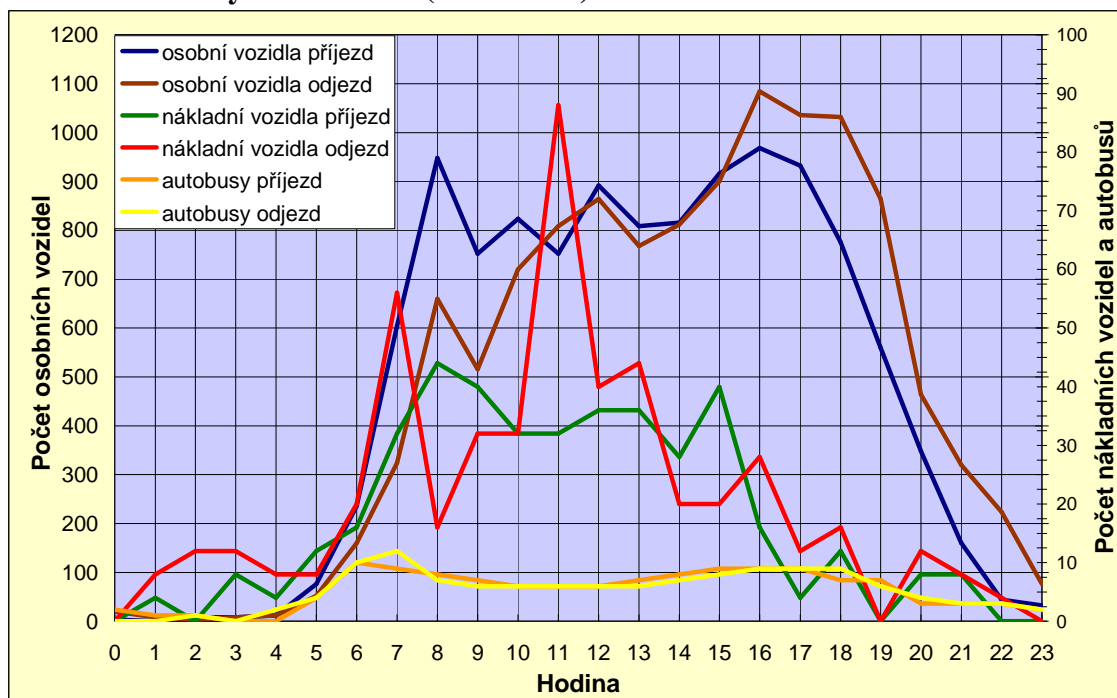
5.2 Dopravní rytmus lokality

Jednoznačně nejvyšší počet projíždějících vozidel představuje kategorie osobních automobilů, jenž se pohybuje v řádu sta vozidel za hodinu, počty projíždějících nákladních vozidel a autobusů jsou spíše marginálními v řádu desítek za hodinu. Z důvodů dostatečného početního zastoupení kategorie osobních vozidel můžeme tento vzorek považovat za věrohodný a můžeme na něm pozorovat určité trendy. Jelikož početnost nákladních vozidel a autobusů je podstatněji menší, nelze na základě těchto počtů odvozovat přesné denní rytmy, ani jim vlastní trendy. Na grafu 2 a 4 můžeme pozorovat rozdíly v počtu projíždějících osobních vozidel.

5.2.1 Režim dopravy ve všední den

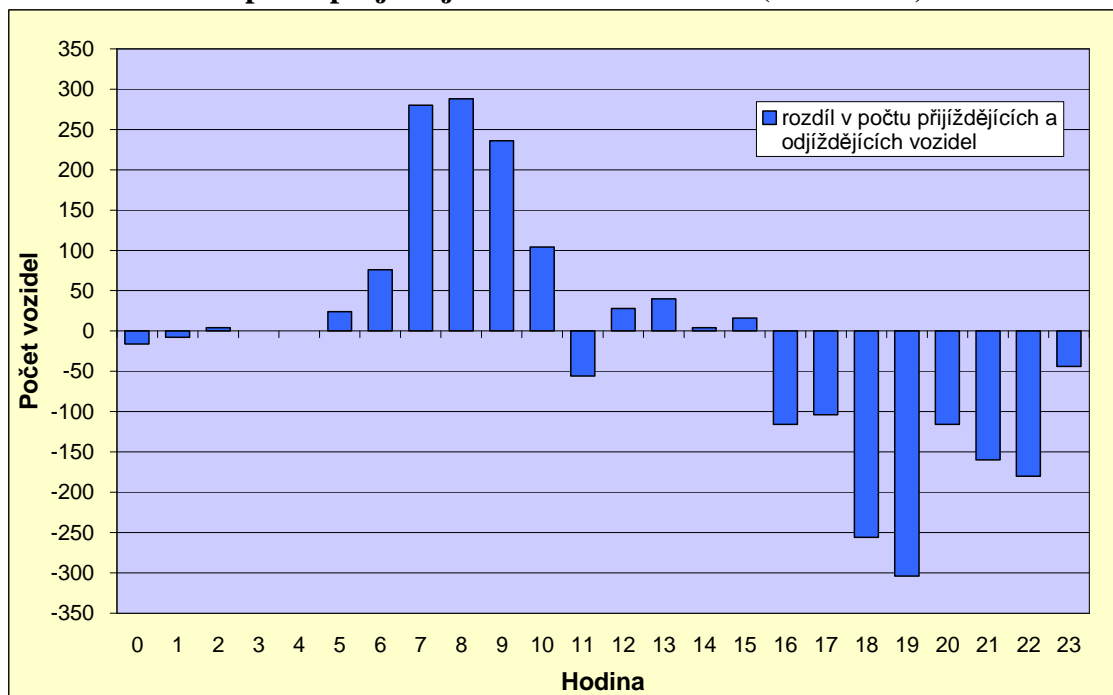
Ve všední den se počet přijíždějících osobních vozidel začíná postupně navyšovat od 5. hodiny ráno, prvního denního maxima dosahuje okolo 8. hodiny ráno (948 vozidel), druhé maximum se pohybuje v odpoledních hodinách, cca ve 4 hodiny odpoledne (968 vozidel). Mezi oběma maximy počet osobních aut víceméně stagnuje, od odpoledne počet vozidel postupně klesá. Denní rytmus odjíždějících osobních vozidel je obdobný jako rytmus přijíždějících s tím rozdílem, že od ranních do dopoledních hodin méně automobilů odjíždí, kdežto od odpoledních hodin začíná odjíždět více vozidel než přijíždět. Maximum odjezdů bylo zjištěno právě odpoledne, konkrétně v 16. hodině (1084 vozidel). Z pohledu celkového nejvyššího počtu projíždějících osobních vozidel můžeme dopravní špičku ve všední den pozorovat v již zmíněné 16. hodině odpolední.

Graf 1 – Denní rytmus vozidel (všední den)



Zdroj: vlastní výzkum

Graf 2 – Rozdíl v počtu projíždějících osobních vozidel (všední den)



Zdroj: vlastní výzkum

Celodenní trend příjezdu a odjezdu nákladních aut je poměrně nepravidelný. Z areálu odjíždějí již v nočních hodinách, kdy tvoří téměř většinu dopravních prostředků na silnici. Vyšší frekvence odjezdu nákladních automobilů lze vypočítat kolem

7. a 11. hodiny dopoledne, poté už intenzita odjíždějících nákladních vozidel pomalu klesá. Počet autobusů příjezdících a vyjíždějících je poměrně stejný a během dne konstantní. Po 23. hodině počet autobusů klesá na 1-2 příjezdy a odjezdy za hodinu. Výjimku tvoří 3. hodina ranní, kdy do areálu nepříjezdí ani neodjíždí žádný autobus.

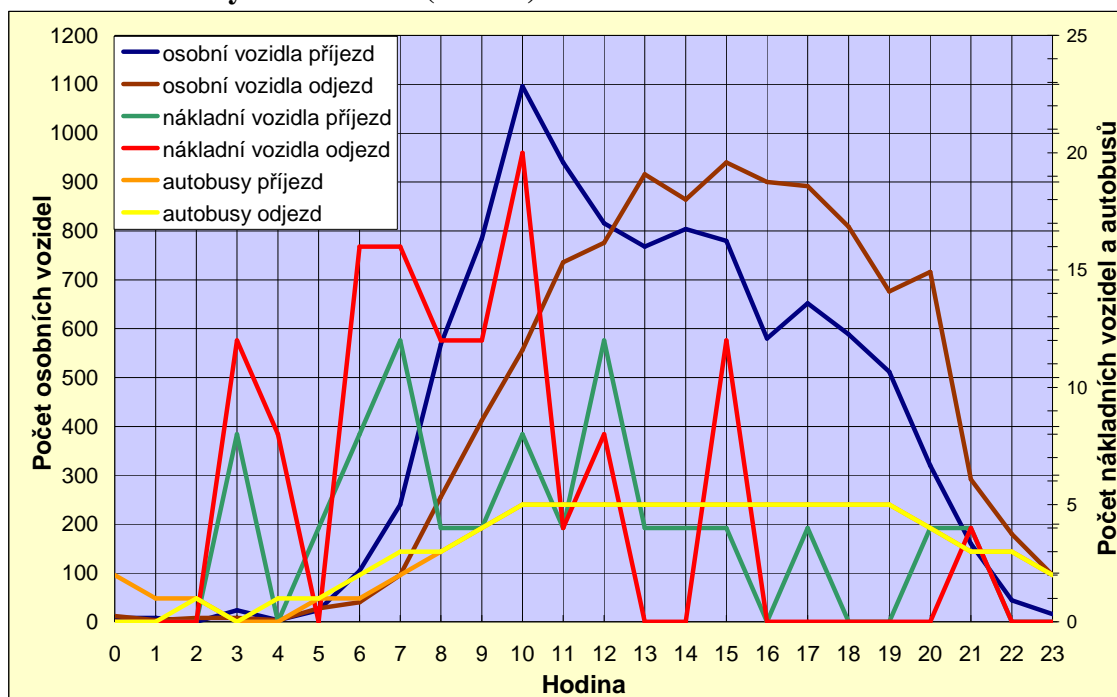
Areál Čestlice nabízí nespočet pracovních míst díky velkému množství obchodních budov, skladů a jim náležejících kanceláří. Tento fakt silně ovlivňuje trendy v dopravě, tzn. ráno přijede do areálu více vozidel, zatímco odpoledne a večer převládají spíše odjezdy automobilů z areálu. Trend lze vyzkoušet i na grafu 2.

Největší rozdíl mezi příjezdy a odjezdy (kdy převládají příjezdy) je mezi 7. až 9. hodinou, zatímco největší rozdíl, kdy naopak dominují odjezdy, dosahuje maxima mezi 17. a 20. hodinou. Naopak nejmenší rozdíly jsou od půlnoci do 5. hodiny ranní, kdy počet aut projíždějící areálem je minimální v obou směrech.

5.2.2 Režim dopravy o víkendu

Při komparaci projíždějících osobních vozidel o víkendu (graf 3) s provozem ve všední den můžeme pozorovat jisté podobnosti, avšak extrémy jsou pozorovatelné v odlišných hodinách. Maximum příjezdících osobních aut se pohybuje okolo 10. hodiny dopolední (1096 vozidel) a maximum odjíždějících v 15. hodině (940 vozidel). Nicméně, automobily stále častěji přijíždí i odjíždí během těchto maxim.

Graf 3 – Denní rytmus vozidel (víkend)



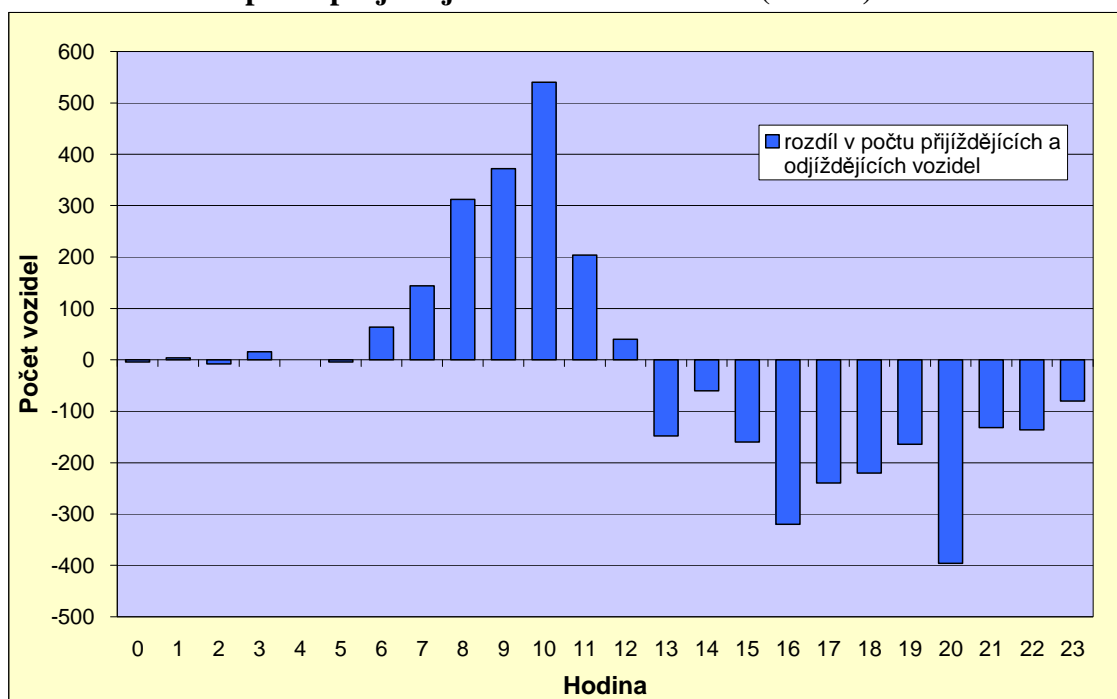
Zdroj: vlastní výzkum

V počtu nákladních vozidel projíždějících areálem o víkendu nelze najít žádný trend. Křivky, znázorňující příjezdy resp. odjezdy nákladních automobilů jsou velice nepravidelné. Shrňeme-li projíždějící nákladní vozidla ve všední den a o víkendu, vyjde nám, že přijíždí a odjíždí z lokality po celý den.

Autobusové linky se téměř shodují v obou směrech. Jedinou výjimku lze vyzorovat v nočních hodinách, kdy lehce převažují odjezdy a v ranních hodinách (6. a 7. hodina), kdy převažuje naopak počet odjíždějících linek. Během dne se počet autobusů pohybuje kolem 4 linek za hodinu v každém směru. K pozdějším večerním hodinám tento počet klesá.

Graf 4 znázorňující rozdíly mezi přijíždějícími a odjíždějícími z areálu Česlice o víkendu má podobné trendy jako ve všední dny, tj. ráno je velký rozdíl, kdy převládají přijíždějící automobily, zatímco v odpoledních/večerních hodinách je rozdíl díky dominujícímu počtu odjíždějících vozidel. Lze si ovšem povšimnout posunu trendů a maxim do pozdějších hodin. Ve všední den maximální rozdíl dosažený vysokým počtem přijíždějících vozidel se pohybuje mezi 7. a 9. hodinou, o víkendu toto maximum lze přiřadit až 10. hodině. Maximum rozdílu, kdy převládají odjezdy, jsou v odpoledních víkendových hodinách více rovnoměrně rozloženy než ve všední dny. Nejvyšší rozdíl lze vyzorovat po 16. a především po 20. hodině. Tyto víkendové trendy lze přisuzovat převládajícím příjezdům z důvodu nákupu a odjezdu v době, kdy se zavírají obchody v areálu.

Graf 4 – Rozdíl v počtu projíždějících osobních vozidel (víkend)



Zdroj: vlastní výzkum

Obsazenost osobních vozidel se odhadem po celý den pohybuje lehce přes jednu osobu na vozidlo. Nízká obsazenost ve všední den může být částečně způsobena tím, že domácnosti v suburbii obvykle vlastní dva automobily, aby jej oba dospělí členové domácnosti mohly užívat nezávisle na sobě (Ouředníček, Temelová 2011), zejména při jízdě do práce. Obsazenost osobních vozidel o víkendu je lehce odlišná od všedního dne, počet osob ve vozidle se spíše blíží hranici dvou osob na vozidlo, neboť domácnosti zpravidla bývají o víkendu pospolu a mohou tudíž vyrazit za svými aktivitami společně. O víkendu též můžeme zaregistrovat vyšší podíl příjíždějících matek s dětmi oproti všednímu dni.

Obsazenost vozidel úzce souvisí s počtem obyvatel¹³, kteří zavítají do lokality. Již Garreau (1992) ve svém konceptu edge city tvrdí, že se počet obyvatel v těchto lokalitách zvyšuje během dopoledních hodin a zároveň snižuje v pozdních odpoledních hodinách. Nejinak je tomu i v komerční lokalitě Čestlice-Průhonice. Jedná se o zásadní odlišnost této komerční lokality např. od klasické lokality v centru města, kde třeba v pozdních odpoledních resp. večerních hodinách počet obyvatel může narůstat, neboť lidé vyráží za kulturou a svými volno-časovými aktivitami po práci.

5.3 Vnější dopravní vztahy lokality

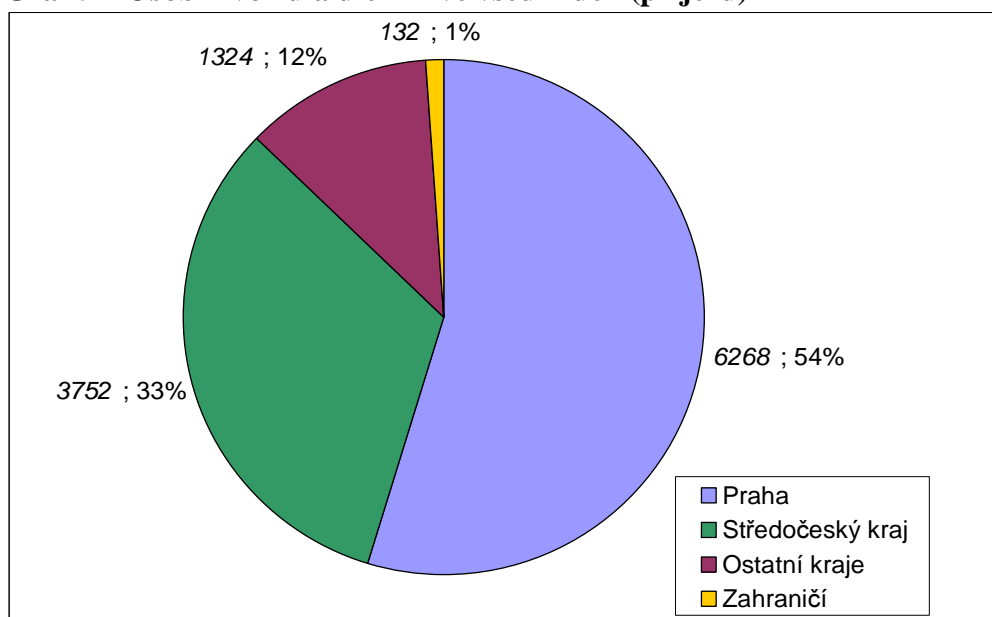
V této subkapitole se zabývám vnějšími vztahy lokality (graf 5 a 6). Z důvodu výše nastíněných odvození vztahy na základě počtu příjíždějících osobních vozidel. Na základě RZ lze určit, že ve všední dny více jak 1/2 všech osobních automobilů příjíždějících do areálu jsou z Prahy. O víkendech tato skupina automobilů tvoří 56 %. Druhou silně zastoupenou skupinou jsou vozidla s RZ Středočeského kraje, které se ve všední den podílí 1/3 na celkovém počtu projíždějících aut a o víkendech stejným dílem. Automobily s RZ jiných krajů tvoří po celý týden přes 10 % všech projíždějících vozidel. Automobily se zahraničními RZ tvoří 1-2 %. Nejčastějšími zahraničními „návštěvníky“ areálu jsou dle RZ vozidla pocházející z Německa a Slovenska.

Ve všední dny tímto areálem tedy nejčastěji projíždějí spíše automobily disponující středočeskou či pražskou poznávací značkou. Na základě tohoto faktu lze tvrdit, že většina pracovníků a uživatelů tohoto areálu pochází z hlavního města, případně ze Středočeského kraje. Při komparaci všedního dne a víkendu lze zase tvrdit, že zastoupení příjíždějících vozidel dle jednotlivých krajů se nikterak výrazně neliší, což je patrné z přílohy 5 a 6.

¹³ Počet obyvatel v lokalitě závisí nejen na lidech příjíždějících osobní automobilovou dopravou, ale též pomocí veřejné dopravy.

Postupem času (od 90. let) docházelo k výstavbě nových nákupních a logistických center v prostoru Pražského městského regionu, což mohlo mít za následek odčerpávání zákazníků a pracovníků areálu Čestlice-Průhonice do jiných komerčních lokalit. V současnosti vše nasvědčuje tomu, že existuje zájem o komerční zónu. Z relativního hlediska nemusí ovšem procenta příjezdících osobních vozidel správně vyjadřovat výsledek výzkumu, a proto s přihlédnutím k absolutním hodnotám lze lépe vyhodnotit významnost areálu (viz příloha 5 a 6). I přesto, že se tento areál nachází na území Středočeského kraje, existuje zde vysoká vazba na Prahu, neboť většina příjezdících pochází právě odtud. Na ostatní kraje Česka (resp. zahraničí) též existuje jistá vazba, jelikož se počet příjezdících osobních vozidel pohybuje v řádu stovek. Vazby na Prahu, ostatní kraje a zahraničí mají tedy dopad i na prostorové vazby v ČR. Poměr mezi počtem automobilů příjezdících ze Středočeského kraje a ostatních krajů, potažmo zahraničí, činí 2,06, což znamená, že na jedno auto ze Středočeského kraje připadají auta dvě pocházející z jiného regionu. Z čehož vyplývá, že komerční areál Čestlice-Průhonice můžeme označit za středisko meziregionálního významu s dopadem na celou Českou republiku.

Graf 5 – Osobní vozidla dle RZ ve všední den (příjezd)

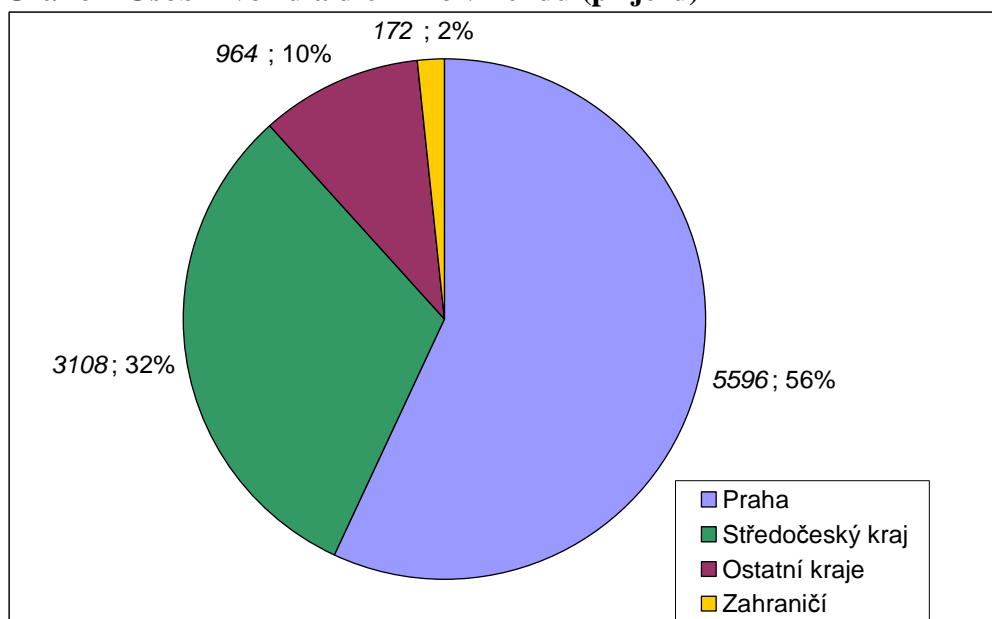


Zdroj: vlastní výzkum

Z pohledu nákladních vozidel má tento areál daleko rozsáhlejší vazby. Některé z příjezdících kamionů disponovaly zahraničními RZ, tudíž importované zboží může pocházet ze zahraničí. Kromě zahraničních kamionů se do areálu sjíždějí i ty z Česka, kterých je dle pozorování více než zahraničních. Jejich příjezd a odjezd je však nepravidelný v porovnání s osobními vozidly, které vykazují zvýšený pohyb po areálu

od časných ranních hodin a pozdních večerních. Pro ilustraci uvádím alespoň dva vyzorované příklady pohybu nákladních vozidel. Například od časných ranních hodin do pozdních odpoledních do areálu postupně přijíždějí pekařská vozidla, která nejspíše směřují do obchodů s potravinami a do restaurací. Tato vozidla pochází zejména z Prahy a Středočeského kraje. Druhý případ představuje pevně dané příjezdy kamionů. Jedná se o nákladní vozidla čistírny prádla, která s největší pravděpodobností směřují do přilehlého aquaparku. Jejich příjezd se pohybuje okolo 3. a 4. hodiny ranní a dojíždějí z kraje Vysočina.

Graf 6 – Osobní vozidla dle RZ o víkendu (příjezd)



Zdroj: vlastní výzkum

5.4 Dopad existence lokality

Jednoznačně, přílišná rozlehlost areálu a rozdrobenost jednotlivých prodejen a skladů ztěžuje kompaktní podání informací o dané lokalitě i samotný pohyb uvnitř komerčního areálu. Pozitivem areálu Čestlice-Průhonice je však vysoká koncentrace pracovních sil, kdy jednotlivé prodejny a sklady vyžadují pro svůj provoz mnoho zaměstnanců. Dalším pozitivem je četná nabídka produktů (potraviny, luxusní šperky aj.), materiálů a služeb (logistika, servis aj.), která uživatelům areálu (resp. zákazníkům) umožňuje uspokojit jeho poptávku.

Ovšem nejen pozitiva přichází společně s existencí lokality. Vyskytují se nové a neméně podstatné problémy, které se mohou projevit v dané lokalitě, ale i na vyšších řádových úrovních. Dopad či vliv zejména komerčních areálů na širší okolí – které se nachází mimo území městského centra – je spekulativní, spíše tyto zóny připomínají

tzv. katedrály v poušti¹⁴ (Sýkora 2007a). Působí zde mnoho zahraničních firem. Akumulace kapitálu a zvyšování zisku je předním motivem pro tyto firmy (Sýkora 2000), což ve výsledku znamená, že např. kapitál vytvořený pracovní silou v komerční lokalitě je odčerpáván zpět na místo ústředí firem, které se nachází daleko za hranicemi Česka.

Jednoznačně výrazný vliv má komerční suburbanizace (také rezidenční) na dopravu, jejíž intenzita se nejvíce projevuje na hranicích metropolí. Nutno dodat, že se intenzita dopravy na hranicích Prahy mezi lety 1990 a 2005 rapidně zvýšila o celých 226 % (Ouředníček, Temelová 2011). Obyvatelé suburbii jsou stále více závislí na automobilu, neboť pro ně představuje komfort a nezávislost (Ouředníček, Temelová 2011), které jim běžná veřejná doprava nedokáže poskytnout při cestách do zaměstnání či za ostatními aktivitami.

Problém lokality tedy může pramenit z jejího dopravního zahlcení (viz tab. 1). Ovšem není tomu tak. Výraznější dopravní zahlcení¹⁵ se během celého dne neprojevilo navzdory faktu, že areálem ve všední den celkem projede více jak 24 tisíc vozidel, o víkendu více jak 20 tisíc. Jediným negativním dopadem, který zdejší doprava zapříčiňuje, je zhoršení kvality ovzduší a vyšší intenzita hluku v lokalitě i jejím bezprostředním okolí¹⁶.

Tab. 1 – Celkové zatížení lokality dopravou

Vozidlo	Čtvrtek		Sobota	
	příjezd	odjezd	příjezd	odjezd
osobní	11 476	11 736	9 840	10 216
nákladní	412	496	88	124
bus	127	126	77	77
celkem	12 015	12 358	10 005	10 417

Zdroj: vlastní výzkum

Počet příjezdících a odjíždějících osobních vozidel je v obou dnech (tj. ve čtvrtek a sobota) stejný. V obou případech je vyšší počet odjíždějících aut přibližně o 300 vozidel. Domnívám se, že tento rozdíl může být způsoben nájezdy na dálnici směrem do Prahy, které mohou využívat obyvatelé z okolních a blízkých vesnic pro možný spoj do hlavního města. Tito řidiči mohou přijíždět dalšími 4 vjezdy do areálu, které nebyly předmětem mého výzkumu, a tím mohli navýšit počet odjíždějících. Jelikož sjezd směrem z Prahy do Brna neprochází areálem, tyto automobily už nemohou být poté

¹⁴ Blažek (2002) pokládá za katedrálu v poušti velký podnik či závod, který využívá zejména vyspělé technologie a je izolován od okolních ekonomických subjektů v regionu, neboť podléhá podřízenosti svého firemního ústředí.

¹⁵ Myšleno tvoření se kolon na semaforech a kruhovém objezdu.

¹⁶ Tvzení na základě hodnocení pobytu v lokalitě.

(při návratu) zahrnutý do výzkumu. Na základě vlastního výzkumu lze tvrdit, že o víkendu tímto areálem projíždí méně osobních i nákladních vozidel a autobusů i přesto, že o víkendu mají lidé více pracovního volna. Nákladní automobily jezdí přibližně 3krát více ve všední dny než o víkendu. Rozdíl mezi příjíždějícími a odjíždějícími nákladními vozidly je podobný jako u osobních, tj. převládají odjíždějící nákladní vozidla. Frekvence autobusových linek je ve všední dny skoro dvakrát vyšší než o víkendech, ovšem rozdíl mezi příjíždějícími a odjíždějícími je během celého týdne téměř nulový.

6. Závěr

Z hlediska hodnocení použitých metod ve výzkumu lze tvrdit, že metoda přímého pozorování má veskrze několik úskalí. Časová i finanční náročnost je zcela evidentní. Časová náročnost představuje nepřetržité sledování projíždějících vozidel po celý den, které se musí opakovat další dny a na více místech, z čehož pramení i finanční náklady s tím spojené. Také občas složité rozpoznávání RZ vozidel (např. nečitelné a špinavé RZ) vytváří nejednoznačné metodické prostředí pro výzkum. Pro podání ucelených informací o lokalitě by bylo třeba kombinace více použitých metod. Ideální by byla kombinace pozorování a řízených rozhovorů s uživateli areálu, aby vztahy uvnitř lokality mohly být součástí komplexní práce. Tímto by vznikl kompaktnější a ucelenější obrázek o rytmu dané lokality, který by mohl sloužit k informovanosti veřejnosti i plánujících regionálních útvarů při dalším rozvoji obchodního areálu Čestlice-Průhonice.

Shrnutím teorie dostáváme, že fenomén edge cities je typický pro severoamerické metropole. Vyznačuje se několika kritérii (viz Garreau 1992), z nichž nejdůležitější představuje koncentrace kancelářských a administrativních ploch v zázemí velkých měst. K tradičnímu centru města se tímto vytváří konkurenční centra v zázemí metropolí s vysokou koncentrací office prostorů, obchodů, pracovních příležitostí a informací. V evropském prostoru se klasické severoamerické edge cities nevyskytují, ale formují se zde podobné struktury. Evropské často vznikají jako doplňky k celkové struktuře města, nevytváří se jako konkurence pro tradiční centra. Oproti klasickým edge cities nevznikají nahodile, tyto oblasti jsou spojené s vyšší mírou územního plánování a vyznačují se specializací. V Česku, konkrétně v Pražském městském regionu, klasické severoamerické edge city nenajdeme, ovšem evropskou verzi edge cities ano. Komerční areál Čestlice-Průhonice svým zvýšeným počtem denních

obyvatel, rozvinutých služeb a pracovních příležitostí představuje tzv. české edge city na území Pražského městského regionu.

Z lokální případové studie obchodního areálu Čestlice-Průhonice a jeho dopravního rytmu vyplývá, že oblast je velice dynamická. Od časných ranních hodin do pozdních večerních do lokality proudí množství osobních automobilů, nákladní auta projíždějí lokalitou skoro po celý den, autobusy též. Studie komerčního areálu jen dokazuje, že se v zázemí Prahy zformovala nová koncentrace obyvatel, pracovních míst, produktů a služeb, jejímiž zákazníky a pracujícími jsou z větší části (necelých 55 %¹⁷) obyvatelé hlavního města. To znamená, že tento areál má intenzivní vazby na hlavní město, je de facto jeho součástí. Budoucí vývoj této lokality je však zatím nejasný. Okolní volné pozemky začínají být pomalu zastavěny, tudíž významnější územní expanze již nepřipadá v úvahu. S postupnou nasyceností trhu obchody může zájem o lokalitu upadat, nicméně s rozvojem suburbanizace a místních rezidenčních lokalit se atraktivita může zvyšovat, pro místní obyvatele (zajisté i pro ostatní obyvatele).

Dalšími možnostmi rozšíření výzkumu může být studium dočasně přítomného obyvatelstva za účelem kompaktnějšího pochopení existence lokality (viz např. Pospíšilová 2012). Studium zdejší populace by však požadovalo jiné metody výzkumu. K tomu by ovšem bylo nutné osobně konzultovat jednotlivé firmy sídlící v oblasti za účelem zjištění počtu jejich pracovníků během jednoho dne. Samotné zjištění počtu pracovníků nelze jiným než zpoplatněným způsobem za účasti soukromých firem provést, neboť ne každá firma je ochotna na základě osobního jednání informace poskytnout. Jedním z možných bezplatných zdrojů může být obchodní rejstřík, ten ovšem eviduje finanční údaje a pohyby kapitálu (ne počet zaměstnanců) za firmy pouze celkově a ne za jednotlivé pobočky. Nutno dodat, že v oblasti se nachází mnoho poboček řetězců (viz např. Makro, Kika, Bauhaus aj.) a málo firem, které mají jedinou pobočku v Česku, právě v areálu Čestlice-Průhonice. Pomocí censu bychom mohli získat data o dojížděci, čímž bychom nejefektivněji určili skutečný počet pracovníků v oblasti. Nicméně poslední dostupná data pochází ze Sčítání domu, lidu a bytů konaného roku 2001, což v našem případě představuje velký problém, poněvadž v té době valná část areálu ještě nebyla postavena. Možným východiskem získání dat o dojížděci budou výsledky censu konaného roku 2011. Dalším bezplatným zdrojem o počtu pracovníků je Administrativní registr ekonomických subjektů dostupný na stránkách Ministerstva financí ČR. Ten ovšem udává počty zaměstnanců firem podle různých početních kategorií a ne přesný počet pracovníků. Vyjma pracovníků se přes den v areálu pohybuje též početnější skupina obyvatel a tou jsou zákazníci.

¹⁷ Jedná se o průměr počtu přijíždějících osobních vozidel do areálu z hlavního města Prahy ve všední den a o víkend.

Nejefektivnějším a zároveň nejnáročnějším způsobem, jak zjistit počet zákazníků jednotlivých forem, je přímá konzultace s jednotlivými zástupci – zdali nedisponují statistikami týkající se počtu návštěvníků – firem nebo přímá pozorování daných firem, což i tato studie potvrdila, že je velice časově a finančně náročné.

Tato práce přispěla k poznání: (1) nového urbánního fenoménu edge city, (2) časové (prostorové) dimenze nově vznikajících komerčních areálů v zázemí Prahy. Poznatky získané při výzkumu lze využít pro další studium především nerezidenčních lokalit v suburbii našich metropolí. Taktéž mohou sloužit za účelem vyšší informovanosti o dopravě v zázemí Prahy a její lepší organizaci.

Literatura

ANDERSON, W. P., KANAROGLOU, P. S., MILLER, E. J. (1996): Urban form, energy and the environment; a review of issues, evidence and policy. *Urban Studies*, 33, č. 1, s. 7-35.

BEAUREGARD, R. A. (1995): Edge Cities: Peripheralizing the center. *Urban Geography*, 16, č. 8, s. 708-721.

BLAŽEK, J. (2002): Velké firmy a subjekty progresivního terciéru jako aktéři regionálního rozvoje v ČR, In: Hampl, M. (ed.): *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Praha, s. 227-249.

BONTJE, M., BURDACK, J. (2005): Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad. *Cities*, 22, č. 4, s. 317-330.

BRABEC, T. (2009): *Gated communities: rezidenční separace a privatizace veřejného prostoru v Česku*. Diplomová práce. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 100 s.

BRENNER, N. (1999): Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union. *Urban Studies*, 36, č. 3, s. 431-451.

BURGESS, E. W. (1925): *The Growth of the City: an Introduction to a Research Project*. In: Le Gates, R. T., Stout, F. (eds.): *The City Reader*, London, Routledge, 2000, s. 153-161.

BURKE, R. (2011): Tysons Corner: Fairfax County's new "downtown". (cit. 2012-03-23). Dostupné z WWW: < <http://www.virginiabusiness.com/index.php/news/article/tysons-corner-fairfax-countys-new-downtown/> >

CASTELLS, M. (1996): *The information age: economy, society and culture*. Vol. I, *The rise of the network society*. Blackwell, Malden, 556 s.

CBRE (2012): Pražský trh s kancelářskými prostory, 1. čtvrtletí 2012. (cit. 2012-04-28). Dostupné z WWW: <http://www.cbre.eu/portal/pls/portal/res_rep.show_report?report_id=1765>

CERUZZI, P. E. (2008): Internet alley: high technology in Tysons Corner, 1945-2005. MIT Press, Cambridge, 242 s.

ELLEGARD, K. (1999): A time-geographical approach to the study of everyday life of individuals – a challenge of complexity. *GeoJournal*, 48, č. 3, s. 167-175.

GANS, H. J. (1982): The Levittowners: ways of life and politics in a new suburban community. Columbia University Press, New York, 474 s.

GARREAU, J. (1992): Edge City: Life on the New Frontier. Anchor Books, New York, 548 s.

GIDDENS, A. (1998): Důsledky modernity. SLON, Praha, 195 s.

HÄGERSTRAND, T. (1967): Innovation, diffusion as a spatial process. University of Chicago, Chicago, 334 s.

HAMILTON, F. E. I., DIMITROVSKA ANDREWS, K., PICHLER-MILANOVIC, N. (2005): Transformation of cities in Central and Eastern Europe: towards globalization. United Nations University Press, Tokyo, 519 s.

CHUMAN, T., ROMPORTL, D. (2011): Komerční suburbanizace. In: Ouředníček, M., Temelová, J., Pospíšilová, L. (eds.): Atlas sociálně prostorové diferenciacie České republiky. Karolinum, Praha, 140 s.

IRA, V. (2001): Geografia času: prístup, základné koncepty a aplikácie. *Geografický časopis*, 53, č. 3, s. 231-246.

JONES LANG LASALLE (2011a): Warehousefinder. (cit. 2012-04-12). Dostupné z WWW: <<http://warehousefinder.cz/briefcase/show/magazyn/>>

JONES LANG LASALLE (2011b): Prague City Report Q4 2011. (cit. 2012-04-12). Dostupné z WWW: <http://www.joneslanglasalle.cz/ResearchLevel1/Q4_2011_Prague_City_Report.pdf>

KNOX, P., PINCH, S. (2010): Urban Social Geography: an introduction. Pearson Education, Harlow, 373 s.

LANG, R. E., LE FURGY, J. (2003): Edgeless cities: Examining the Noncentered metropolis. In: Housing Policy Debate, 14, č. 3, s. 427-460.

LANG, R. E., SANCHEZ, T. W., ONER, A. C. (2009): Beyond edge city: Office geography in the new metropolis. Urban Geography, 30, č. 7, s. 726-755.

LEINBERGER, C. B., LOCKWOOD, C. (1986): How Business is Reshaping America. (cit. 2012-04-09). Dostupné z WWW: <<http://www.theatlantic.com/past/docs/issues/95nov/malls/howbiz.htm>>

MARCUSE, P., VAN KEMPEN (2000): Globalizing cities: a new spacial order? Blackwell, Oxford, 318 s.

MEYER, E. L (2008): A Shopping Nexus Outside Washington Plots a Future as an Urban Center. (cit. 2012-03-23). Dostupné z WWW: <http://www.nytimes.com/2008/12/17/business/17tysons.html?_r=2>

MULÍČEK, O (2002): Suburbanizace v Brně a jeho okolí. In: Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha, s. 171-181.

MULÍČEK, O. (2008): Geografie sídel. In: Toušek (ed.): Ekonomická a sociální geografie, Aleš Čeněk, Plzeň, s. 97-130.

NOVÁK, J. (2004): Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti (magisterská práce). Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 112 s.

OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 235-253.

OUŘEDNÍČEK, M. (2011): Satelitní městečka. (cit. 2012-04-10). Dostupné z WWW: <[http:// www.suburbanizace.cz/05_teorie_satelitni_mestecka.htm](http://www.suburbanizace.cz/05_teorie_satelitni_mestecka.htm)>

OUŘEDNÍČEK, M., BIČÍK, I., VÁGNER, J. (2007): Suburbanizace v zázemí Prahy. Životné prostredie, XLI, č. 6, s. 303-306.

OUŘEDNÍČEK, M., ČEJKOVÁ, E. (2009): Rezidenční suburbanizace v zázemí Českých Budějovic. In: Kubeš, J. a kol.: Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace II. Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela, Bánská Bystrica, s. 47-58.

OUŘEDNÍČEK, M., NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J., PULDOVÁ, P. (2009): Metody geografického výzkumu města. In: Ferenčuhová, S., Hledíková, M., Galčanová, L., Vacková, B. (eds): Město: Proměnlivá ne/samozřejmost. Pavel Mervart/Masarykova univerzita, Brno, s. 93-128.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2008): Současná česká suburbanizace a její důsledky. Veřejná správa, č. 4, příloha.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2009): Twenty years after socialism: the transformation of Prague's inner structure. *Studia Sociologia*, 54, č. 1, s. 9-30.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2011): Suburbanizace.cz: suburbanizace a doprava. (cit. 12-06-30). Dostupné z WWW: < <http://web.natur.cuni.cz/ksgrrsek/urrlab/user/documents/default/suburbanizace/brozura/5.pdf>>

PHELPS, N. A. et al. (2006): *Post-Suburban Europe: Planning and Politics at the Margins of Europe's Capital Cities*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 248 s.

PHELPS, N. A., PARSONS, N. (2002): Edge Urban Geographies: Notes from the Margins of Europe's Capital Cities. *Urban Studies*, 40, č. 9, s. 1725-1749.

POSPÍŠILOVÁ, L. (2012): Denní rytmus lokalit pražského centra. In: Ouředníček, M., Temelová, J. (eds.): *Sociální proměny pražských čtvrtí*. Academia, Praha, s. 136–158.

ROSENBERG, M. (2012): Edge City: Identified by Joel Garreau in 1991. (cit. 2012-03-23). Dostupné z WWW: <<http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/edgecity.htm>>

SENESE, D. J. (2004): Historians tackled history of Tysons Corner. (cit. 2012-03-23). Dostupné z WWW: <http://www.gfhs.org/local_lore/senese_01.htm>

STANILOV, K. (2007): The post-socialist city: urban form and space formations in Central and Eastern Europe after socialism. Springer, Dordrecht, 490 s.

SÝKORA, L. (1996): Transformace fyzického a sociálního prostředí Prahy. In: Hampl, M., a kol.: Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. Praha, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, s. 361-394.

SÝKORA, L. (2000): Globalizace a její společenské důsledky. In: Daněk, P., Jehlička, P., Tomeš, J. (eds.): Stát, prostor, politika: vybrané otázky politické geografie. Univerzita Karlova v Praze, Praha, s. 1-20.

SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl a kol. (eds.): Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 127-166.

SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 39, č. 2, s. 55-71.

SÝKORA, L. (2004): Gentrification in post-communist cities. In: Atkinson, R., Bridge, G., (eds.): The New Urban Colonialism: Gentrification in a Global Kontext. Routledge, London, s. 90-105.

SÝKORA, L. (2007a): Výzvy postsocialistického města. Era 21, č. 2, s. 54-57.

SÝKORA, L. (2007b): Office development a post-communist city formation: The case of Prague. In: Stanilov, K. (ed.): The post-socialist city: urban form and space transformations in Central and Eastern Europe after socialism. Springer, Dordrecht, s. 117-145.

SÝKORA, L. (2009): Post-Socialist Cities. In: Kitchin, R., Thrift, N. (eds): International Encyclopedia of Human Geography, Volume 8. Elsevier, Oxford, s. 387-395.

SÝKORA, L. (2010): Rezidenční segregace. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Ministerstvo pro místní rozvoj. (cit. 2012-03-23). Dostupné z WWW: <http://web.natur.cuni.cz/~sykora/pdf/Sykora_ed_2010_Rezidencni_segregace.pdf>

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. (eds.): Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas: Market Forces versus Planning Regulations, Springer, Dordrecht, s. 209-233.

TEMELOVÁ, J. (2006): Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí. In: Ouředníček, M. (ed): Sociální geografie pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, s. 19-41.

THRIFT, N. (1977): An Introduction to Time-Geography. (cit. 2012-05-29). Dostupné z WWW: <<http://www.qmrg.org.uk/files/2008/11/13-time-geography.pdf>>

TSENKOVA, S., NEDOVIC-BUDIC, Z. (2006): The urban mosaic of post-socialist Europe: space, institutions and policy. Physica-Verlag, Heidelberg, 390 s.

VÁGNER, J. (2001): Vývoj druhého bydlení v Česku. In: Bičík, I. (ed.): Druhé bydlení v Česku. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, s. 42 – 55.

WEBOVÝ PORTÁL OBCHODNÍ ZÓNY ČESTLICE-PRŮHONICE (2011): Obchodní zóna Čestlice-Průhonice. (cit. 2012-06-03). Dostupné z WWW: <<http://www.pruhonice-cestlice.cz/index.php/o-centru>>