

**Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní**

**Charakter (hustoty) zástavby a její vliv na místní ekonomiku
(investiční i provozní náklady) na příkladu vybrané obce**

Bc. Zuzana Kupčíková

**Diplomová práce
2011**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Zuzana KUPČÍKOVÁ**
Osobní číslo: **E090342**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Regionální rozvoj**
Název tématu: **Charakter (hustoty) zástavby a její vliv na místní ekonomiku (investiční i provozní náklady) (na příkladu vybrané obce/obcí)**
Zadávací katedra: **Ústav veřejné správy a práva**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem práce je vyhodnotit charakter (hustoty) zástavby a jeho vliv na místní ekonomiku

- Uspořádání města a typy zástavby
- Ekonomika v území
- Charakteristika územních struktur případné studie
- Rozbor a charakteristika provozních a investičních nákladů jednotlivých typů zástavby
- Vliv zástavby na místní ekonomiku

Rozsah grafických prací: —
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

AUSTIN, D. A.: City and suburban competition. Prague: CERGE-EI, 2005. ISBN 80-7343-044-4

MAIER, K., ŘEZÁČ V. Ekonomika v území: urbanistická ekonomika a územní rozvoj, ČVUT Praha, 2006, ISBN: 80-01-03-447-X

PEKOVÁ, J. Veřejné finance: úvod do problematiky, ASPI, a.s. Praha, 2008,

ISBN: 978-80-7357-358-4

ŠILHÁNKOVÁ, V. a kol. Suburbanizace - hrozba fungování malých měst, Civitas per Populi Hradec Králové, 2007, ISBN: 978-80-903813-3-9

Ministerstvo pro místní rozvoj [online]

Dostupný na WWW: <http://www.mmr.cz/>


Ústav územního rozvoje [online]

Dostupný z WWW: <http://www.uur.cz/>

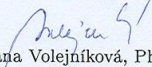
Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.
Ústav veřejné správy a práva

Datum zadání diplomové práce: 23. června 2010

Termín odevzdání diplomové práce: 6. května 2011


doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.


doc. Ing. Jolana Volejníková, Ph.D.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 2. srpna 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla dle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 29. 6. 2011

Zuzana Kupčíková

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala své vedoucí práce doc.Ing.arch. Vladimíře Šilhánkové Ph.D. za cenné rady, připomínky a čas, který mi při zpracování diplomové práce věnovala, Ing. Martinu Maštálkovi Ph.D., Mgr. Pavlu Sedlákovi Ph.D. a studentům fakulty ekonomicko-správní Bc. Lence Remešové a Bc. Petru Laštovičkovi za cenné rady a připomínky při práci v programu ArcGis Desktop 9.3.

Anotace

Diplomová práce se zabývá charakterem zástavby a jejím vlivem na místní ekonomiku. Zprvu pojednává o základním členění města, jednotlivých typech prostorových struktur a jejich stručným popisem. Praktická část práce se snaží na vybraném příkladu města vytvořit prostorovou a ekonomickou analýzu jednotlivých typů prostorových struktur a zjistit, jaké ekonomické nároky klade na municipální rozpočet.

Klíčová slova

prostorová struktura města, prostorové uspořádání, suburbánní oblast, ekonomika v území, urbanismus

Title

The character of a building density of a municipality and its influence on a local economics (capital and operational costs) on the example of selected municipality

Annotation

This thesis deals with the character of built-up area and their influence on local economy. Initially the work is concerning with the basic structure of the city, particular types of spatial structures and their description.

The participial part of the work consist of the spatial and economic analysis from the point of view of spatial structures in the particular city and finds which economic demands are placed on municipal budget.

Keywords

spatial structure of city, spatial arrangement, suburban area, local economics, urbanism

Obsah

1	ÚVOD.....	9
2	PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA	10
2.1	CHARAKTERISTICKÉ ZNAKY MĚST	10
2.2	ZÁKLADNÍ POJMY V OBLASTI PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA.....	11
2.2.1	<i>Prostorová struktura města</i>	<i>12</i>
2.2.2	<i>Prostorové uspořádání města</i>	<i>13</i>
2.2.3	<i>Vnitřní struktura města</i>	<i>17</i>
2.3	ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ MĚSTA.....	21
2.3.1	<i>Členění prostorové struktury města pro potřeby této práce</i>	<i>24</i>
3	EKONOMIKA V ÚZEMÍ.....	29
3.1	ÚZEMÍ A ÚZEMNÍ EKONOMIKA	29
3.1.1	<i>Půda jako ekonomický statek.....</i>	<i>30</i>
3.1.2	<i>Aplikace zákona nabídky a poptávky.....</i>	<i>31</i>
3.2	EKONOMICKÉ ASPEKTY VYBRANÝCH FUNKČNÍCH TYPŮ MĚSTA	32
3.2.1	<i>Teorie rozmístění bydlení ve městě (teorie filter down, teorie trade off).....</i>	<i>32</i>
3.2.1.1	<i>Vztah dopravy a bydlení</i>	<i>34</i>
4	PROSTOROVÉ ASPEKTY JEDNOTLIVÝCH STRUKTUR MĚSTA.....	35
4.1	HISTORICKÉ JÁDRO MĚSTA.....	35
	HUSTOTA OSÍDLENÍ.....	35
	<i>Zeleň</i>	<i>36</i>
4.2	CENTRÁLNÍ MĚSTSKÁ ČTVRŤ (OBDOBÍ 19. A POČÁTEK 20. ST.)	36
	<i>Hustota osídlení</i>	<i>36</i>
	<i>Technická infrastruktura.....</i>	<i>37</i>
	<i>Údržba zeleně</i>	<i>37</i>
4.3	MĚSTSKÁ VILOVÁ ČTVRŤ	37
	<i>Hustota osídlení</i>	<i>37</i>
	<i>Dopravní infrastruktura.....</i>	<i>37</i>
	<i>Technická infrastruktura.....</i>	<i>37</i>
	<i>Zeleň</i>	<i>38</i>
4.4	SÍDLIŠTĚ.....	38
	<i>Hustota osídlení</i>	<i>38</i>
	<i>Dopravní infrastruktura.....</i>	<i>38</i>
	<i>Technická infrastruktura.....</i>	<i>38</i>
	<i>Zeleň</i>	<i>39</i>
4.5	REZIDENČNÍ SUBURBÁNNÍ OBLAST.....	39
	<i>Hustota osídlení</i>	<i>39</i>
	<i>Dopravní infrastruktura.....</i>	<i>39</i>
	<i>Technická infrastruktura.....</i>	<i>40</i>
	<i>Údržba zeleně</i>	<i>40</i>
4.6	VESNICKÁ OBLAST	40
	<i>Hustota osídlení</i>	<i>40</i>
	<i>Dopravní infrastruktura.....</i>	<i>40</i>
	<i>Technická infrastruktura.....</i>	<i>41</i>
	<i>Údržba zeleně</i>	<i>41</i>
4.7	POROVNÁNÍ JEDNOTLIVÝCH PROSTOROVÝCH STRUKTUR Z HLEDISKA JEJICH VÝHODNOSTI PRO FUNGOVÁNÍ MĚSTA JAKO CELKU	41
4.7.1	<i>Regulativy prostorového využití území</i>	<i>42</i>
4.7.2	<i>Orientační ceny některých základních komodit</i>	<i>43</i>
5	ZÁVĚR TEORETICKÉ ČÁSTI.....	46
6	PŘÍPADOVÁ STUDIE VYBRANÉHO MĚSTA.....	47
6.1	ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ V HRADCI KRÁLOVÉ	47
7	ANALÝZA TYPŮ PROSTOROVÝCH STRUKTUR V HRADCI KRÁLOVÉ.....	49

7.1	HISTORICKÉ JÁDRO MĚSTA.....	50
7.2	CENTRÁLNÍ MĚSTSKÁ ČTVRŤ	52
7.3	MĚSTSKÁ VILOVÁ ČTVRŤ	54
7.4	SÍDLIŠTĚ.....	56
7.5	REZIDENČNÍ SUBURBÁNNÍ OBLAST.....	58
7.6	VESNICKÁ OBLAST	60
8	ANALÝZA PROVOZNÍCH VÝDAJŮ V HRADCI KRÁLOVÉ.....	64
9	ANALÝZA PROVOZNÍCH VÝDAJŮ JEDNOTLIVÝCH PROSTOROVÝCH STRUKTUR.....	67
10	ZÁVĚR	76
	SEZNAM LITERATURY	79
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	80
	SEZNAM TABULEK	81
	SEZNAM GRAFŮ.....	81

1 Úvod

V dnešní době dochází k častým změnám zástavby, kdy se má na mysli zejména její rozšiřování. Území měst mění rychle svojí současnou podobu a s nimi mění podobu i jejich okolí. Zástavba mnohdy roste tak rychle, a to nejen na okrajích měst, že může dojít i k pohlcení lesů, luk či jiných dříve nezastavěných ploch, ale k rozšiřování zástavby dochází také mimo okrajové části. Každé město je pomyslně rozděleno na prostorové struktury. V každé takovéto prostorové struktuře jsou jinak rozsáhlé dopravní plochy, je zde různý typ zástavby a také zeleň se vyskytuje v menším či větším rozsahu. Proto smyslem zpracování daného tématu je zamyšlení se nad zvolenými typy prostorových struktur a to jak z hlediska jejich celkové rozlohy, tak z hlediska jednotlivých ploch. Především se jedná o již zmiňované plochy zastavěné, plochy dopravní a plochy městské (veřejné) zeleně. Všechny tyto plochy, zejména jejich údržba stojí obyvatelstvo nemalé finanční prostředky, a mnozí z nás možná ani netuší, jakou částku každoročně ze svých úspor vydávají. Tato práce se snaží danou situaci přiblížit zejména z ekonomického hlediska.

Z hlediska provozních výdajů bude v každém typu prostorové struktury pozornost zaměřena především na plochy zeleně a dopravní plochy, protože u těchto ploch z pohledu jejich vlivu na rozpočet města má smysl dané údaje zjišťovat.

Hlavním podnětem pro zpracování daného tématu byla skutečnost, že ještě nebylo nikým tak podrobně zpracováno a že výsledky, které budou provedenou analýzou získány, mohou být zajímavým přínosem pro zkoumání ekonomických dopadů jednotlivých prostorových struktur.

Cílem práce je zjistit, zda má charakter prostorové struktury zástavby nějaký vliv na „místní ekonomiku.“ Přesněji dopady do rozpočtu města v souvislosti s náklady spojenými s fungováním a provozem té které prostorové struktury. Teoretické předpoklady vztahu prostorové struktury a nákladů spojených s jejím fungováním se pokusím ověřit na příkladu města Hradce Králové.

2 Prostorová struktura města

2.1 Charakteristické znaky měst

Lidé si svá města utvářejí tak, aby vyhovovala jejich potřebám. Probíhají zde určité měnící se životní procesy. Proto by mělo být město uzpůsobeno tak, aby bylo schopno přijímat nové nároky. Člověk neustále usiluje o to, aby byla města krásná, pestrá a užitečná. Vývojem měst se nemusí rozumět pouze jejich velikostní růst. Ve městech probíhá restrukturalizace jejich organismu a krystalizace jejich prostorové struktury a jejich funkční skladby, vnějšího i vnitřního obrazu, urbanistických a architektonických hodnot.

Městský způsob života představuje určité odlišnosti od života na vesnicích. Život ve městech bývá více anonymní a neosobní. Také zde klesá počet osobních vztahů a naopak dochází k růstu vztahů profesionálních. V každém případě se ve městech vyskytují sociálně patologické jevy (prostituce, zločinnost, rozpady manželství) více než u vesnického obyvatelstva.

Obecně můžeme město definovat jako sídelní útvar, který má tyto **charakteristické znaky**:¹

- Vysoká koncentrace a kompaktnost zástavby
- Vysoká hustota a koncentrace obyvatelstva
- Relativní velikost (v porovnání s jinými sídly)
- Specifická demografická, profesní a sociální skladba obyvatelstva
- Koncentrace správních, řídicích a obslužných funkcí, jejichž význam přesahuje hranice vlastního města
- Menší počet pracujících lidí v zemědělství

¹ *Vývoj měst* [online]. 2004 [cit.2011-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch06s02.html>>.

2.2 Základní pojmy v oblasti prostorového uspořádání města

Než se budeme podrobně zabývat problematikou daného tématu, je potřeba si definovat některé základní pojmy.

Urbanismus

urbanismem rozumíme vědu, která se zabývá prostorovým uspořádáním města, jeho vazbami a vztahy. Tento multidisciplinární obor řeší prostorové uspořádání sídelního prostoru, lidských sídel a osídlení.

Urbanizace

proces, kdy dochází ke koncentraci obyvatelstva do měst. Dochází k postupnému obestavění centra města obytnou zástavbou. Urbanizace je úzce spojena s průmyslovou revolucí. Velká města fungovala už ve starověku, ale urbanizace se ve větším rozsahu objevila právě až s příchodem průmyslové revoluce (konec 18. st.). Obecně se rozlišují tyto typy urbanizace:

- přímá – přímé stěhování obyvatel z vesnice do velkých měst
- nepřímá – nejprve dochází ke stěhování obyvatel z vesnice do malého města a poté teprve do velkého města
- suburbanizace / de(s)urbanizace – vystěhování obyvatel z velkých měst na okraj města
- reurbanizace – probíhají oživovací procesy, jako je obnovení obytných funkcí v centrech měst, přeměna zaniklých průmyslových prostor na obchodní centra. Dochází ke stěhování obyvatelstva zpátky do centra města.

Sídlo

Jednotka osídlení, tvořená jakýmkoliv trvale obydleným a prostorově odděleným seskupením bytových i nebytových objektů, neboli místo, kde trvale obyvatelstvo žije. Sídla členíme na **venkovská a městská**.

Venkovská sídla jsou taková sídla, mající maximálně 5 000 obyvatel a dále se dělí dle polohy na:

- zemědělská
- příměstská
- ostatní

Městským sídlem je město s více jak 5 000 obyvateli, které má určitou funkci (správní, obchodní, průmyslovou...atd.) a člení se do těchto kategorií:

- malá města (nad 5 000 obyvatel) např. Chlumeck nad Cidlinou, Lipník nad Bečvou
- střední města (nad 20 000 obyvatel) např. Nový Jičín, Šumperk
- velká města (okolo 100 000 obyvatel) např. Pardubice, Olomouc
- velkoměsta (od 1 mil. obyvatel) např. Praha

Charakteristické pro město je bloková zástavba a ulice. Naopak vesnická sídla se vyznačují povětšinou svou návsi, kostelem, rodinnou zástavbou, výškou a charakterem staveb.

Osídlení

Pod tímto pojmem se rozumí soustava lidských sídel včetně vybavení s nimi souvisejícího a sítí, které je propojují.²

2.2.1 Prostorová struktura města

Struktura města obecně je utvářena stavbami, technickým zařízením, náměstím, volnými plochami ulic a zelení. Pro prostorovou strukturu města (struktura zástavby) jsou charakteristické stavební soubory, skupiny staveb i jednotlivé význačné objekty (městský hrad – středověká pevnost, atp.) a vnitřní prostory stavebních souborů, čímž jsou myšleny ulice a náměstí, volné plochy parků a zeleně. Charakteristická je pro strukturu zástavby hustota a způsob zastavění ploch, průměrná výška zástavby, množství a charakter dominantních staveb. V tomto smyslu se při územním plánování zabýváme otázkami prostorové morfologie, která řeší problém působení městského prostředí na obyvatele, a to především v nejdůležitějších místech městského uličního parteru, která jsou intenzivně frekventována.³

² ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra a kol.: *Urbanismus a územní plánování*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. s. 6 ISBN 80-7194-415-7.

³ VÁGNER, Silvestr. *Sídelní struktury*. Vyd. 1. Brno: Vysoké učení technické, Fakulta architektury, 1982. s. 218

Co se týká urbanistické struktury města, v současné době na ni bohužel neexistují novější pohledy jak od autorů Silvestra Vágnera (1982), či Karla Marholda (1992).

2.2.2 Prostorové uspořádání města

Z hlediska prostorového uspořádání města, existuje několik základních prostorových typů. Použití konkrétní formy uspořádání města závisí na přírodních podmínkách a na konfiguraci terénu. Základní formy prostorového uspořádání městského organismu zohledňují potřeby prostorového členění, tak i optimální rozvržení jednotlivých funkčních subsystémů (doprava, zeleň, technická infrastruktura...atd.).⁴ Formy uspořádání města lze dělit následovně:

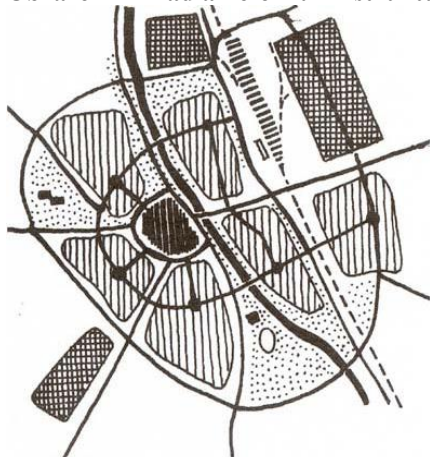
- radiálně – okružní struktura města (koncentrická)
- šachovnicová struktura města
- vějířová struktura města
- lineární struktura města
- pásmová struktura města
- spirálová struktura města
- hexagonální struktura města
- rastrová struktura města

Podrobněji bude pozornost věnována pouze základním formám prostorového uspořádání.

⁴ *Ústav územního rozvoje* [online]. 2010, 27.8.2010 [cit. 2011-02-01]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaB/B3311_MestaSidla_20070509.pdf>.

Radiálně - okružní struktura města

Obrázek 1 - Radiálně-okružní struktura města

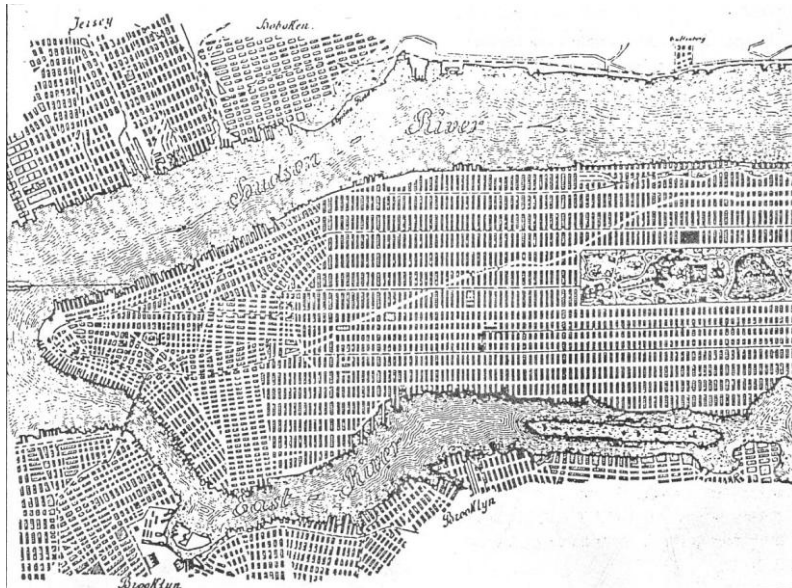


Zdroj: Ústav územního rozvoje [online]. 2010, 27.8.2010 [cit. 2011-02-01]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaB/B3311_MestaSidla_20070509.pdf>.

Jedná se o základní typ uspořádání města, charakteristické pro většinu našich měst. Cesty a ulice směřují do centra. Radiálně okružní forma města je výsledkem růstu města a je dána hospodářskými a geografickými podmínkami. Tato struktura se týká měst, která vyrostla na nepřilíh členitém území. Původní historické jádro města bylo obeháno hradbami, ke kterým vedla směrem od centra síť komunikací. Postupem času se podél radiál utvořila další osídlení, díky nimž se vytvořil tzv. prstenec obytné, průmyslové a rekreační zóny. Příkladem jsou města Hradec Králové, Brno, Šumperk.

Šachovnicová struktura města

Obrázek 2 - Šachovnicové struktura města

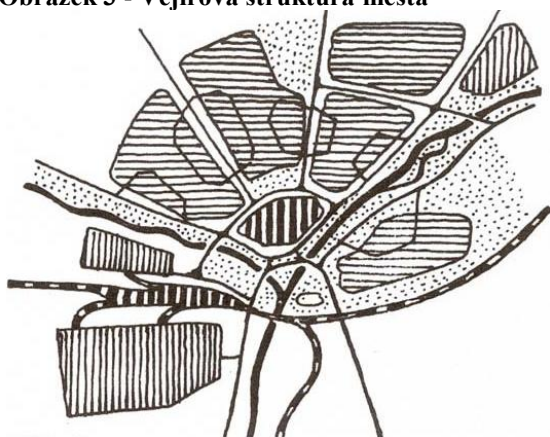


Zdroj: Vodrážka, Peter. Dejiny stavby miest. Bratislava: Slovenská technická univerzita, Fakulta architektúry, 1996

Tento systém se dobře uplatnil při zakládání a velkém růstu měst. Při zakládání šachovnicové sítě hrály u mnohých měst významnou roli prvotní radiály, takže vzniká souběh několika šachovnicových soustav, v jejichž těžišti je přirozené centrum města.⁵ Šachovnicová struktura města se uplatnila především při vzniku severoamerických měst (např. New York), Philadelphia a z českých měst potom Praha – Vinohrady.

Vějířová struktura města

Obrázek 3 - Vějířová struktura města



Zdroj: *Ústav územního rozvoje* [online]. 2010, 27.8.2010 [cit. 2011-02-01]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaB/B3311_MestaSidla_20070509.pdf>.

Při pozornějším pohledu na vějířovou strukturu města lze zjistit, že tato forma je v podstatě jakousi výsečí radiálně okružního uspořádání města. Struktura je typická pro města, jež byla vytvořena soutokem dvou řek. V současné době jsou přírodní prvky, jako je právě řeka nebo meandry překonávány a město se dále rozrůstá. Typ uspořádání se většinou mění na radiálně okružní. Struktura je typická pro města Bern, Skopje, Neapol, Moskva či Mladá Boleslav.

⁵MARHOLD, Karel. *Sídla. Urbanistická typologie II*. Vyd.1. Praha : České vysoké technické učení v Praze, 1991. Základní členění města, s. 165. ISBN 80-01-01467-3

Lineární struktura města

Obrázek 4 - Lineární struktura města



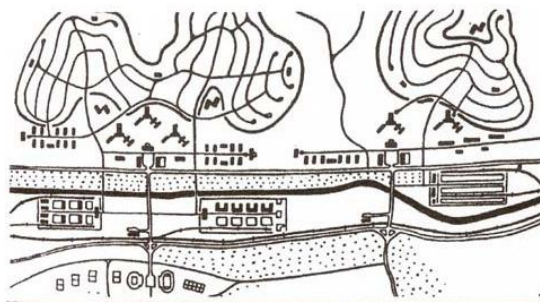
Zdroj: Ústav územního rozvoje [online]. 2010, 27.8.2010 [cit. 2011-02-01]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaB/B3311_MestaSidla_20070509.pdf>.

Lineární město řeší rozložení funkčních složek kolem stanic městské hromadné dopravy při střídání ploch pro bydlení, vybavenost, výrobu a eventuelně celoměstskou rekreaci.

⁶Typickým českým městem s lineární strukturou je Zlín, Malenovice a Otrokovice.

Pásová struktura města

Obrázek 5 - Pásová struktura města



Zdroj: Ústav územního rozvoje [online]. 2010, 27.8.2010 [cit. 2011-02-01]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaB/B3311_MestaSidla_20070509.pdf>.

Myšlenka pásového města byla navržena v Rusku, kdy v roce 1930 vychází Miljutinova teorie pásového města. Rozdělením města do jednotlivých pásem měla být minimalizována doprava. Dalším autorem, jež se zabýval teorií pásového města a jež byl ovlivněn Miljutinem byl Le Corbusier.

⁶ MARHOLD, Karel. *Sídla. Urbanistická typologie II*. Vyd.1. Praha : České vysoké technické učení v Praze, 1991. Základní členění města, s. 160. ISBN 80-01-01467-3

2.2.3 Vnitřní struktura města

V rámci vnitřních struktur města se odborníci zabývají převážně časovým vývojem prostorových struktur (plošné změny, diferenciaci... atd.). Pojem prostorové struktury byl již vysvětlen v kapitole 2.2.1. Charakteristiky, pomocí nichž se sleduje vývoj prostorových struktur, jsou například využití bytového fondu, charakteristika obyvatelstva, využití půdy a další. Obecně se rozlišují dvě základní složky vnitřní prostorové struktury, jež se vzájemně prolínají.

- Fyzická prostorová struktura
- Funkční prostorová struktura

Fyzická prostorová struktura

Fyzická prostorová struktura v sobě zahrnuje jednak morfológickou prostorovou stavbu města ale také fyzický stav jednotlivých objektů a agregátní charakteristiky. Existují základní prvky morfologie města (komunikace, pozemek a budova), ze kterých jsou dále vytvářeny složitější struktury (urbanizační celky, bloky zástavby, uliční síť... atd.). Objekty ve městech mohou být rozmístěny plošně, potom se hovoří o **horizontální morfologii zástavby**. Jsou-li objekty ve městech členěny výškově potom jde o **vertikální dimenzi**.

Funkční prostorová struktura

Pod funkční prostorovou strukturou se rozumí rozdělení města resp. jeho částí podle funkce. Dnešní funkční pojetí města vychází z členění Athénské charty. Rozlišují se tyto základní druhy funkcí⁷

- Bydlení
- Občanská vybavenost, centrum
- Výroba (pracovní příležitosti)
- Rekreační
- Doprava
- Technická infrastruktura

⁷ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra, et al. *Suburbanizace - hrozba fungování malých měst*. Vyd. 1. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2007. Funkční struktura (uspořádání), s. 87. ISBN 978-80-903813-3-9.

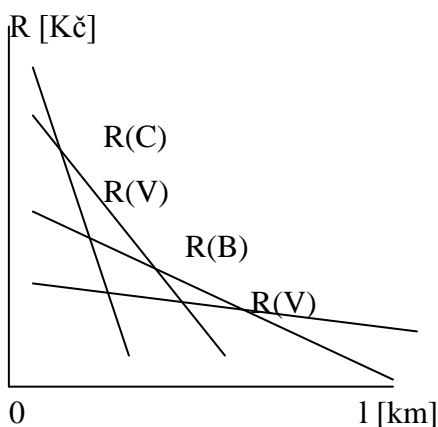
Funkční struktura může být chápána i jako jakási provázanost jednotlivých funkčních složek města.

Během 20. století došlo k vytvoření 3 základních modelů prostorové organizace měst. Jedná se o model koncentrický (Alonsův model), model radiálního rozvoje a Hoytův sektorový model města.

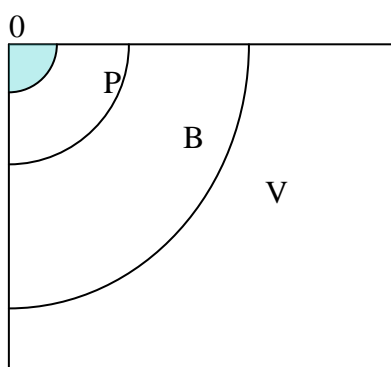
1) Koncentrický model (Alonsův model)


model do jisté míry vysvětluje, proč ve městech dochází k tendencím tvořit koncentrické monofunkční zóny, a proč intenzita ekonomického využití roste směrem k centru.

Graf 1 - Rozmístění funkčního využití ve městě



- R - renta
- l – vzdálenost od centra
- C – centrální zóna
- P – průmyslová výrobní zóna
- B - bydlení
- V – venkovské území



-  - centrum
- P – průmyslová výrobní zóna
- B - bydlení
- V – venkovské území

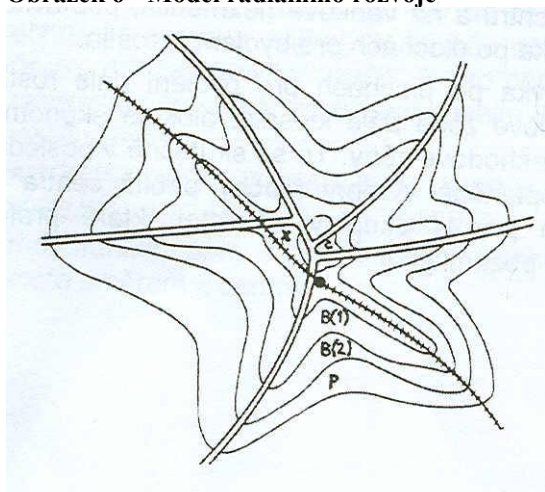
Zdroj: Maier, Karel; Řezáč, Vít. *Ekonomika v území : Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Praha: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, 2006.

Pokud by došlo ke změně cen či nájmu nebo dopravních poměrů, znamenalo by to změnu využívání ploch. Jestliže budou ceny a nájmy růst (např. díky ekonomickému růstu), dojde k posunu křivek **doprava dolů**. Pro příklad je uvedena tato situace. Růst města si může vynutit změnu využití území např. z venkovského neurbanizovaného zázemí na bydlení. Vezme-li se v potaz, že poptávka po plochách v centru a na venkově zůstává nezměněna,

poptávka po bydlení vzrostla a bude tomu tak i nadále, a poptávka po průmyslových plochách klesá a bude klesat dále, potom může nastat situace, kdy opuštěné výrobní plochy, jež se nacházejí poblíž centra, budou přeměněny na obytná území pro skupiny obyvatel, jež upřednostňují dostupnost centra a postačí jim menší byty a pozemky. Daná situace již v posledních desetiletích v některých městech nastala.

2) Model radiálního rozvoje

Obrázek 6 - Model radiálního rozvoje



Zdroj: Maier, Karel; Řezáč, Vít. *Ekonomika v území: Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Praha: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, 2006.

Méně abstraktní podobu koncentrické teorie je možno modifikovat do modelu radiálního rozvoje. Model částečně zobrazuje skutečné poměry ve městech, závislých na mechanické dopravě, kde je okolí hlavních komunikací z hlediska dostupnosti centra výhodnější⁸. Podle vzdálenosti od centra se rozlišují tyto vrstvy:⁹

- Centrální zóna (C)
- Přechodná (tranzitní) zóna (X)
- Bydlení méně kvalitní B (1)
- Bydlení vyšších příjmových skupin B (2)
- Příměstské osídlení (P)

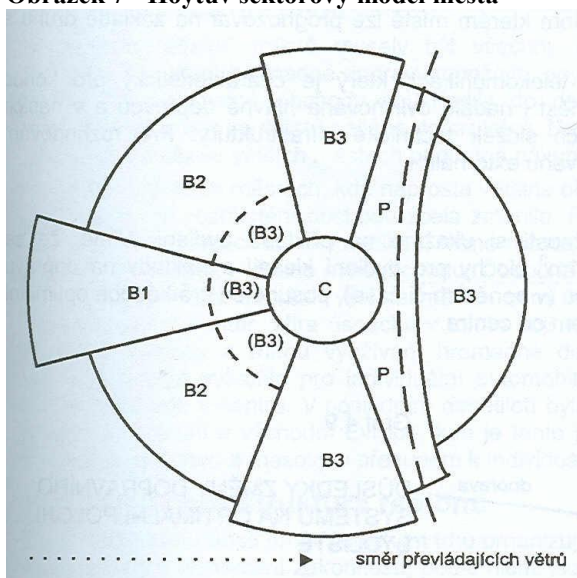
⁸ KAREL, Maier; VÍT, Řezáč. *Ekonomika v území: Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha: České vysoké učení technické, 2006. Vliv trhu na rozmístění funkcí v urbanizovaném území, s. 34. ISBN 80-01-03447-X

⁹ KAREL, Maier; VÍT, Řezáč. *Ekonomika v území: Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha: České vysoké učení technické, 2006. Vliv trhu na rozmístění funkcí v urbanizovaném území, s. 34. ISBN 80-01-03447-X

Přechodnou (tranzitní) zónou se rozumí území, které není dostatečně využíváno, není pro něj vhodné využití, a proto může po nějakou dobu pustnout.

3) Hoytův sektorový model města

Obrázek 7 - Hoytův sektorový model města



Zdroj: Maier, Karel; Řezáč, Vít. *Ekonomika v území: Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Praha: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, 2006.

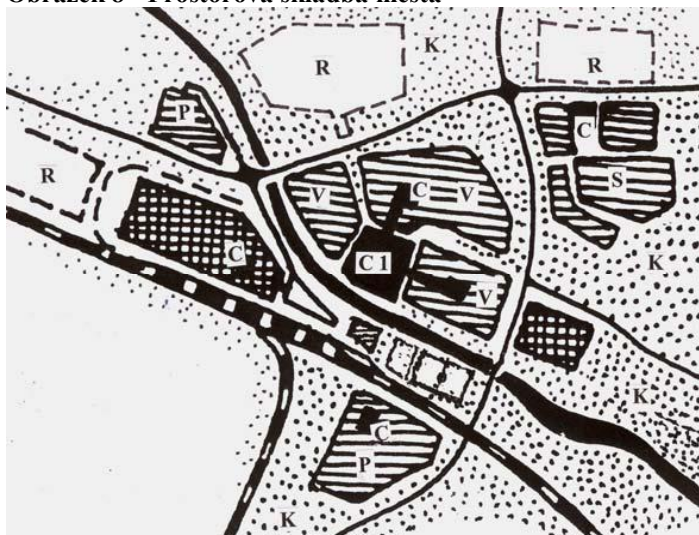
- C centrum města
- B1 bydlení nejvyšších příjmových skupin
- B2 bydlení středních vrstev
- B3 bydlení dělníků a chudých
- P hlavní průmyslová zóna
- (B3) obytná území, ve kterých dochází ke zhoršování sociální struktury

Daný model vychází ze sektorální teorie, která je formulována H. Hoytem, který modifikuje model radiálního rozvoje z jiného hlediska. Dochází k vytvoření sektorů, jež směřují od centra k okrajům měst. V jednotlivých sektorech se bude vyskytovat obyvatelstvo s různým vzděláním či profesí.

2.3 Základní členění města

Na základní členění města se každý můžeme dívat z trochu jiného úhlu pohledu, podle toho, jak se na toto členění dívají různí urbanisté. Ústav územního rozvoje popisuje základní členění města podle níže uvedeného obrázku.

Obrázek 8 - Prostorová skladba města



Zdroj: Ústav územního rozvoje [online]. 2010, 27.8.2010 [cit. 2011-02-17]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaB/B3311_MestaSidla_20070509.pdf>.

C1 – centrum města

U většiny našich měst je centrum tvořeno historickým jádrem, a představuje nejpřitažlivější část města. Tato část je velmi různorodá, s převahou ploch a prostorů vyššího veřejného vybavení, které slouží obyvatelům města a obyvatelům okolních sídel jako spádové území. Bydlení by mělo představovat minimálně 30% podlažních ploch. Co se týká prostorového hlediska, je centrum charakterizováno dosti vysokou zastavěností. V dobách, kdy se města zakládala, centrum bylo většinou umístěováno do jeho geografického středu.

C – lokální centra

Bývají typická pro města, kde žije více jak 10 000 obyvatel. Vyskytují se zde plochy a zařízení základního veřejného vybavení, které slouží obyvatelstvu dané části města.

V – vnitřní části měst

Převažuje zde vyšší podíl zastavěných ploch, charakteristická je funkčně smíšená vícepodlažní zástavba, s převažující funkcí bydlení. Mají zde své místo také školská, zdravotnická ale i sociální zařízení. Velmi často jsou dané prostory vytyčeny zástavbou, terénem a vysokou zelení.

P – předměstí

Dříve byla předměstí spojená s vlastním městem ale statut města neměla. Typické pro předměstí byla a stále je, špatná komunikační dostupnost s vlastním městem. Jsou to právě předměstí, kde se uskutečňuje další rozvoj, jsou-li možnosti pro výstavbu ve městě již vyčerpány. Jedná se o urbanisticky komponovaná předměstí. Příkladem mohou být obytné čtvrti, sportovní areály, popřípadě výrobní zóny, jež jsou doprovázené bydlením. Tímto rozvojem však dochází k poklesu obyvatel ve středu města samotném.

S – satelit

Satelit je samostatná část města prostorově oddělená od jádrového území. Může se jednat o komplexně vybavené malé sídlo venkovského charakteru, nebo dokonce o malé město, samostatný obytný soubor či areál jiného funkčního zaměření. Satelit svým měřítkem, lokalitou, charakteristickou formou zástavby i funkční skladbou obohacuje nabídku prostředí, ale vždy zůstává závislý na jádrovém městě.¹⁰

K – příměstská krajina

Příměstská krajina je chápána jako část krajiny, jež navazuje na zastavěná území města. Jde převážně o území, která jsou obyvatelstvem využívána ke krátkodobé rekreaci. Jsou to plochy a prostory velmi důležité a umožňují optimální přechod urbanizovaného prostředí a volné hospodářsky využívané krajiny.

R – rozvojová rezerva

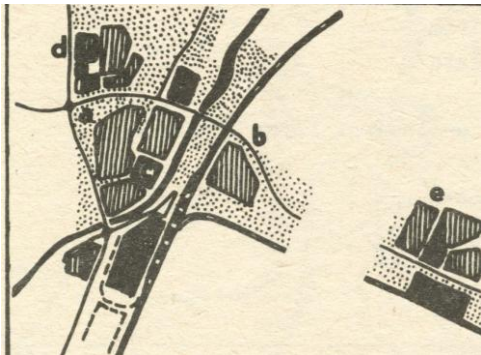
Urbanistická koncepce každého města musí počítat s možností rozvoje všech funkčních složek i prostorového uspořádání. Funkční skladba města i způsob zástavby musí být proto řešený tak, aby nekomplikovaly případný plošný rozvoj na územích s nezvratným sídelním potenciálem.¹¹

Velmi podobný názor má na základní členění města autor Marhold (1991). Město rozčleňuje na centrum, předměstí, příměstskou zónu, obytný trabant a samostatný satelit, jak je patrné z obrázku. Toto prostorové členění je považováno za platné ve většině našich i zahraničních měst.

¹⁰ *Ústav územního rozvoje* [online]. 2010, 27.8.2010 [cit. 2011-02-18]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaB/B3311_MestaSidla_20070509.pdf>.

¹¹ *Ústav územního rozvoje* [online]. 2010, 27.8.2010 [cit. 2011-02-20]. Dostupné z WWW: <http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaB/B3311_MestaSidla_20070509.pdf>.

Obrázek 9 - Základní členění města



Zdroj: Marhold, Karel. Sídla. Urbanistická typologie II. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 1991.

c – centrum (centrální zóna)

Místo, kde se kumuluje obvykle nejvíce problémů, co se týká rozvoje města. Od ostatních částí města se liší svými funkcemi a různorodostí.

b – předměstí

Tato část města vstřebává smíšené funkce práce, rekreace, bydlení a další složky, které jsou důležité pro rozvoj města. Předměstí v sobě mohou nést historické čtvrtě.

a – příměstská zóna

Příměstská zóna města zastává důležité funkce zemědělské výroby, zajištění rozvodu základních inženýrských sítí, přidružené drobné výroby, služeb, krátkodobou rekreaci. Zprostředkovává zároveň plynulý přechod městského urbanizovaného prostoru do krajiny.¹²

d – obytný trabant

Obytným trabantem rozumíme samostatný útvar, který slouží pouze k bydlení a který se zároveň nachází v dostatečné vzdálenosti od jádra. Do této části jsou začleněny služby a rekreace, jež slouží bydlení.

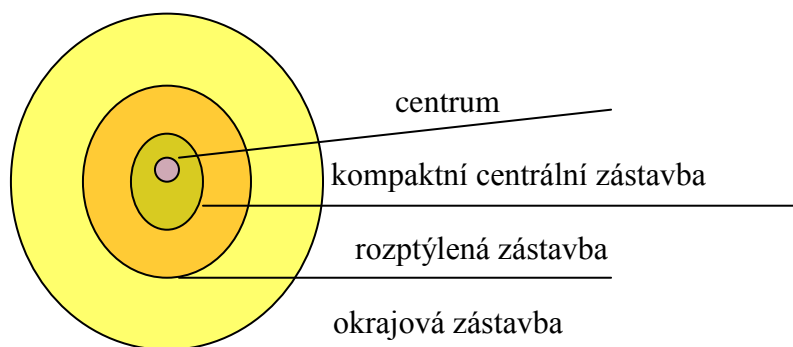
e – samostatný satelit

Samostatný satelit se nachází od města cca 10 – 15 km, někdy i více a je to celek s vlastními výrobními plochami, pracovními příležitostmi i službami. Jde o jednu z forem decentralizace města.

Trochu jiný pohled a zároveň nejmladší, má na základní členění města autorka Šilhánková (2002), jak je z obrázku 10 patrné.

¹² MARHOLD, Karel. Sídla. Urbanistická typologie II. Vyd.1. Praha : České vysoké technické učení v Praze, 1991. Základní členění města, s. 138. ISBN 80-01-01467-3

Obrázek 10 - Schéma základního členění města



Zdroj: Šilhánková, V. a kol.: Úrbanismus a územní plánování. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002.

Město je rozčleněno do soustředných kružnic, které představují jednotlivé typy zástavby ve městě. Intenzita kružnic klesá od centra, které je obydleno nejhustěji.

2.3.1 Členění prostorové struktury města pro potřeby této práce

Z výše uvedených typologií jednotlivých autorů se bude v následujícím textu používat níže popsané členění s těmito charakteristikami prostorových struktur:

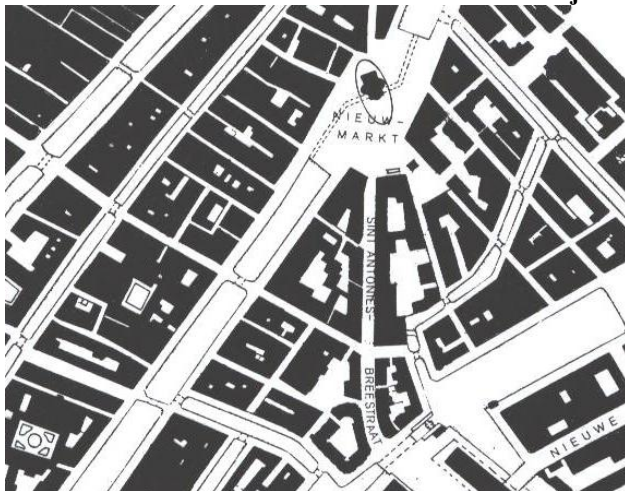
- Historické jádro města
- Centrální městská čtvrť (19. a počátek 20. st.)
- Městská vilová čtvrť
- Sídliště
- Rezidenční suburbánní oblast
- Vesnická oblast

Historické jádro města

Charakteristické pro centrum města z hlediska zástavby je její hustota a stáří jednotlivých budov nacházejících se v této části města. Velmi typické pro centrum města je hustá uliční síť, jež se napojuje na náměstí ve většině případů u založených měst čtvercového eventuelně obdélníkového tvaru, u rostlých měst nepravidelného, obvykle nálevkovitého (trojúhelníkového) tvaru. V případě rostlých měst je uliční síť nepravidelná, kopírující historické terénní dopravní vazby a vztahy. U měst založených platí, že uliční síť je

pravoúhlá. V období středověku bývalo časté, že střed města byl obehnan hradbami, jejichž části mohou v některých centrech přetrvávat dodnes.

Obrázek 11 - Prostorová struktura v historickém jádru města



Zdroj: Šilhánková, V. Územní plánování (přednáška) Pardubice: Univerzita Pardubice, 14.4.2010

Centrální městská čtvrť (období 19. a počátek 20.st.)

Pro 19. století byl charakteristický rozvoj průmyslu, který měnil města i vazby v osídlení. Průmyslové plochy často ve městech vznikají neorganizovaně a zasahují do systému obytných ploch. Přesně v tomto období se začíná ve městech rozvíjet technická infrastruktura. Především v obytné části. V místech, kde se původně nacházely městské hradby, došlo ke vzniku sadových okruhů či nové výstavbě propojujících město s předměstími. Později došlo také ke vzniku silničních okruhů.¹³

¹³ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra a kol.: Urbanismus a územní plánování. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2002. Vývoj stavby měst od 19. stol, s. 26. ISBN 80-7194-415-7.

Obrázek 12 - Prostorová struktura v centrální městské čtvrti



Zdroj: Šilhánková, V. Územní plánování (přednáška) Pardubice: Univerzita Pardubice, 14.4.2010

Městská vilová čtvrť

Jednou z moderních urbanistických koncepcí je městská vilová čtvrť, kterou lze podle anglického sociologa Ebenzera Howarda nazývat „zahradním městem.“

Howard navrhoval výstavbu „nového města“ tak, aby hustota jeho osídlení byla zhruba 80 ob./ha, čemuž odpovídá jen běžná dvoupodlažní řadová zástavba. Pod pojmem „zahradní město“ se dnes rozumí předměstské čtvrti rodinných domů, které jsou závislé na městech, jež je obklopují.¹⁴

¹⁴ HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1.vydání. Brno : Era, 2005. Exodus na předměstí, s. 38. ISBN 80-7366-028-8.

Obrázek 13 - Prostorová struktura v městské vilové čtvrti



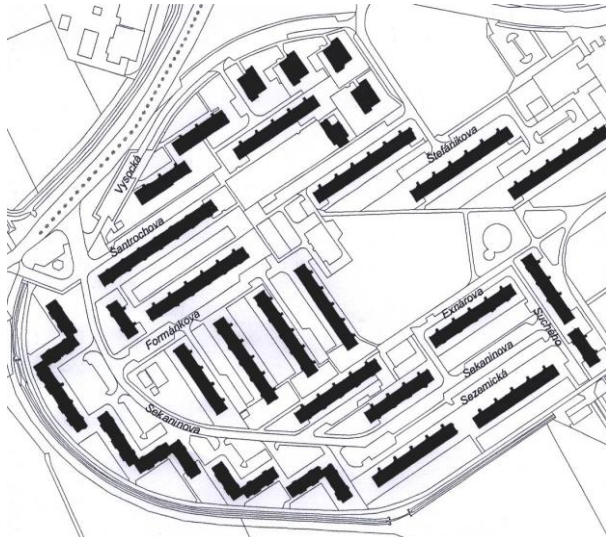
Zdroj: Šilhánková, V. Územní plánování (přednáška) Pardubice: Univerzita Pardubice, 14.4.2010

Sídliště

Výstavba sídlišť v České republice je výsledkem působení socialismu (50. až 60. léta), kdy vládla myšlenka, že stát je hlavním subjektem, který se má postarat o to, aby všichni lidé měli kde bydlet. Docházelo k výstavbě velkého množství bytů.

Dnešní sídliště jsou součástí měst a vytváří často již z dálky nepřehlédnutelnou hranici mezi městem samotným a krajinou. Tvarem připomínají velké krabice kvádrovitého tvaru s rovným poklopem (střechou).

Obrázek 14 - Prostorová struktura na sídlišti



Zdroj: Šilhánková, V. Územní plánování (přednáška) Pardubice: Univerzita Pardubice, 14.4.2010

Rezidenční suburbánní oblast

Tyto oblasti jsou primárně určeny k bydlení. Výstavba nových rodinných domů probíhá na „zelené louce.“ Jedná se o okrajové části měst (předměstí - suburbs), do kterých se obyvatelstvo z nějakého důvodu vystěhovává. Těžko se zde dá najít nějaká občanská vybavenost (školy, obchody, služby). Okraje měst se postupně zaplňují řídkou zástavbou. Venkovské krajiny značně ubývá a zároveň dochází k zanesení prvků městské architektury. Srovná-li se suburbánní oblast s původní vesnickou zástavbou, dojde se ke zjištění, že se tyto suburbánní oblasti odlišují nejen svým vzhledem, ale i vybaveností domů. Ideální hustota osídlení v rezidenční suburbánní oblasti by se měla pohybovat okolo 80-100 ob./ha, což bude vypovídat o tom, že toto městské osídlení dobře funguje z hlediska požadavku na kvalitu bydlení, utváření veřejných prostranství a v neposlední řadě se najdou i prostory s dostatkem zeleně.¹⁵

Obrázek 15 - Rezidenční suburbánní oblast



Zdroj: < <http://www.maps.google.com/>>, vlastní zpracování

Vesnická oblast

Vesnická oblast je charakterizovaná především zástavbou rodinných domů, které nejčastěji bývají jednopatrové. Většina rodinných domů je obdélníkového tvaru. Nechybí zde ani základní občanská vybavenost (obchody s potravinami či kulturní zařízení). Vesnická oblast se obecně vyznačuje nízkou hustotou zástavby. Ještě stále zde převažuje zaměstnanost v zemědělství.

¹⁵ HNILÍČKA, Pavel. *Sídelní kaš : Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1.vydání. Brno : Era, 2005. Hustota osídlení, s. 72. ISBN 80-7366-028-8.

Obrázek 16 - Prostorová struktura vesnické oblasti



Zdroj: Šilhánková, V. Územní plánování (přednáška) Pardubice: Univerzita Pardubice, 14.4.2010

3 Ekonomika v území

3.1 Území a územní ekonomika

Obecně lze říci, že urbanistická ekonomika podává vysvětlení měst a regionů jako prostorových ekonomických systémů, ve kterých maximalizují jednotlivé subjekty své zisky, a to díky využití potenciálu pozemků. Systematicky se ekonomickými aspekty využití území a naopak prostorovými aspekty ekonomických procesů začala věda zabývat teprve ve dvacátých a třicátých letech 20. století.¹⁶ Použití pojmu urbanistická ekonomika bylo poprvé použito v 50. a 60. letech 20. století.

Existují dva typy územní (urbanistické) ekonomiky.¹⁷

- Pozitivní urbanistická ekonomika
- Normativní urbanistická ekonomika

¹⁶ MAIER, Karel; ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území : Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha : České vysoké učení technické, 2006. Ekonomika a území, s. 10. ISBN 80-01-03447-X

¹⁷ MAIER, Karel; ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území : Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha : České vysoké učení technické, 2006. Ekonomika a území, s. 10. ISBN 80-01-03447-X

1) Pozitivní urbanistická ekonomika

Podává vysvětlení, jak dnešní města fungují, resp. jak na sebe reagují jednotlivé složky urbanistických systémů. Díky pozitivní urbanistické ekonomice je pro urbanisty jednodušší předvídat, jak se daná území budou v příštích letech vyvíjet, popřípadě, jaké dopady budou mít v územích plánech urbanistů.

2) Normativní urbanistická ekonomika

Popisuje, jaké principy či zásady je nutné, aby urbanisté při plánování měst a regionů dodrželi, a jak by se při tomto plánování měli chovat.

Bude-li se území nějakým způsobem využívat, ať už k pěstování plodin, či pastvě dobytka, vždy půjde o to, aby bylo dosaženo pokud možno co největšího užitku z každého pozemku. Přičemž pozemky mohou přinášet dvojí užitek, a to v podobě důchodu, jež vyplývá z vlastnictví půdy a nebo jako nositel např. bydlení či veřejné služby v urbanizovaném území.

3.1.1 Půda jako ekonomický statek

Půda se považuje spolu s prací a kapitálem za základní výrobní faktor, jež je vyčerpateľný, omezený, a tím pádem vzácný. Jde o fixní faktor, který vzniká mimo ekonomiku. Protože jakékoliv změny v množství a vlastnostech půdy jsou dosti omezené, a to jen v malém rozsahu, hovoří se o půdě jako o fixním faktoru. Z hlediska vlastnictví půdy dochází ke zvýhodnění oproti ostatním, kteří nemají možnost využít vlastností půdy k získání pozemkové renty (důchod plynoucí z vlastnictví půdy).

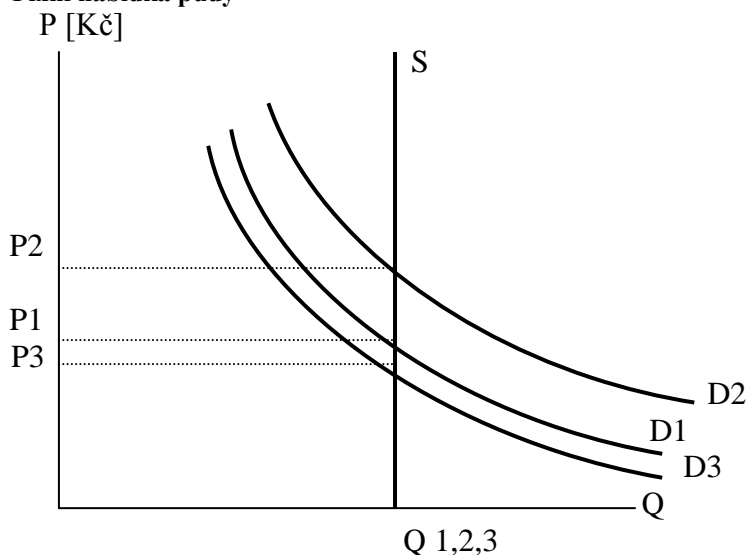
Ve většině případů jsou pozemky předmětem směny a obchodu. Díky specifčnosti půdy je trh s pozemky charakterizován řadou zvláštností oproti např. trhu s potravinovými výrobky. Ekonomickou užitečnost pozemku ovlivňují jeho vlastnosti, které umožňují různé způsoby využití, ale také jeho poloha, která určuje, jaké budou náklady spojené s jeho zpřístupněním a s nezbytnou dopravou lidí, surovin na toto území a z něho pryč¹⁸.

¹⁸ MAIER, Karel; ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území : Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha : České vysoké učení technické, 2006. Trh nemovitostí, s. 14. ISBN 80-01-03447-X

3.1.2 Aplikace zákona nabídky a poptávky

Pro půdu jako fixní faktor je typická malá elastičnost nabídky pozemků. V krátkém období dochází k situaci, kdy je nabídka pozemků velmi malá. Trh v tomto období není schopen nabídnout více pozemků, jež jsou určeny k nějakému využití, a to i v případě, že cena, kterou je kupující (poptávající) ochoten zaplatit, bude mít jakoukoliv výši.

Graf 2 - Fixní nabídka půdy



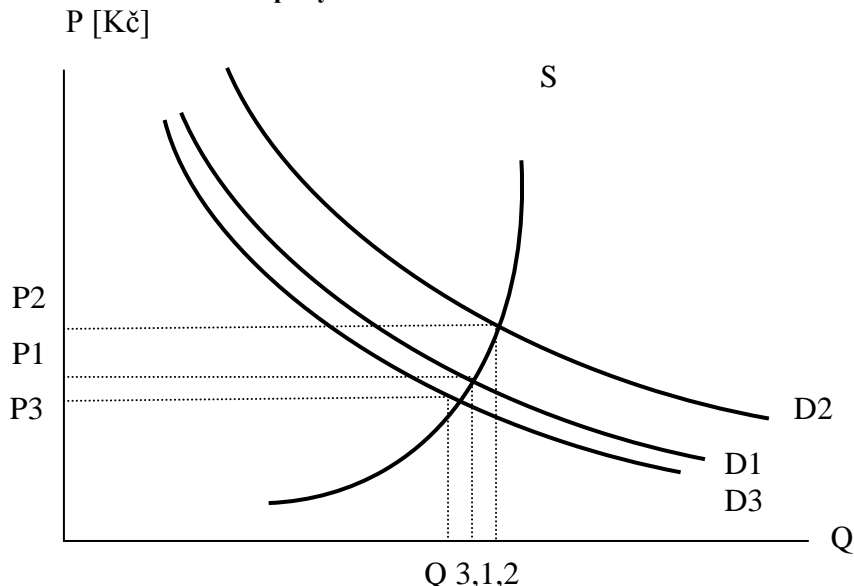
Zdroj: Maier, Karel; Řezáč, Vít. *Ekonomika v území : Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Praha: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, 2006.

P	cena
Q	množství
S	fixní nabídka
D 1,2,3	poptávky 1,2,3
P1	cena při poptávce D1
P2	cena při poptávce D2
P3	cena při poptávce D3

V dlouhém časovém období je situace nabídky pozemků poněkud jiná. V případě, že dojde k nějaké investici na daném území, čímž se myslí např. vybudování komunikací nebo dodání inženýrských sítí, bude zvýšen počet pozemků do takové míry, aby nabídka uměla reagovat na poptávku. V následujícím grafu si lze všimnout, že nabídka pozemků je neelastická. Tato problematika se týká nejvíce stavebních pozemků, protože právě tyto vyžadují investice do

technické, dopravní popřípadě občanské infrastruktury¹⁹. Dochází k velkým změnám cen pozemků ale těmto změnám odpovídají pouze malé změny v množství pozemků, jež se nabízejí.

Graf 3 - neelastická nabídka půdy



Zdroj: Maier, Karel; Řezáč, Vít. *Ekonomika v území: Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Praha: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, 2006.

Poptávka po pozemcích velmi úzce souvisí s jeho polohou. Čím lepší dostupnost pozemek bude mít, tím více bude poptáván. Dostupnost pozemku souvisí s dopravními náklady, které budou s rostoucí vzdáleností směrem od centra růst.

3.2 Ekonomické aspekty vybraných funkčních typů města

3.2.1 Teorie rozmístění bydlení ve městě (teorie filter down, teorie trade off)

kapitola se zaměřuje na problematiku bydlení, protože ve městech zaujímá většinu urbanizovaného území. V této souvislosti se rozlišují různé druhy teorií. Podrobněji bude věnována pozornost teorii **filter down** („vyfiltrování“) a teorii **trade off** („něco za něco“)²⁰.

¹⁹ MAIER, Karel; ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území: Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha: České vysoké učení technické, 2006. Trh nemovitostí, s. 15. ISBN 80-01-03447-X

²⁰ MAIER, Karel; ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území: Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha: České vysoké učení technické, 2006. Vliv trhu na rozmístění funkcí v urbanizovaném území, s. 26. ISBN 80-01-03447-X

1) Teorie filter down

Teorie filter down našla poprvé uplatnění ve 20. letech v USA. Tehdy byla formulována přistěhovalcům. Předpokládá se, že při výběru bytu domácnostmi bude kladen důraz na jeho kvalitu. Vyšší kvalitu bydlení podle této teorie poskytují nové byty, vznikající na okrajích měst v době územní expanze. V 50. a 60. letech docházelo v amerických městech k demolici nejhudších čtvrtí. Místo nich byly vystavěny byty pro střední vrstvy. Předpokládalo se, že se chudí přestěhují do bytů, které byly uvolněny středními vrstvami, tudíž by si měly obě skupiny polepšit. Skutečnost poukazovala na to, že přesun chudých do středostavovských čtvrtí urychlil úpadek těchto čtvrtí a střední vrstvy se vystěhovaly na předměstí.²¹ V dnešních městech už ale zdánlivě daná teorie neplatí. Často jsou staré byty po rekonstrukci více kvalitnější než byty zcela nové. Významnou roli zde hraje lepší dostupnost centra. Postupně se dochází k závěru, že je potřeba podpory středních vrstev, jež uvolní byty pro občany sociálně slabé. Podpora výstavby bytů pro sociálně slabé občany by v tomto případě danou situaci nevyřešila.

2) Teorie trade off

Teorie trade off se zabývá pouze poptávkovou stranou trhu²². V případě malých měst je její uplatnění dosti mizivé, protože dopravní náklady a jejich význam v malých městech jsou nevýznamné.

Každá domácnost vynakládá určitou částku ze svého příjmu, jež je spojena s náklady na bydlení. Jedná se o cenu bytu eventuelně platbu nájemného, poplatky za další služby, které jsou s bydlením spojené a náklady související s cestou do zaměstnání, za nákupy apod. Obecně platí, že s rostoucí vzdáleností od centra ceny bytů za 1m² klesají, ale náklady na dopravu rostou a naopak.

Kompaktnost obytné části města je ovlivněna vzájemným vztahem cen bydlení a náklady na dojíždění. Kompaktnost města se vyznačuje relativně levným bydlením a pomalou dopravou. V případě, že cena bydlení zůstává neměnná, a doprava je při těchto cenách kvalitní a relativně drahá, potom se hovoří o suburbanizaci. Dochází ke stěhování lidí z vyšších příjmových skupin z měst na jeho okraj.

²¹ MAIER, Karel; ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území : Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha: České vysoké učení technické, 2006. Vliv trhu na rozmístění funkcí v urbanizovaném území, s. 26. ISBN 80-01-03447-X

²² MAIER, Karel; ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území : Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha: České vysoké učení technické, 2006. Vliv trhu na rozmístění funkcí v urbanizovaném území, s. 28. ISBN 80-01-03447-X

3.2.1.1 Vztah dopravy a bydlení

Jak už bylo popsáno v kapitole 3.2.1. náklady na dopravu se zvyšují s rostoucí vzdáleností 1m^2 plochy k bydlení od centra. Čím dále od centra budou situovány plochy k bydlení, náklady na 1m^2 plochy budou sice klesat, ale náklady na dopravu porostou. Nastane-li situace taková, že dojde ke snížení nákladů na dopravu, posune se optimální poloha bydlení směrem od centra. Dochází také ke změně poptávky, na kterou reaguje nabídka. Ceny v centru poklesnou z důvodu horší proveditelnosti údržby domu. Již se nevyplatí z tak nízké výše příjmů údržbu na domech provádět. Naopak na předměstích se ceny zvýší, což odstartuje přesun menších a ne příliš bohatých firem do centra, kde pro ně bude příznivější situace z hlediska cen nájmu. Zde také vzroste nabídka pracovních míst. Postupně se město začne rozrůstat, a tento růst začne mít vliv na dopravní situaci ve městě, která se projeví zácpami. Díky této situaci vzroste poptávka po bydlení, které předcházela růst nákladů na bydlení.²³

Pro moji diplomovou práci z této části plyne to, že buď může mít město dobře situované plochy pro bydlení v centru města a obyvatelstvo musí tedy počítat s vyššími náklady na bydlení, a nebo bude plochy situovat ve větší vzdálenosti od centra, což ale bude mít vliv na dopravu, která se tak zvýší (zesílí). Náklady na bydlení nebudou tak vysoké jako v centru města. Záleží na preferencích obyvatel, zda upřednostňují menší, ne příliš prostorný byt v centru nebo jde o rodinu s dětmi, které více vyhovuje bydlení v rodinném domě na okraji města.

²³ MAIER, Karel; ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území : Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. 3. přepracované vydání. Praha : České vysoké učení technické, 2006. Vliv trhu na rozmístění funkcí v urbanizovaném území, s. 36. ISBN 80-01-03447-X

4 Prostorové aspekty jednotlivých struktur města

Tato kapitola se věnuje především hustotě osídlení jednotlivých struktur města, cenám základních komodit, jako jsou dopravní infrastruktura (včetně údržby komunikací), realizace technické infrastruktury (včetně veřejného osvětlení) a údržba zeleně.

4.1 Historické jádro města

Hustota osídlení

V centru města se lze setkat zpravidla s nižší hustotou osídlení obyvatelstvem, i když by se mohl očekávat opak. Rozlišuje se tzv. hustota „denní“ a hustota „noční.“ Noční hustota vyjadřuje pouze počet lidí, kteří na daném území nocují (obvykle počet úředně přihlášených obyvatel v daném místě). Oproti tomu denní hustota vypovídá o všech lidech, kteří se vyskytují na daném místě v dané chvíli. Pojem hustota osídlení vyjadřuje poměr mezi počtem obyvatel (ob.) a velikostí území (v ha), na kterém tito lidé bydlí. Denní hustota je proměnlivá zejména v centrech měst.²⁴

Hodnoty se pohybují okolo 330 ob./ha²⁵

Dopravní infrastruktura

Náklady na dopravní infrastrukturu v centru města nebudou příliš vysoké, a to proto, že zde dominuje vysoká hustota zástavby. Dopravou se nerozumí pouze pohyb dopravních prostředků, ale patří sem i doprava v klidu, kam se zahrnují např. parkovací plochy, parkovací domy, parkovací zóny a parkovací plochy, kterých je v současné době nedostatek.

Údržba komunikací se odvíjí od dopravní infrastruktury. Centrum města nemá oproti jiným částem města hustou dopravní infrastrukturou, z čehož logicky vyplývá, že údržba nebude tolik nákladná. Vzhledem k intenzitě využívání území, je centrum města velice dobře udržováno.

²⁴ HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše : Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1. vydání. Brno : Era, 2005. Hustota osídlení, s. 59. ISBN 80-7366-028-8.

²⁵ HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše : Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1. vydání. Brno : Era, 2005. Hustota osídlení, s. 68. ISBN 80-7366-028-8.

Technická infrastruktura

Technická infrastruktura je v centru města hodně využívaná a má poměrně velkou hustotu. Její nevýhodou je zastaralost. Nezáleží tedy na hustotě zástavby, protože jakmile je technická infrastruktura již jednou vybudována, náklady na její provoz s rostoucí intenzitou využití území relativně klesají. Veřejné osvětlení by mělo být součástí každého městského prostoru, nejen tedy centra města, z důvodů bezpečnosti obyvatelstva. Z hlediska veřejného osvětlení dochází ke skutečnosti, že vybudovaná infrastruktura musí být udržována bez ohledu na to, zda a na kolik je využívána veřejností a bez ohledu na to, jak se vyvíjí počet obyvatel města²⁶. V některých částech měst, zejména to platí pro střed města, se nacházejí různé historicky a jinak významné budovy, které vyžadují z estetických důvodů větší intenzitu osvětlení (památky, muzea, kostely...apod.) ale většinou jen dočasně.

Zeleň

Vyskytuje-li se zde nějaká zeleň, tak je to především z dob před minulým stoletím. (2. polovina 19. století).

4.2 Centrální městská čtvrť (období 19. a počátek 20. st.)

Hustota osídlení

Hustota osídlení v centrální městské čtvrti je vyšší než v centru města. Domy jsou obvykle novější a vyšší. V těchto čtvrtích se mohou nacházet jak administrativní budovy, tak budovy určené k bydlení, a zároveň i občanská vybavenost. Jedná se o multifunkční území. Lidé se proto nebudou muset za bydlením vracet do jiných částí města. Dle Kriera²⁷ je obvyklá hustota obyvatel v městské čtvrti mezi 250-300 ob./ha.

Dopravní infrastruktura

Náklady na financování dopravní infrastruktury v centrální městské čtvrti mají rostoucí tendenci. Největší problém skýtají parkovací plochy, kterých je nedostatečné množství stejně tak jako v centru města.

²⁶ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra, et al. *Suburbanizace - hrozba fungování malých měst*. Vyd.1. Hradec Králové : Civitas per Populi, 2007. Funkční struktura (uspořádání), s. 189. ISBN 978-80-903813-3-9.

²⁷ HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše : Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1.vydání. Brno : Era, 2005. Hustota osídlení, s. 64. ISBN 80-7366-028-8.

Údržba komunikací vychází z dopravní infrastruktury. Pokud je tedy v městské čtvrti nepřiliš hustá dopravní síť, potom ani náklady na údržbu komunikací nebudou vysoké a naopak.

Technická infrastruktura

Náročnost a nákladnost technické infrastruktury je přibližně stejná jako v centrální části města. Problémem mohou být zastaralé technické sítě.

Údržba zeleně

K utváření zeleně docházelo převážně v 19. století, kdy vznikaly zejména parky. Zeleně obecně má spíše estetické důvody. V centrální městské čtvrti se obvykle mnoho zeleně nevyskytuje. Její hustota záleží na historickém vývoji sídla.

4.3 Městská vilová čtvrť

Hustota osídlení

Pro městskou vilovou čtvrť je charakteristická nízká hustota osídlení. Jedná se o samostatně stojící rodinné domy v zeleni, mající v zásadě blokové uspořádání. Obvyklé hustoty osídlení se pohybují okolo 100 ob./ha (Howard uvádí 80 ob./ha a Unwin 125 ob./ha), což odpovídá běžné dvoupodlažní řadové zástavbě²⁸.

Dopravní infrastruktura

V této části města se očekává relativně dobré napojení dopravní infrastruktury na centrum města, což umožní obyvatelstvu snadnější dopravu za prací, kulturou apod. Je to záležitost dosti individuální a bude záležet na poloze městské vilové čtvrti.

S údržbou komunikací je to podobné, kdy záleží na poloze čtvrti. Náklady na 1 obyvatele rostou.

Technická infrastruktura

Provoz je nákladný a závisí na hustotě zástavby. Opět i zde náklad na 1 obyvatele bude stoupat. Jiné je to na panelovém sídlišti, kdy se technická infrastruktura (např. přípojka na plyn) rozpočítá mezi obyvatele celého panelového domu, a tudíž náklady nebudou tak vysoké.

²⁸ HNILÍČKA, Pavel. *Sídelní kaše : Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1. vydání. Brno : Era, 2005. Exodus na předměstí, s. 35. ISBN 80-7366-028-8.

Zeleň

Tak jako v ostatních částech města, tak i v městské vilové čtvrti je zapotřebí existence zeleně. Skutečnost je často jiná, protože jí je poměrně nedostatek.

4.4 Sídliště

Hustota osídlení

Žijeme v době, kdy ještě velké množství lidí žije na sídlištích v panelových domech. Na tom nic špatného samozřejmě není. Průzkumy ukazují, že většina dotazovaných osob, žijících v panelových domech, je s tímto typem bydlení spokojena. Spokojenost se pohybuje až okolo 90 %. Sídliště jsou charakteristické vysokou hustotou osídlení. Normové hustoty osídlení na sídlištích se pohybují okolo 450 ob./ha., maximální hustoty se blíží až k 600 ob./ha. V posledních desetiletích počet obyvatel na sídlištích klesá a tudíž můžeme odhadnout, že se reálně budou hustoty pohybovat kolem hustot normových tj. cca 400 -500 ob./ha.

Dopravní infrastruktura

V případě dopravní infrastruktury jde o relativně dobré napojení na centrum města, avšak velkým problémem je opět nedostatek parkovacích ploch.

Údržba komunikací je v této části města při vysoké hustotě obyvatel poměrně nákladná. Sídliště je představováno menší zastavěností ploch, což znamená více ploch k údržbě, které jsou tvořeny komunikacemi. Na mnohých sídlištích je mnoho slepých ulic, které slouží např. jen k otáčení vozidel a zároveň je zde dosti složitá síť komunikací.

Technická infrastruktura

Technická infrastruktura panelových sídlišť jak již bylo uvedeno v části 4.3. je poměrně levná, a to proto, že náklady jsou rozpočítány mezi každou bytovou jednotku v panelovém domě. S rostoucí hustotou osídlení, současně dochází i k vyšší a lepší vybavenosti technickou infrastrukturou.

Zeleň

Již před samotnou výstavbou panelových sídlišť tu spíše jak zeleň existovaly plochy, na kterých se měla zeleň vyskytovat, a kterých bylo dostatečné množství. Snahou současných projektů je, aby zeleň na sídlištních plochách měla vyšší kvalitu.

4.5 Rezidenční suburbánní oblast

Hustota osídlení

Ideální hustota osídlení v suburbánní oblasti by měla být obdobná jako v rezidenční vilové zástavbě tj. měla by se pohybovat okolo 80-100 ob./ha, což bude vypovídat o tom, že toto městské osídlení dobře funguje z hlediska požadavku na kvalitu bydlení, utváření veřejných prostranství (příjemné ulice, pěší zóny, náměstí).²⁹ Obecně bývá v rezidenčních suburbánních oblastech hustota osídlení nízká. Tedy okolo 30 – 40 ob./ha.

Nefunguje zde např. městská hromadná doprava, která se vyplatí zavést pouze do oblastí s hustotou osídlení minimálně 50 ob./ha. Z důvodů nízkého počtu obyvatel se v suburbánních vůbec nevyplatí městskou hromadnou dopravu zavádět, protože by tak došlo k jejímu neefektivnímu využívání. S nízkými hustotami je spojena důležitost mobility obyvatel. Aby byli lidé schopni se pěší chůzí dostat ke stanovenému cíli jako je např. pošta nebo obchod, je zapotřebí aby hustota osídlení byla alespoň 100 ob./ha.³⁰

Dopravní infrastruktura

Dojde-li k přistěhování nových obyvatel do těchto oblastí, zvyšují se nároky na dopravu, a to především na dopravu automobilovou. Nově přistěhovalí jsou často na svých automobilech závislí. V dané oblasti se nenachází žádná občanská vybavenost, tudíž každodenní dojíždka za prací či službami je nutností. Městská doprava v podstatě nefunguje.

Co se týká nákladů na údržbu komunikací, spíše klesají, protože zástavba má nízkou hustotu a je realizovaná na velké ploše.

²⁹ HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše : Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1. vydání. Brno: Era, 2005. Hustota osídlení, s. 72. ISBN 80-7366-028-8

³⁰ HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše : Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1. vydání. Brno: Era, 2005. Exodus na předměstí, s. 31-33. ISBN 80-7366-028-8

Technická infrastruktura

Rozrůstáním města do prostoru je jednoznačně zvýšena energetická ale i materiálová náročnost na budování a údržbu technické infrastruktury. Často zde chybí také chodníky. Veřejné osvětlení je důležitou součástí rezidenční suburbánní oblasti. Dalo by se říci, že náklady na jeho provoz budou asi spíše fixního charakteru, protože o vybudované veřejné osvětlení je potřeba pečovat, ale také je využíváno převážně v pozdních odpoledních (v zimních měsících) a nočních hodinách, tedy denně. Na aktuálním počtu obyvatel nezáleží.

Údržba zeleně

Obecně se v těchto oblastech příliš veřejné zeleně nevyskytuje. Pokud by se ale uvažovala situace, kdy by došlo k zhuštění osídlení, potom lze hovořit o lepší kvalitě bydlení, ke které by mimo jiné přispělo dostatek zeleně. S dostatkem zeleně jsou na druhou stranu spojeny náklady, které by se tímto zvýšily.

4.6 Vesnická oblast

Hustota osídlení

Vesnické oblasti jsou typické svou nízkou hustotou osídlení. Typická je volná struktura ulicovek nebo okrouhlic. Záleží na typu a způsobu zástavby rodinného domu. Obvykle se hustoty osídlení pohybují v rozmezí od 30 do 80 ob/ha³¹. Typickým příkladem je vesnice Travčice, což je obec z okresu Litoměřice, mající hustotu osídlení 42 ob./ha. Další obcí, s poněkud větší hustotou osídlení je obec Újezd, spadající pod okres Strakonice. Tato obec má 75 ob./ha. Posledním příkladem obce tentokrát s hustotou osídlení 33 ob/ha, což je hustota velice nízká, je obec Kostelní Lhota, jež se nachází v okrese Nymburk.

Dopravní infrastruktura

Často převládá špatná dopravní obslužnost nejen uvnitř venkovských oblastí, ale také spojení s okolními obcemi či městem bývají dosti problematická, nehledě na to, v jakém stavu místní komunikace jsou.

³¹ HNILÍČKA, Pavel. *Sídelní kaše : Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1. vydání. Brno : Era, 2005. Hustota osídlení, s. 69. ISBN 80-7366-028-8.

Je na bedrech obcí, aby o komunikace pečovali. Většina cest tak jak je dneska známe, byla dokončena v 70. letech, a podle toho vypadá jejich stav. Malým obcím povětšinou chybí finance na údržbu komunikací.

Technická infrastruktura

Některé obce často nemají zavedenou plynofikaci, vodovod, nejsou napojeny na kanalizaci ani na ČOV. Buduje-li se technická infrastruktura nová, potom je to spíše v novějších částech vesnic. Co se týká veřejného osvětlení, některých vesnických oblastech se potýkají s problémem buď nedostatečného osvětlení zastavěných prostor, a nebo dokonce úplné absence veřejného osvětlení po 22h resp. 24 hod.

Údržba zeleně

Venkovské oblasti příliš zeleně nemají.

4.7 Porovnání jednotlivých prostorových struktur z hlediska jejich výhodnosti pro fungování města jako celku

Pro předběžné zhodnocení jednotlivých popsaných prostorových struktur byla zvolena metoda expertního posouzení.

Následující tabulka přehledně zobrazuje výhody a nevýhody jednotlivých výše sledovaných komodit v určité části města. Byla vybrána hodnotící stupnice od -2 (nejhorší situace) do +2 (nejlepší situace)

Tabulka 1 - Vlastní hodnocení prostorových struktur

TYP STRUKTURY	SLEDOVANÉ KOMODITY				
	Hustota osídlení	Dopravní infrastruktura	Technická infrastruktura	Zeleň	Agregovaná hodnota
Historické jádro města	1	1	2	-2	1
Centrální městská čtvrť (19. a poč.20. st.)	1	1	1	0	1
Městská vilová čtvrť	2	2	1	2	2
Sídliště	2	-1	2	1	2
Rezidenční suburbánní oblast	-1	-1	-1	1	-1
Vesnická oblast	0	1	-1	1	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 2 - Expertní hodnocení prostorových struktur

TYP STRUKTURY	Hustota osídlení			Dopravní infrastruktura			Technická infrastruktura			Zeleň			Agregovaná hodnota
	Expert			Expert			Expert			Expert			
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
Historické jádro města	1	1	1	1	1	-1	2	-1	2	0	-2	1	1
Centrální městská čtvrť (19. a poč. 20. st.)	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	-1	1	2
Městská vilová čtvrť	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	0	1
Sídliště	2	2	2	-1	-1	1	1	2	2	1	1	1	1
Rezidenční suburbánní oblast	-2	1	-1	-1	-1	0	-1	-2	1	0	0	0	-1
Vesnická oblast	0	0	-1	0	1	0	-1	0	1	1	2	-1	0

Zdroj: Vlastní zpracování

Srovnáním mého hodnocení, (tabulka 1) a hodnocení tří na sobě nezávislých expertů (tabulka 2) se dojde k závěru, že experti vyhodnotili jako nejlepší typ prostorové struktury z hlediska nákladnosti jednotlivých sledovaných komodit centrální městskou čtvrť, což se poněkud dostává do rozporu s mým názorem. V mém vlastním hodnocení v agregovaných hodnotách nejlepších výsledků dosahují prostorové struktury městská vilová čtvrť a sídliště. V městské vilové čtvrti se z hlediska dopravní infrastruktury vyskytují dle mého názoru lepší podmínky, co se týká dostupnosti. Proto se také k tomuto výsledku více přikláním. Jak v mém hodnocení, tak v hodnocení expertní skupiny prakticky nedochází k výraznějším odchýlkám. V obou případech se jedná o velmi podobné výsledky. Závěrem je nutné dodat, že vybraní experti disponují oproti mě lepšími a kvalitnějšími znalostmi a zkušenostmi, tudíž se jejich hodnocení stává objektivnějším.

4.7.1 Regulativy prostorového využití území

Nyní je čas okrajově přiblížit problematiku intenzity využití území. Metodicky existují a používají se doporučené regulativy prostorového využití území, které směřují k maximalizaci využití území. V praxi jsou nejvíce rozšířeny:³²

- Index podlažních ploch (IPP) – udává přípustný počet m² podlažní plochy na celkový počet m² pozemku.

³² ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Role veřejné správy při řízení prostorových dopadů suburbanizačních procesů našich velkých měst*. Pardubice, 2006. 93 s. Sborník referátů z konference Veřejná správa 2006, Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Ústav veřejné správy a práva. ISBN 80-7194-882-9.

- Index zastavění pozemku (IZP) – udává maximálně přípustný počet m² zastavěné plochy na celkový počet m² pozemku.

Následující tabulka zobrazuje hodnoty indexů v jednotlivých prostorových strukturách města.

Tabulka 3 - Směrné hodnoty indexů využití území v plochách bydlení

STAVEBNÍ PLOCHA	IZP	IPP
bydlení (okrajové plochy)	0,2	0,4
všeobecné bydlení	0,4	1,0 - 1,2
smíšené plochy	0,6	1,0 - 1,2
centrální oblast	0,6	2,0
plochy jádra	1,0	3,0

Zdroj: Šilhánková, V. Role veřejné správy při řízení prostorových dopadů suburbanizačních procesů našich velkých měst. Sborník referátů z konference Veřejná správa 2006. Pardubice: Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, 2006, 93 s. ISBN 80-7194-882-9

4.7.2 Orientační ceny některých základních komodit

Obecně je dosti obtížné stanovit ceny výše uvedených komodit, protože tyto se liší především velikostí daného města a plochou, která má být využita pro účel výstavby dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, údržby zeleně apod.

Ústav územního rozvoje v Brně zpracoval dokument týkající se cen dopravní a technické infrastruktury, který slouží obcím jako pomůcka při tvorbě projektů nebo realizaci obecní infrastruktury.

Údržba zeleně zahrnuje různé přípravné práce, které se mohou pohybovat od 29 Kč/m² až po náročnější přípravy, kdy se může jednat o odstraňování pařezů (záleží na průměru pařezu). V tomto případě se cena vyšplhá na částku okolo 6 860 Kč/ks. Výsadba stromů a keřů závisí na výšce a na mnoha dalších parametrech. Výsadba listnatých stromů se cenově pohybuje v rozmezí 330 Kč až 2 330 Kč/ks. Jehličnaté stromy jsou o něco levnější, kdy se cena za kus pohybuje v rozpětí od 190 Kč, až po 1 600 Kč. Zakládání trávníku přijde zhruba na 50 Kč/m². Travnaté plochy potřebují určitou péči, do které je zahrnuta pravidelná seč trávníku, vyhrabávání a hnojení v závislosti na významu plochy veřejné zeleně. Uvedené činnosti vyžadují tyto finanční prostředky:

Cena seče trávníku je 3,75 – 7,30 Kč/m²

Cena přihnojení trávníku se pohybuje okolo 3,50 Kč/m²

Cena vyhrabávání trávníku je 6,00 Kč/ m²

Intenzita údržbových prací závisí na klimatických a půdních podmínkách dané oblasti.

Ořezávání stromů je další údržbová práce, kterou je potřeba v rámci údržby zeleně provádět.

Cena se pohybuje v průměru okolo 45 Kč/ks.

Nejčastějšími případy **dopravní infrastruktury** a zároveň asi nejnákladnější co se údržby týká, jsou v obcích a městech bezesporu silnice II. a III. třídy (cca 1 300 Kč/m²), parkoviště a v neposlední řadě také cyklostezky (zámková dlažba: 1 192 Kč/m², dlažební kostka kamenná drobná: 2 210 Kč/m²). Co se týká parkovišť, i zde záleží na vybraném materiálu, od něhož se dále odvíjí cena. Rozmezí těchto typů komunikací se pohybuje od 600 Kč až po 2 437 Kč/m². **Veřejné osvětlení** lze rozdělit na parková a uliční. Ceny veřejného osvětlení na stožárech po 30m s kabelovým vedením včetně svítidla se pohybují v rozmezí 30 000 až 40 000 Kč/ks. Cena je uvedena včetně zemní práce, základu stožáru a uzemnění.

Technická infrastruktura do které spadá např. zásobování vodou, odvádění a čištění odpadních vod (kanalizace), zásobování plynem, či elektrickou energií jsou z hlediska investičních nákladů relativně finančně náročné. **Především vybudování kanalizační sítě.** Ať už je potrubí uloženo ve zpevněné nebo nezpevněné ploše, investiční náklady se budou pohybovat mezi 8 700 Kč až 32 850 Kč/1bm. Cena závisí na použitém materiálu (plastové, sklolaminátové, betonové či železobetonové) a tloušťce trubek.³³

Níže uvedené tabulky obsahují vybrané položky běžných výdajů statutárních měst Hradce Králové a Pardubice za roky 2008 a 2009. Jak lze z tabulek vyčíst, v roce 2009 obecně docházelo ve městě Pardubice k růstu běžných výdajů oproti roku 2008 kromě položky za správu a údržbu komunikací. Výdaje zde byly v roce 2008 vyšší. Nejvíce se v roce 2008 investovalo do provozu a údržby veřejného osvětlení.

Co se týká města Hradce Králové, výdaje se oproti roku 2008 taktéž zvýšily. Největší nárůst je patrný v roce 2009 u položky „péče o vzhled obcí a veřejnou zeleň“, kdy výdaje činily 74 972 000,- Kč. Do této oblasti odbor správy majetku investoval z níže sledovaných nejvíce finančních prostředků.

³³ *Ústav územního rozvoje* [online]. 2010 [cit. 2011-04-06]. Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury. Dostupné z WWW: <<http://www.uur.cz/default.asp?ID=899>>.

Tabulka 4 - Provozní výdaje města Pardubic za rok 2008 (v tis. Kč)

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	56 704,7
Údržba veřejné zeleně	98,8
ODBOR DOPRAVY	198 505,5
Provoz a údržba veřejného osvětlení	33 028,0
Správa a údržba komunikací	8 685,5
Čištění a zimní údržba komunikací	21 908,8

Zdroj: Závěrečný účet města Pardubic za rok 2008: dostupné z WWW: <<http://www.mesto-pardubice.cz/urad/radnice/dulezite-informace/hospodareni-mesta/zaverecny-ucet-2008.pdf>>

Tabulka 5 - Provozní výdaje města Pardubic za rok 2009 (v tis. Kč)

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	78 639,9
Údržba veřejné zeleně	546,0
ODBOR DOPRAVY	217 013,0
Provoz a údržba veřejného osvětlení	35 000,0
Správa a údržba komunikací	8 215,0
Čištění a zimní údržba komunikací	24 310,0

Zdroj: Závěrečný účet města Pardubic za rok 2009: dostupný z WWW: <<http://www.mesto-pardubice.cz/urad/radnice/dulezite-informace/hospodareni-mesta/zaverecny-ucet-2009.pdf>>

Tabulka 6 - Provozní výdaje města Hradce Králové za rok 2008 (v tis. Kč)

ODBOR SPRÁVY MAJETKU	598 464,7
Komunikace	36 090,0
Chodníky	8 450,0
Odvádění a čištění odpadních vod	14 349,0
Veřejné osvětlení	27 500,0
Péče o vzhled obcí a veřejnou zeleň	74 972,0

Zdroj: Závěrečný účet města Hradce Králové za rok 2008: dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Tabulka 7 - Provozní výdaje města Hradce Králové za rok 2009 (v tis. Kč)

ODBOR SPRÁVY MAJETKU	555 883,3
Komunikace	38 800,0
Chodníky	11 200,0
Odvádění a čištění odpadních vod	0,0
Veřejné osvětlení	29 400,0
Péče o vzhled obcí a veřejnou zeleň	77 879,5

Zdroj: Závěrečný účet města Hradce Králové za rok 2009: dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

5 Závěr teoretické části

Na základě analýzy prostorového členění města došlo k porovnání prostorových struktur z hlediska jejich výhodnosti pro fungování města jako celku. Mnou provedené hodnocení bylo srovnáno s hodnocením tří na sobě nezávislých expertů. Byly zjištěny určité odlišnosti, které vznikly svým způsobem proto, že každý z nás disponujeme jinými znalostmi a zkušenostmi. V případě expertů jde především o praxi v dané problematice. Jako neoptimálnější typ prostorové struktury byla odborníky zvolena centrální městská čtvrť. Výsledkem mého hodnocení se jako nejlepší varianta typu prostorové struktury jeví městská vilová čtvrť, především z důvodů uspokojivých výsledků v oblasti dopravní dostupnosti, kterou sídliště, jež bylo zvoleno, jako druhá optimální varianta za městskou vilovou čtvrtí nedosahuje.

Na základě uvedeného vznikla celková agregovaná tabulka hodnocení prostorových struktur v následující podobě:

Tabulka 8 - Celkové agregované hodnoty

TYP STRUKTURY	Hustota osídlení				Dopravní infrastruktura				Technická infrastruktura				Zeleň				Celková agregovaná hodnota
	1	1	1	1	1	1	-1	1	2	-1	2	2	0	-2	1	-2	
Historické jádro města	1	1	1	1	1	1	-1	1	2	-1	2	2	0	-2	1	-2	1
Centrální městská čtvrť (19. a počátek 20. st.)	2	2	2	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	-1	1	0	1
Městská vilová čtvrť	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	0	2	2
Sídliště	2	2	2	2	-1	-1	1	-1	1	2	2	2	1	1	1	1	2
Rezidenční suburbánní oblast	-2	1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-2	1	-1	0	0	0	1	-1
Vesnická oblast	0	0	-1	0	0	1	0	1	-1	0	1	-1	1	2	-1	1	0

Zdroj: vlastní zpracování

6 Případová studie vybraného města

Původně se objektem mého zájmu stalo středně velké město Šumperk s 27 337 obyvateli, na kterém měla být provedena analýza zastavěných ploch, dopravních ploch a zeleně. Toto město bylo vybráno, protože je typickým představitelem středně velkého města, jichž je v ČR relativně velký počet a proto analýza uplatněná na takto velkém městě by byla snadno transformovatelná pro další obdobná města. Bohužel nastala situace, kdy mnou pracně získaná data z geografického informačního systému Městského úřadu v Šumperku, nebyla pro potřeby této práce dostačující. Proto nebylo možné s takto nevyhovujícími a nekomplexními daty dále pracovat a danou analýzu provést.

V dalším kroku proto bylo zvoleno město Hradec Králové, jež jako velké město již disponuje dostačujícími podklady (daty) pro vytvoření této analýzy.

V této části práce bude provedena již zmíněná analýza podílu zastavěného území, dopravních ploch a zeleně typů prostorových struktur, které jsme podrobněji zkoumali v teoretické části práce. Dále bude zjišťováno, zda mají prostorové struktury nějaký vliv na fungování místní ekonomiky z hlediska provozních nákladů. Investiční náklady se v tuto chvíli neuvažují, a to z důvodů, že je nelze v jednotlivých typech prostorových struktur dohledat.

6.1 Zastavěné území v Hradci Králové

Tabulka 9 - Zastavěné území správního obvodu Hradce Králové

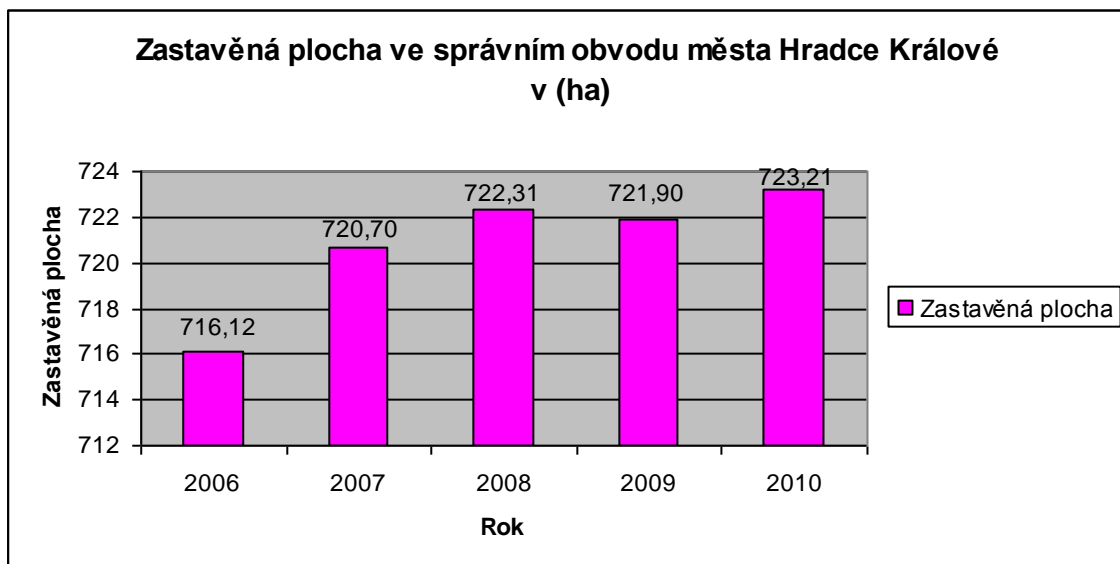
	2006	2007	2008	2009	2010
Počet obyvatel	94 255	94 252	94 497	94 493	94 318
Celková výměra (ha)	10568,62	10568,46	10568,46	10568,46	10568,63
Zastavěná plocha	716,12	720,70	722,31	721,90	723,21
Zastavěná plocha (%)	6,78	6,82	6,83	6,83	6,84
Nezastavěná plocha	9852,50	9847,80	9846,20	9846,60	9845,40

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů veřejné databáze ČSÚ: Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz>>

Tabulka 9 podává informaci o zastavěné ploše ve městě Hradec Králové. Jak je z tabulky patrné, celková zastavěná plocha se každým rokem rozrůstá. Výjimkou je rok 2009, kdy došlo k nepatrnému poklesu. Co se týká celkové výměry, v průběhu pětiletého období nedocházelo k patrným změnám. Zastavěná plocha je uvedena bez ploch ostatních, a to proto, aby bylo patrné jakou plochu zastavěné území skutečně zaujímá.

Počet obyvatel se v některých letech měnil maximálně v řádech několika stovek. Zejména v roce 2008 lze takovou změnu z tabulky 9 vypočítat. V tomto roce byl zaznamenán nárůst o 245 obyvatel.

Graf 4 - Zastavěná plocha ve správním obvodu Hradce Králové

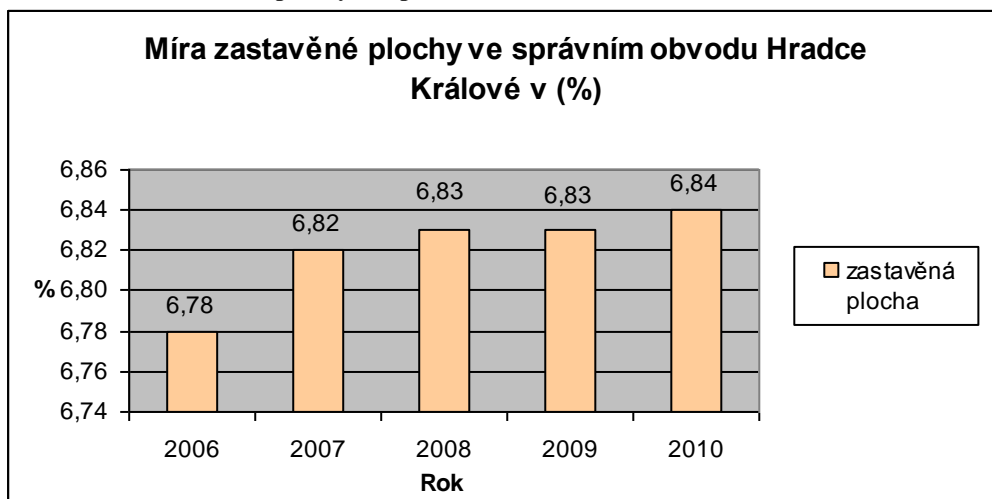


Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů veřejné databáze ČSÚ: Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz>>

Popisované změny z hlediska zastavěnosti území lze vyčíst z grafu 4. Do roku 2008 zastavěná plocha rostla, poté byl v roce 2009 zaznamenán nepatrný pokles, ale od roku 2010 došlo opět k nárůstu. V průměru se zastavěné území správního obvodu v Hradci Králové pohybuje okolo 720 ha.

Procentuální vyjádření zastavěných ploch ve správním obvodu Hradce Králové, která se pohybuje bezmála okolo 7 % je znázorněno na následujícím grafu.

Graf 5 - Míra zastavěné plochy ve správním obvodu Hradce Králové



Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů veřejné databáze ČSÚ: Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz>>

7 Analýza typů prostorových struktur v Hradci Králové

V této kapitole se budeme podrobněji zabývat typy prostorových struktur v Hradci Králové. Bylo zvoleno celkem šest typů prostorových struktur.

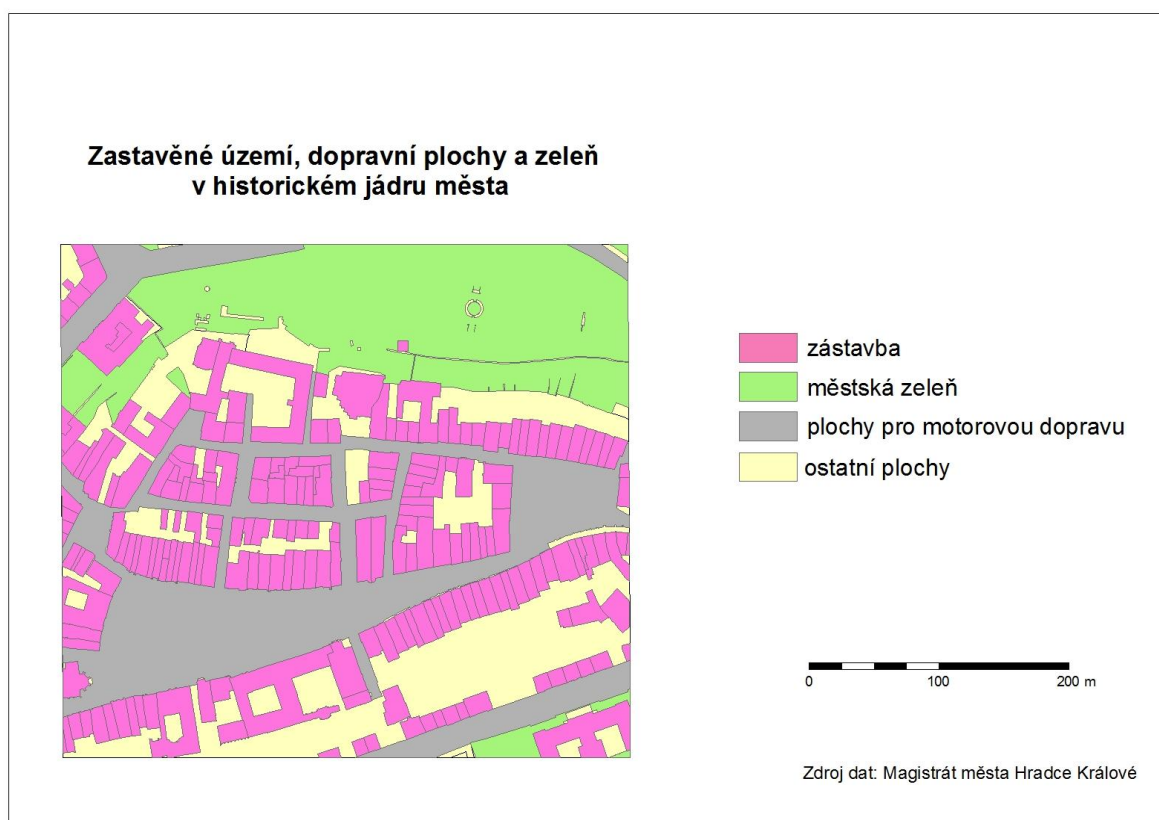
- Historické jádro města
- Centrální městská čtvrť
- Městská vilová čtvrť
- Sídliště
- Rezidenční suburbánní oblast
- Vesnická oblast

Na základě poskytnutých dat z geografického informačního systému Magistrátu města Hradce Králové byla v programu ArcGis Desktop 9.3 data zpracována. Bylo vytvořeno šest přibližně stejně velkých území v podobě čtverců, jejichž rozloha se pohybuje mezi 9 ha až téměř 22 ha. Co se týká ploch zeleně, nutno upozornit, že relevance dat pro tuto analýzu není zcela přesná. V grafických výstupech, které byly provedeny, jsou tyto plochy pojmenovány jako městská zeleň a ostatní plochy v sobě zahrnují značnou část zeleně soukromé, kterou si občané nemusí platit na rozdíl od zeleně městské (veřejné). **V dalším textu proto budeme ostatní plochy považovat za soukromou zeleň.** S mobilní zelení se pro tuto analýzu nepočítá, protože již není v jejich kapacitách. Dále grafický výstup v legendě nese plochy pro motorovou dopravu, které v sobě zahrnují často i plochy náměstí či parkovišť.

7.1 Historické jádro města

Grafický výstup dokumentuje podíl zeleně, dopravních ploch a zastavěných ploch v historickém jádru města. Území jež je sledováno zaujímá celkovou plochu 17,12 ha. Nejvíce se na celkové výměře území podílí zastavěné plochy, které zaujímají rozlohu 5,72 ha, Na druhém místě jsou plochy pro motorovou dopravu, jež svou rozlohou pokrývají území 4,12 ha. Městská zeleň svou rozlohou 4,02 ha převažuje nad zelení soukromou, která se vyskytuje na ploše 3,26 ha. Sloučí-li se tyto plochy zeleně, získáme plochu o 7,28 ha.

Obrázek 17 - Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň v historickém jádru města



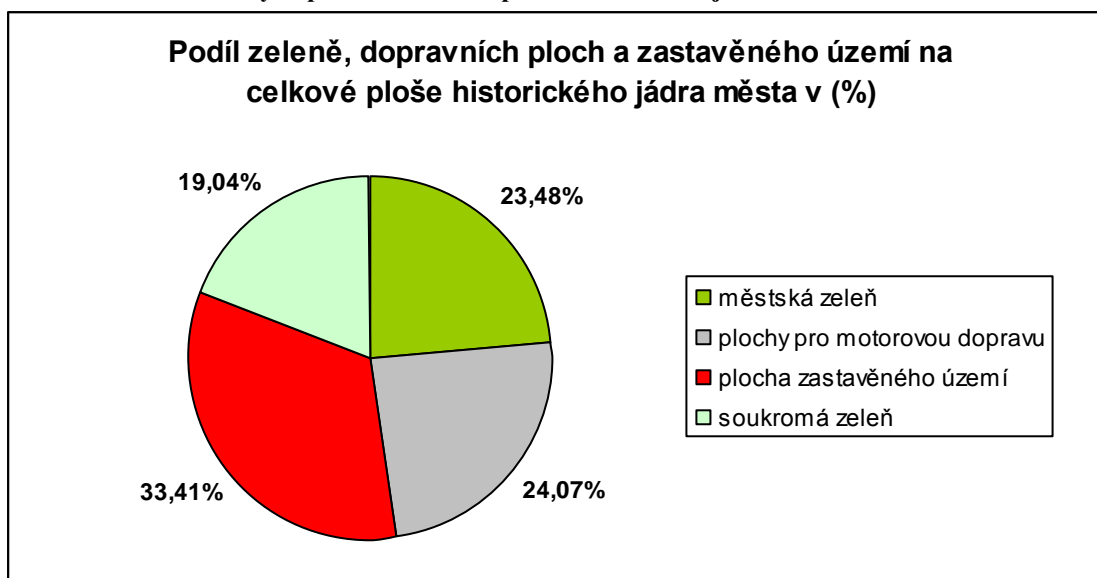
Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat Magistrátem města Hradce Králové

Tabulka 10 - Rozlohy sledovaných ploch v historickém jádru města

Výměra území	17,12 ha	100,00%
Městská zeleň	4,02 ha	23,48%
Plochy pro motorovou dopravu	4,12 ha	24,07%
Plocha zastavěného území	5,72 ha	33,41%
Soukromá zeleň	3,26 ha	19,04%

Zdroj: vlastní zpracování

Graf 6 - Podíl sledovaných ploch na celkové ploše historického jádra města



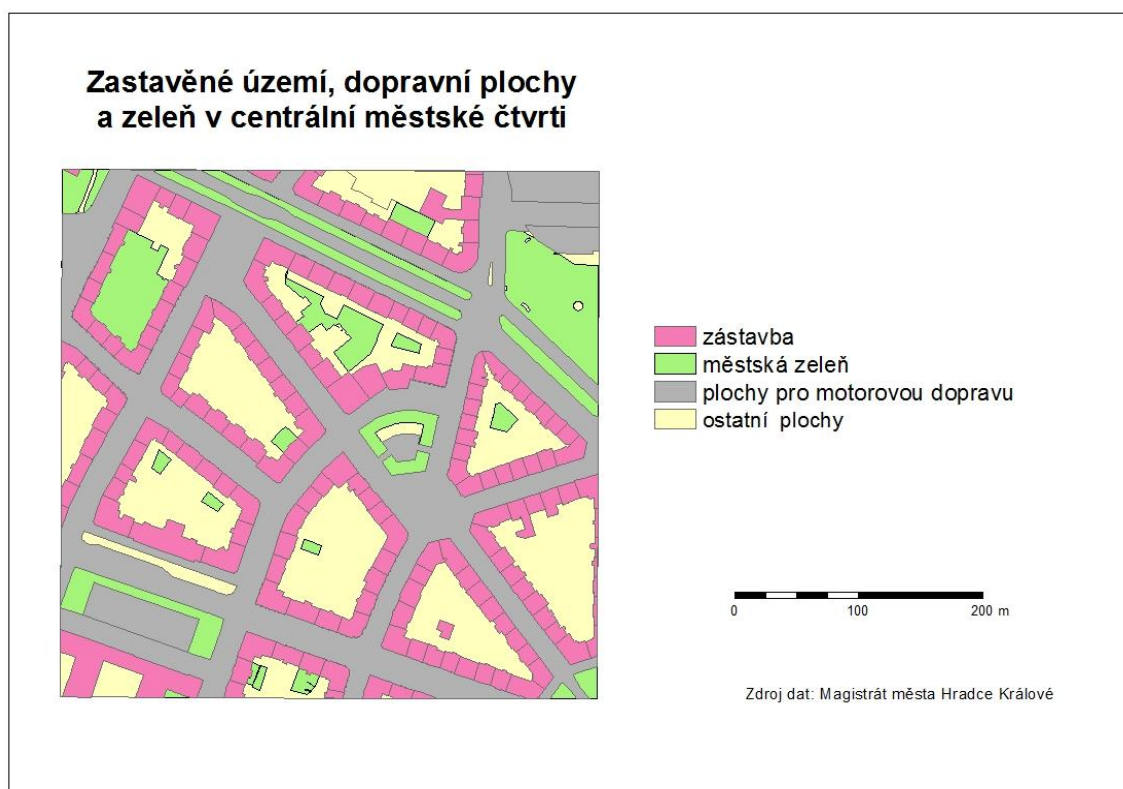
Zdroj: vlastní zpracování

Graf 6 danou situaci přehledně shrnuje. Území historického jádra města je z hlediska zeleně, dopravních ploch a zastavěných ploch relativně vyrovnané.

7.2 Centrální městská čtvrť

Dalším typem prostorové struktury je centrální městská čtvrť, jež svou rozlohou zaujímá celkovou plochu 18,30 ha. Z velké části se na celkové rozloze území podílejí plochy pro motorovou dopravu, jež svojí výměrou tvoří 6,80 ha celkové plochy. Zastavěné území se rozkládá na ploše 5,26 ha. Městská a soukromá zeleň zaujímají celkem plochu 6,24 ha, přičemž soukromá zeleň je na ploše 3,81 ha.

Obrázek 18 - Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň v centrální městské čtvrti



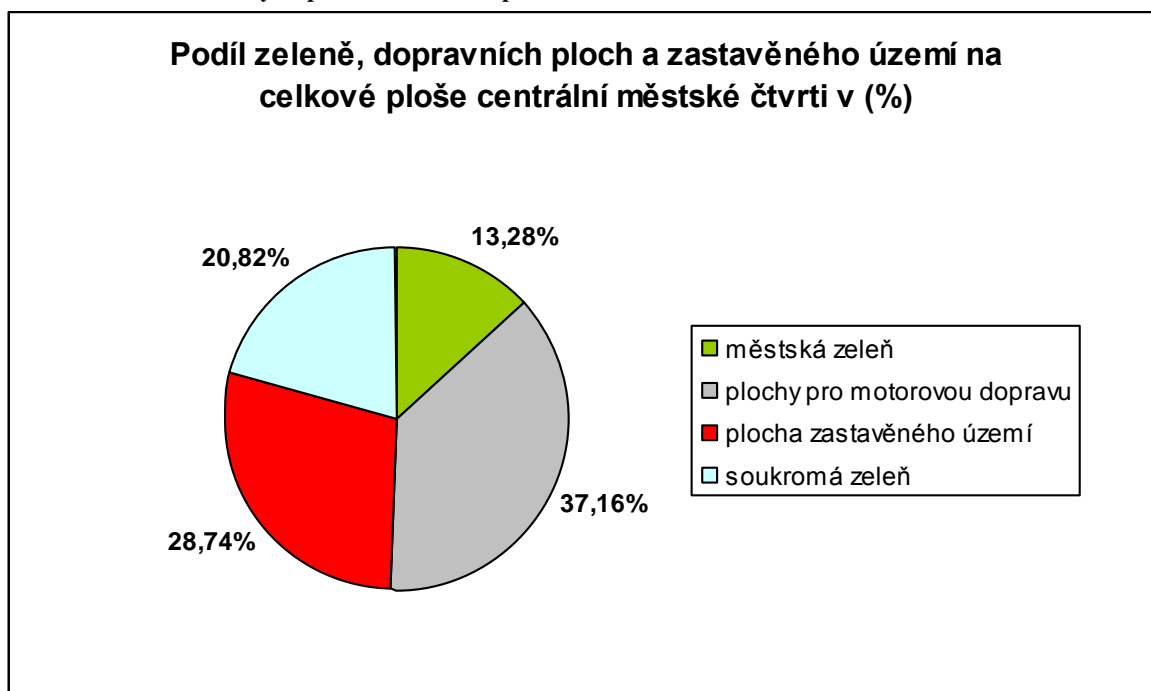
Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat Magistrátem města Hradce Králové

Tabulka 11 - Rozlohy sledovaných ploch v centrální městské čtvrti

Výměra území	18,30 ha	100,00%
Městská zeleň	2,43 ha	13,28%
Plochy pro motorovou dopravu	6,80 ha	37,16%
Plocha zastavěného území	5,26 ha	28,74%
Soukromá zeleň	3,81 ha	20,82%

Zdroj: vlastní zpracování

Graf 7 - Podíl sledovaných ploch na celkové ploše centrální městské čtvrti



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu 7 můžeme vidět procentuální podíl sledovaných ploch. Nejvíce se na celkové ploše podílí plochy pro motorovou dopravu, jež zaujímají území asi z 37%. Následuje zastavěné území s téměř 29 % podílem. Plochy městské zeleně a zeleně soukromé doplňují celkovou plochu území přibližně z 34%.

7.3 Městská vilová čtvrť

V následujícím obrázku můžeme vidět typickou městskou vilovou čtvrť, která se nachází v místní části Hradce Králové v Malšovicích, a která se rozkládá na ploše 18,86 ha. Většina území je tvořena soukromou zelení, která se rozkládá na ploše 11,40 ha. Naopak městská zeleň zde tvoří pouhých 1,70 ha, plochy pro motorovou dopravu 3,56 ha a zastavěné území se nachází na ploše 2,20 ha.

Obrázek 19 - Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň v městské vilové čtvrti



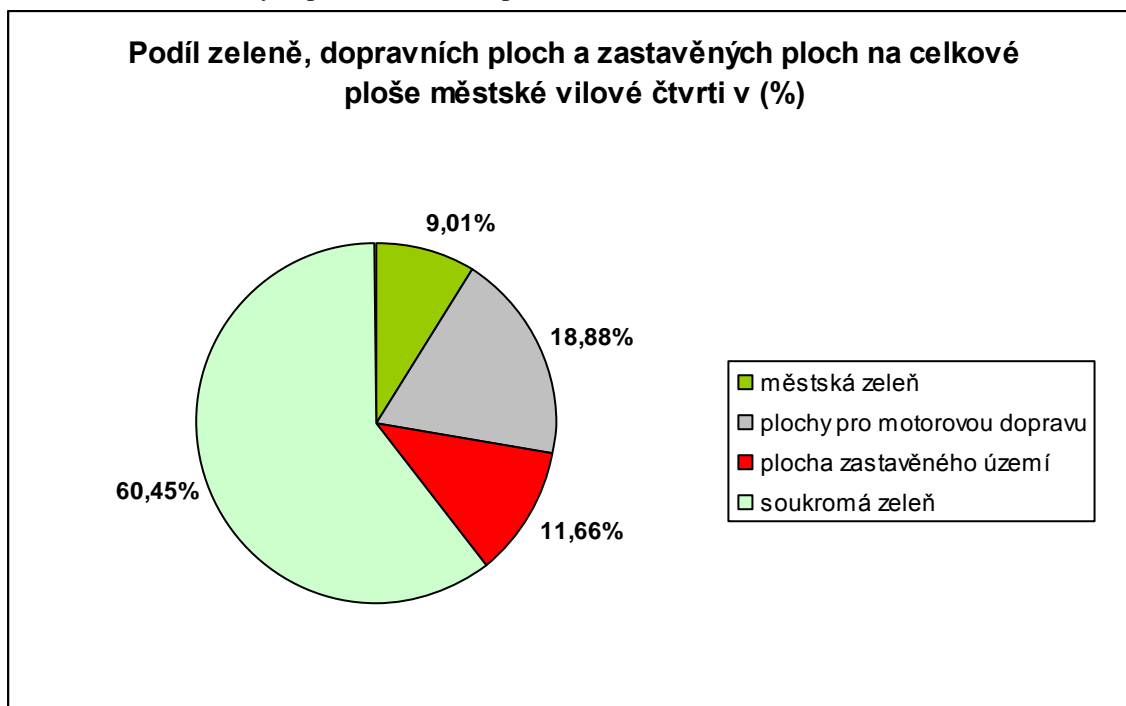
Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat Magistrátem města Hradce Králové

Tabulka 12 - Rozlohy sledovaných ploch v městské vilové čtvrti

Výměra území	18,86 ha	100,00%
Městská zeleň	1,70 ha	9,01%
Plochy pro motorovou dopravu	3,56 ha	18,88%
Plocha zastavěného území	2,20 ha	11,66%
Soukromá zeleň	11,40 ha	60,45%

Zdroj: vlastní zpracování

Graf 8 - Podíl sledovaných ploch na celkové ploše městské vilové čtvrti



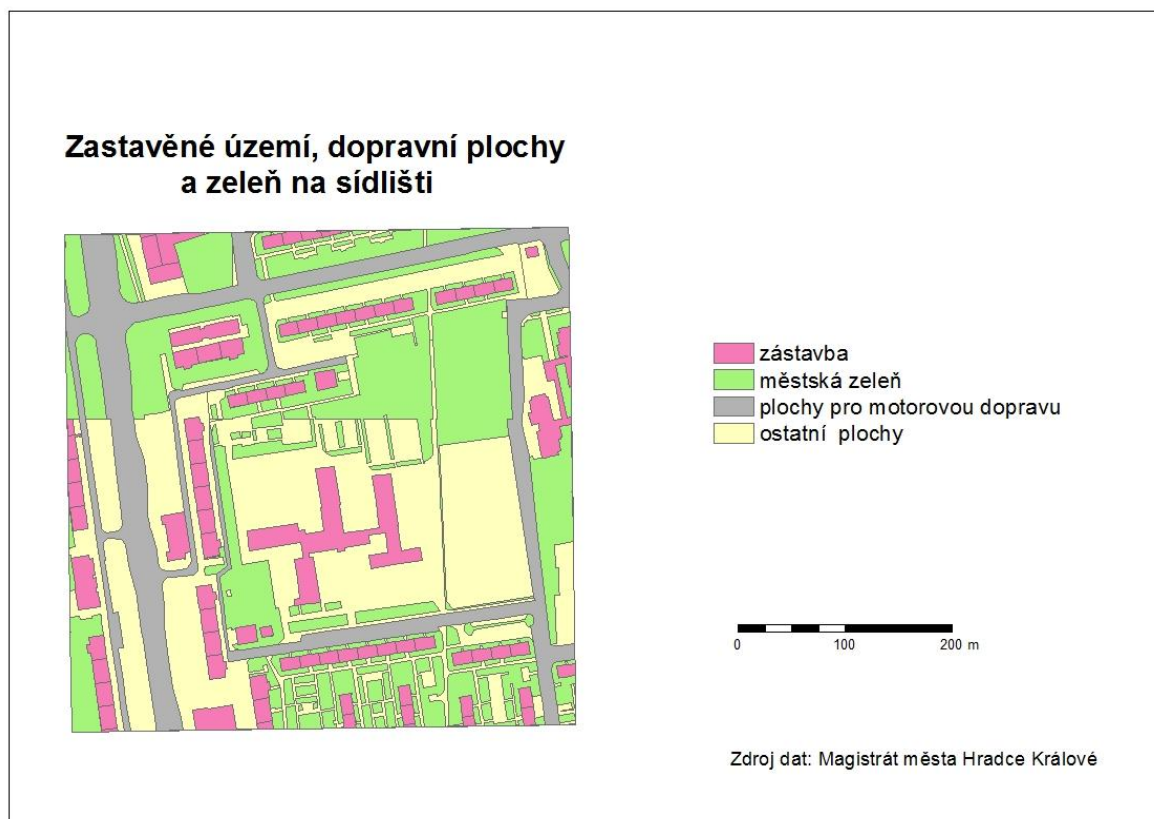
Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 8 je patrná převaha soukromé zeleně, která představuje zhruba 60% celkové plochy území. Zeleně městské se zde nachází podstatně méně, konkrétně 9,01%. Plochy pro motorovou dopravu tvoří 18,88% území a zastavěné území bezmála 12%.

7.4 Sídliště

Dalším zkoumaným typem prostorové struktury je sídliště. Konkrétně bylo vybráno sídliště v městské části Moravské předměstí. Rozloha území zaujímá plochu 21,70 ha. Z obrázku 20 je patrný vysoký podíl městské zeleně. **Plochy soukromé zeleně zde jako v jediném případě zastoupeny nejsou.** Dalšími plochami, které doplňují celkovou rozlohu území jsou plochy dopravní a plochy zastavěné, které jsou z hlediska své rozlohy téměř vyrovnané. Plochy pro motorovou dopravu však o něco málo převyšují plochy zastavěné.

Obrázek 20 - Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň na sídlišti



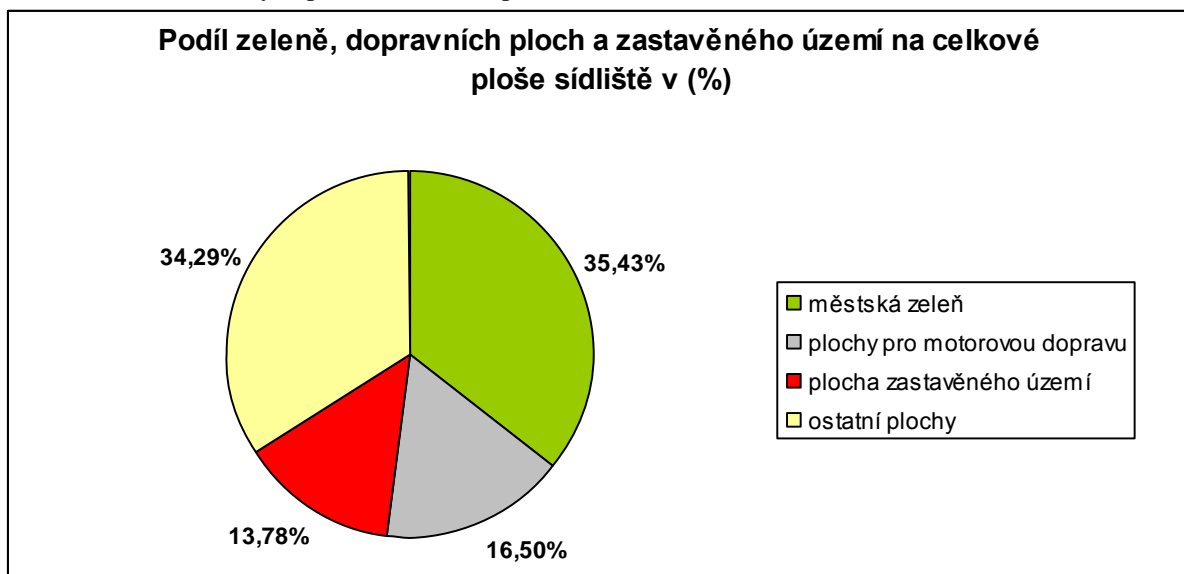
Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat Magistrátem města Hradce Králové

Tabulka 13 - Rozlohy sledovaných ploch na sídlišti

Výměra území	21,70 ha	100,00%
Městská zeleň	7,69 ha	35,43%
Plochy pro motorovou dopravu	3,58 ha	16,50%
Plocha zastavěného území	2,99 ha	13,78%
Ostatní plochy	7,44 ha	34,29%

Zdroj: vlastní zpracování

Graf 9 - Podíl sledovaných ploch na celkové ploše sídliště



Zdroj: vlastní zpracování

Plocha sídliště je z 13,78% zastavěná a ze 16,50% tvořena plochami pro motorovou dopravu. Plochy městské zeleně tvoří převážnou většinu území, což je představováno více jak 35% celého území sídliště. Ostatní plochy, tvořící necelých 35% území se svojí rozlohou blíží městské zeleni.

7.5 Rezidenční suburbánní oblast

Pro typ struktury rezidenční suburbánní oblast byla zvolena suburbie v městské části Nový Hradec Králové. Sledovaná suburbie se rozprostírá na ploše 16,20 ha. Soukromá zeleň svou plochou 13,69 ha téměř pohlcuje plochy dopravní s rozlohou necelého 1 ha a plochy zastavěné, které zaujímají plochu téměř 1,60 ha. Městská zeleň, kterou si obyvatelé platí, se v území vyskytuje jen zřídka. To je z obrázku 21 více než patrné.

Obrázek 21 - Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň v rezidenční suburbánní oblasti



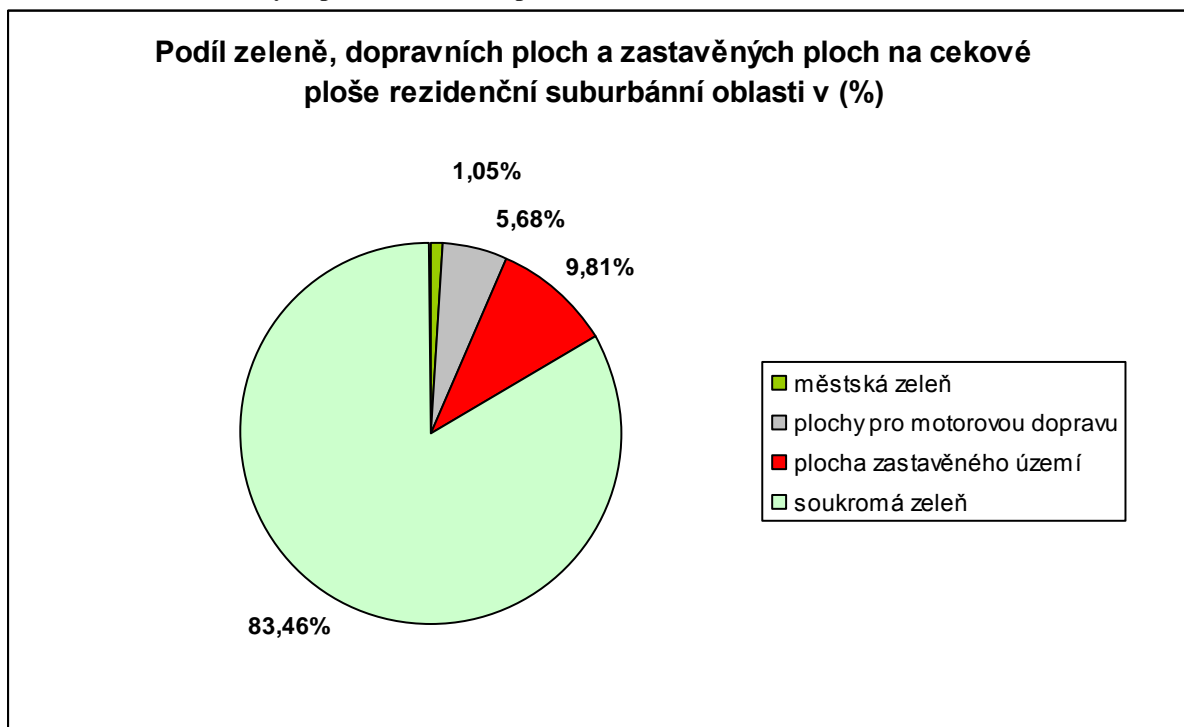
Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat Magistrátem města Hradce Králové

Tabulka 14 - Rozlohy sledovaných ploch v rezidenční suburbánní oblasti

Výměra území	16,20 ha	100,00%
Městská zeleň	0,17 ha	1,05%
Plochy pro motorovou dopravu	0,92 ha	5,68%
Plocha zastavěného území	1,59 ha	9,81%
Soukromá zeleň	13,52 ha	83,46%

Zdroj: vlastní zpracování

Graf 10 - Podíl sledovaných ploch na celkové ploše rezidenční suburbánní oblasti



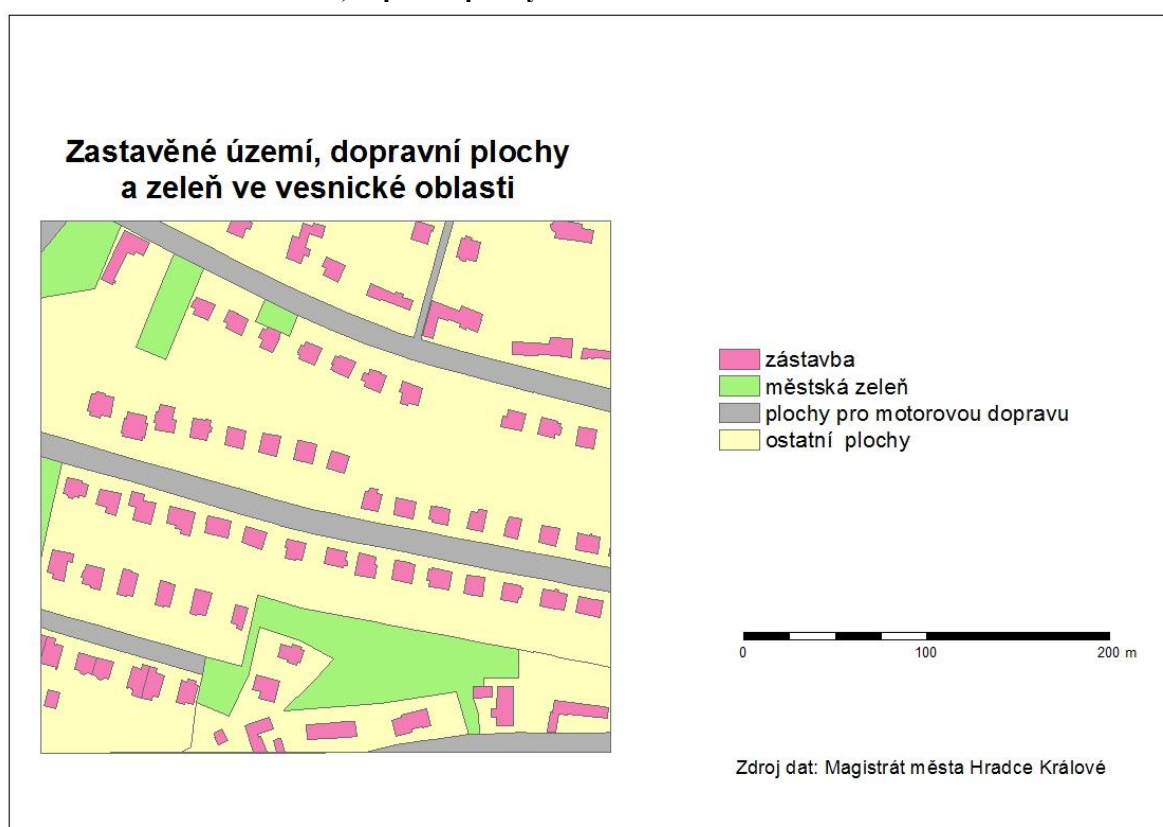
Zdroj: vlastní zpracování

Graf 10 znázorňuje rozdělení ploch v rezidenční suburbánní oblasti. Soukromá zeleň zabírá plochu přes 83% území. Městská zeleň, která je tvořena pouze 1,05% z tohoto území, zde příliš velkou roli nehraje. Velmi malou plochu zaujímají také dopravní plochy, jež tvoří bezmála 6% z celkové rozlohy a plochy zastavěné, jež území pokrývají z necelých 10%.

7.6 Vesnická oblast

Jako poslední typ prostorové struktury byla zvolena vesnická oblast, která se nachází v městské části Slatina. Celková výměra území je 9,02 ha, což je nejméně ze všech uvedených typů prostorových struktur. Městská zeleň, plochy pro motorovou dopravu a zastavěné území zaujímají v této struktuře svou rozlohou podobné plochy. Mezi největší se řadí plochy pro motorovou dopravu, které se rozkládají na území 1 ha. Poté následují plochy zastavěného území s rozlohou 0,95 ha a plochy městské zeleně o rozloze 0,85 ha. Největší část z celého území zaujímají plochy soukromé zeleně, jejichž rozloha je 6,22 ha.

Obrázek 22 - Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň ve vesnické oblasti



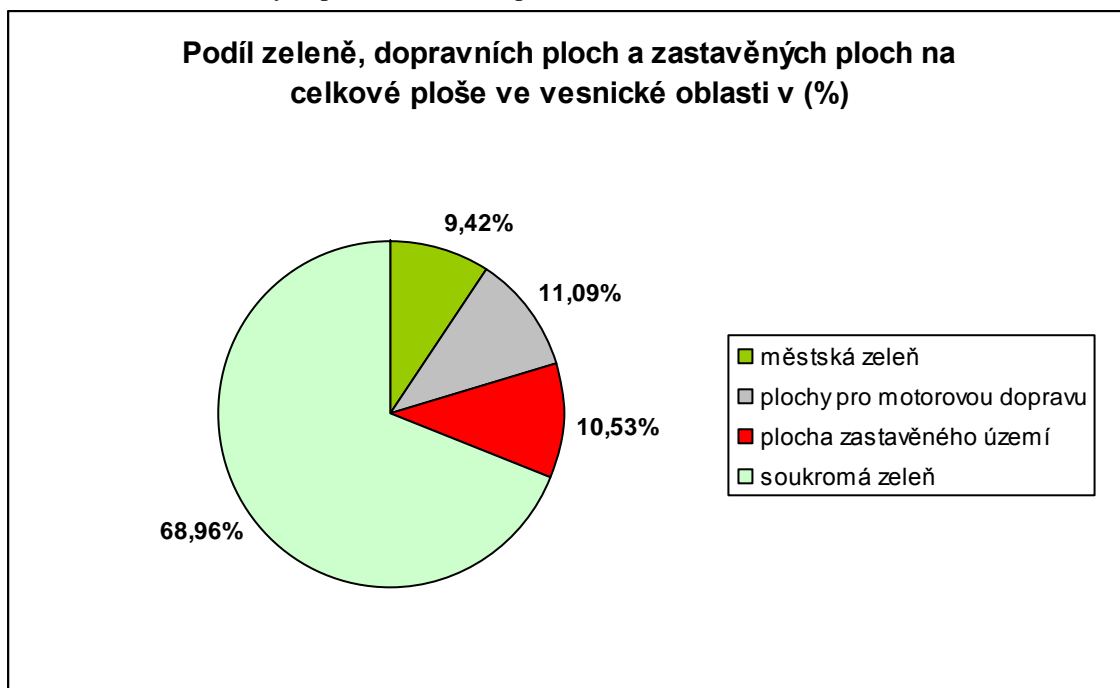
Zdroj: vlastní zpracování na základě poskytnutých dat Magistrátem města Hradce Králové

Tabulka 15 - Rozlohy sledovaných ploch ve vesnické oblasti

Výměra území	9,02 ha	100,00%
Městská zeleň	0,85 ha	9,42%
Plochy pro motorovou dopravu	1,00 ha	11,09%
Plocha zastavěného území	0,95 ha	10,53%
Soukromá zeleň	6,22 ha	68,96%

Zdroj: vlastní zpracování

Graf 11 - Podíl sledovaných ploch na celkové ploše vesnické oblasti

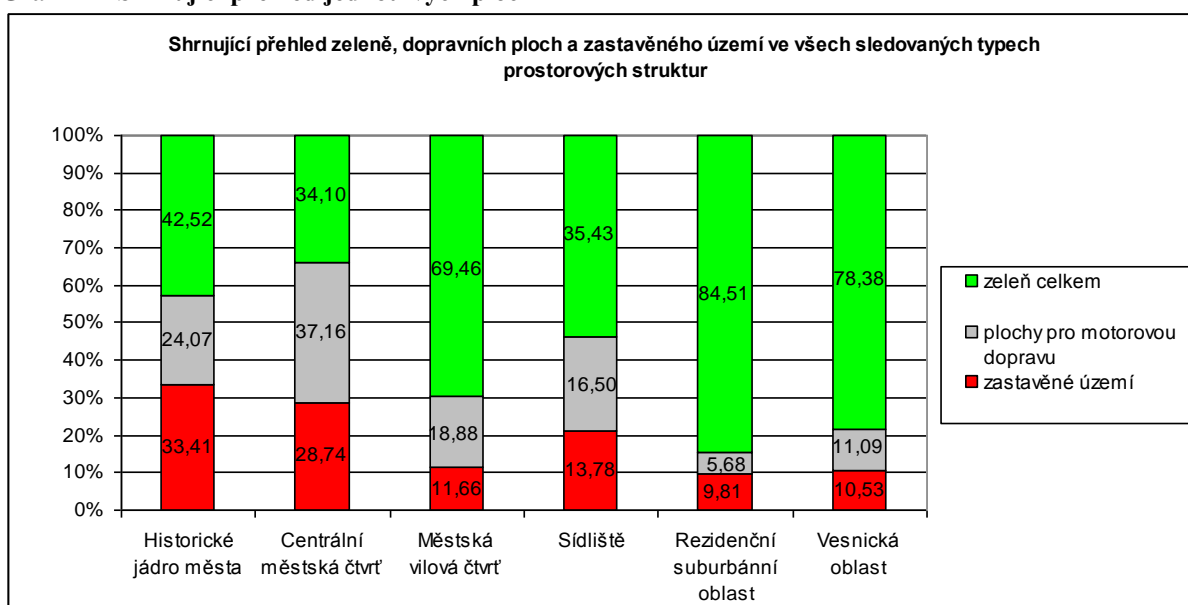


Zdroj: vlastní zpracování

Procentuální vyjádření sledovaných ploch znázorňuje graf 11. Městská zeleň, dopravní plochy a plochy zastavěného území se z hlediska svých rozloh vcelku rovnají. Nejvíce se na daném území podílí soukromá zeleň a to ze 68,96%.

Níže vytvořený graf porovnává zastavěné a nezastavěné území. Z grafu je obecně patrná převaha celkové zeleně, která byla získána součtem zeleně městské (veřejné) a zeleně soukromé. Ve všech typech prostorových struktur se vyskytuje jak zezeň soukromá tak městská. Výjimkou je v tomto případě sídliště, kde se vyskytuje pouze městský typ zeleně. Největší plochy zeleně se nacházejí především v rezidenční suburbánní oblasti a ve vesnické oblasti, kdy je z větší části tvořena zelení soukromou. Velice zajímavá je skutečnost, která nastává v rezidenční suburbánní oblasti, ve které je celková zastavěná plocha asi 15%, což je velice málo na to, aby se jednalo o městskou strukturu. V tomto případě se nejedná ani o klasickou suburbii.

Graf 12 - Shrnující přehled jednotlivých ploch 1

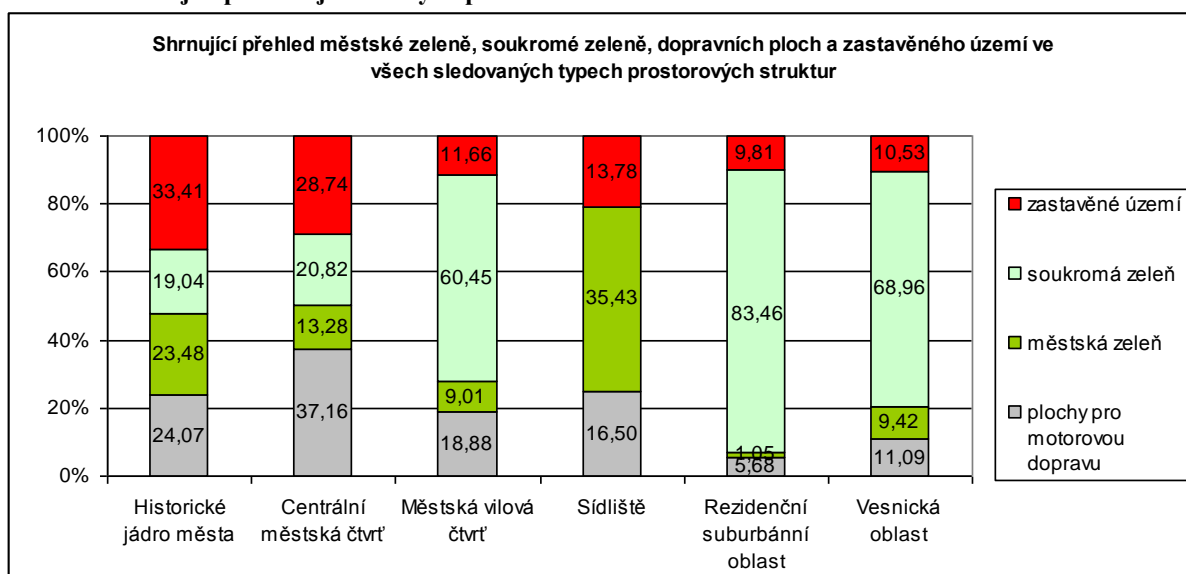


Zdroj: vlastní zpracování

Graf 13 oproti předchozímu grafu má vypovídací schopnost spíše z ekonomického hlediska. V tomto grafickém vyjádření byla celková zezeň rozdělena ještě na zezeň městskou (veřejnou), kterou obyvatelstvo platí, zejména za její údržbu a péči. Dále je zezeň rozdělena na zezeň soukromou. Graf je uspořádán tak, aby z něj bylo patrné, za co všechno musí občané zaplatit. V tomto případě se jedná o plochy pro motorovou dopravu a jejich údržbu a dále péče a údržba o městskou zezeň. Pokud bychom se na jednotlivé typy struktur dívali jako na jakési skupiny, potom z této skutečnosti vyplyne fakt, že první skupinu tvoří historické jádro města a centrální městská čtvrť, které na tom z ekonomického hlediska budou velice podobně. Druhá skupina je tvořena městskou vilovou čtvrtí a vesnickou oblastí. Sídlíště bude patřit někam mezi první a druhou skupinu, a jako poslední zbývá rezidenční suburbánní oblast, která jak by se mohlo zdát, bude z hlediska údržby komunikací a z hlediska péče o městskou zezeň tím nejlevnějším typem prostorové struktury. Jak je z grafu zřejmé, celková zastavěná plocha

tvoří asi 15 % z celého území, z čehož vyplývá, že se nejedná ani o městskou strukturu, ani o suburbii. Zbytek území je z velké části tvořen soukromou zelení. Dochází zde k jakémusi „územnímu paradoxu“. V některých rezidenčních subúrbánních oblastech byla vyzkoumána skutečnost, že i přes jejich poměrně levnou údržbu, jsou tyto oblasti zadlužené. Na povrch se dostává otázka co s tím?? Jak je to možné?? Jak tento problém řešit?? Proč je dané území zastavěno jen z 15%?? Tyto otázky jsou už nad rámec této práce a jsou k zamyšlení pro nejdnoho odborníka.

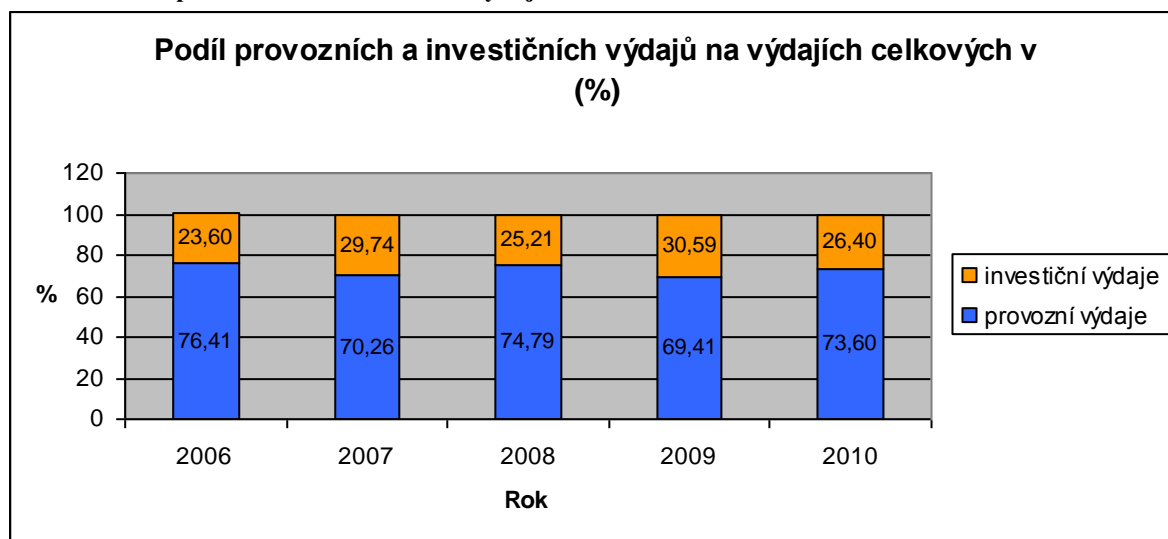
Graf 13 - Shrnující přehled jednotlivých ploch 2



Zdroj: vlastní zpracování

8 Analýza provozních výdajů v Hradci Králové

Graf 14 - Podíl provozních a investičních výdajů

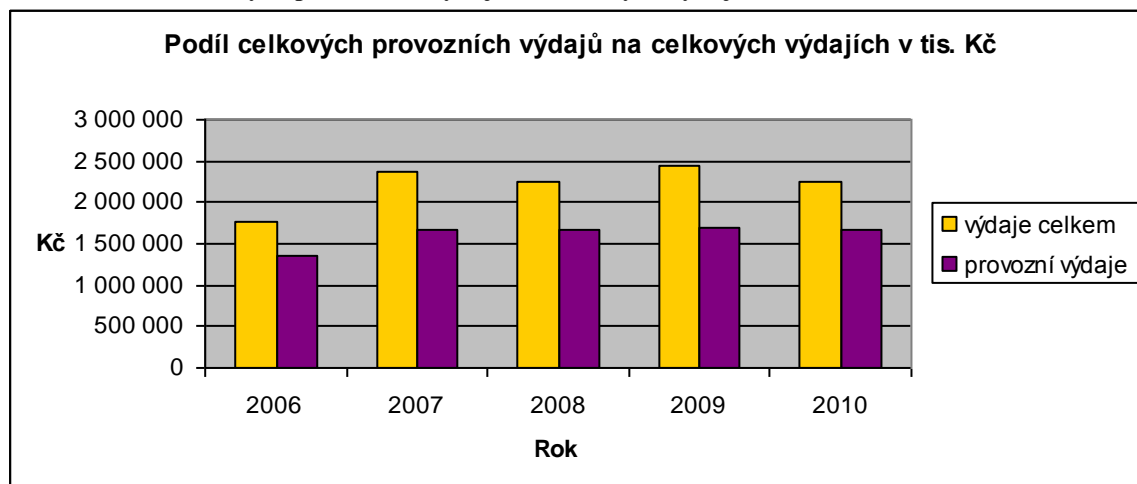


Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Graf 14 nás informuje o podílu provozních a investičních výdajů v Hradci Králové. V průběhu sledovaného období převládají provozní výdaje nad investičními, což by mělo být pravidlem. Provozní výdaje můžeme chápat jako opakující se výdaje, díky nimž se financují např. platy zaměstnanců, nákupy služeb, materiálu, energií, či péče a údržba o město, které se uskutečňují v průběhu roku. Investiční výdaje jsou určeny na financování investičních akcí, které zpravidla přesahují období jednoho rozpočtového roku. Z tohoto faktu plyne převaha provozních výdajů nad investičními.

Obecně se provozní výdaje pohybovaly v rozpětí 69% až téměř 77%, což nepředstavuje zvlášť velké skoky. Největších hodnot bylo z hlediska provozních výdajů dosaženo v roce 2006, kdy se vyšplhaly na 76,41%. Naopak investiční výdaje se ve sledovaném období pohybovaly v rozmezí 23% až téměř 31%.

Graf 15 - Podíl celkových provozních výdajů na celkových výdajích v tis. Kč



Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://hradeckralove.org>>

Graf 15 dokumentuje během sledovaného období podíl celkových provozních výdajů na výdajích celkových. Podíl provozních výdajů je značný, což lze vyčíst také z níže sestavené tabulky. Provozní výdaje od roku 2006 mírně rostly. Největší podíl provozních výdajů se objevil v roce 2009, kdy celková hodnota výdajů činila 1 689 532,3 tis. Kč. Následující rok došlo k mírnému poklesu.

Tabulka 16 - Podíl celkových provozních výdajů na celkových výdajích v tis. Kč

	2006	2007	2008	2009	2010
Výdaje celkem	1768149,10	2373114,20	2242099,10	2434014,20	2256616,00
Provozní výdaje	1350994,70	1667394,00	1676781,40	1689532,30	1660771,90
Provozní výdaje celkem (%)	76,41	70,26	74,79	69,41	73,60

Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://hradeckralove.org>>

V kapitole 9 bude provedena analýza provozních výdajů pro jednotlivé typy prostorových struktur, avšak bude se týkat pouze provozu a údržby komunikací a dále péče o veřejnou zeleň.

O péči města z hlediska údržby a provozu se starají Technické služby Hradce Králové, příspěvková organizace zřízená statutárním městem Hradec Králové, zabývající se především těmito činnostmi.³⁴

- zakládání a údržba zeleně
- péče o vodní plochy a vodní zdroje
- správa, provoz a údržba veřejného osvětlení
- čištění komunikací a veřejných prostranství
- zimní údržba vozovek a chodníků
- správa, údržba a opravy vozovek a chodníků na území města Hradce Králové
- instalace, údržba a vyprazdňování odpadkových košů
- likvidace černých skládek
- provoz městských pohřebišť... a další

Tabulka 17 - Vybrané provozní výdaje za období 2006 – 2010 v tis. Kč

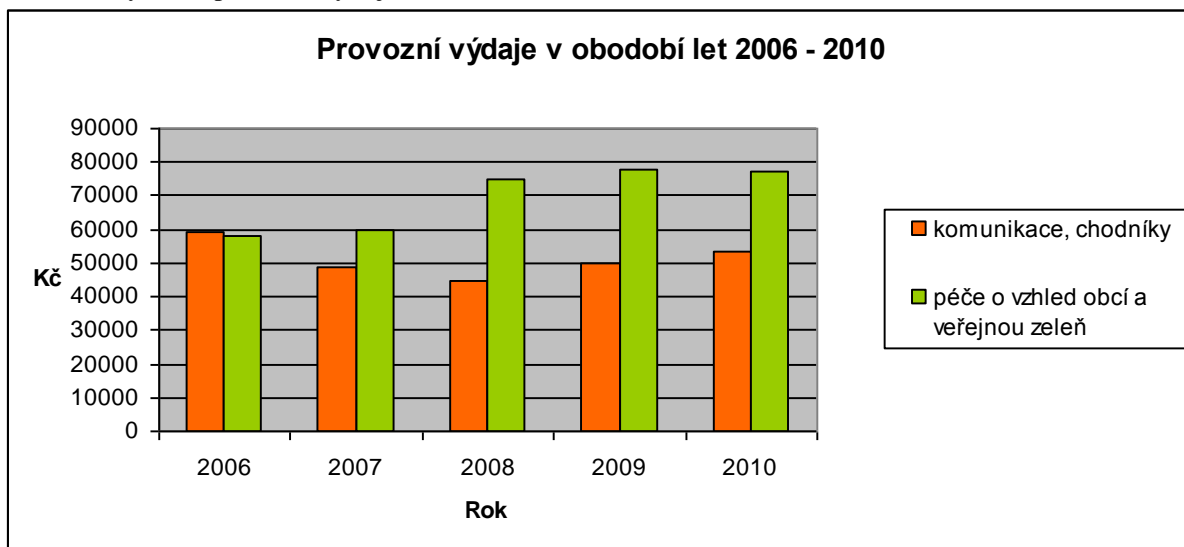
	2006	2007	2008	2009	2010
Komunikace, chodníky	59165,30	48923,20	44540,00	50000,00	53500,00
Péče o vzhled obcí a veřejnou zeleň	57875,00	59975,00	74972,00	77879,50	77270,00
Vybrané běžné výdaje celkem	117040,30	108898,20	119512,00	127879,50	130770,00

Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Ve sledovaném období se nejvíce finančních prostředků vynaložilo na položku péče o vzhled obcí a veřejnou zeleň, kdy se v roce 2009 provozní výdaje dostaly na částku 77 879,5 tis. Kč, což je ve sledovaném období o mnoho více, než za údržbu a čištění komunikací a chodníků. Tyto výdaje rostly až do roku 2009, poté došlo k mírnému poklesu. Z hlediska údržby a čištění komunikací a chodníků byly nejvyšší výdaje zaznamenány v roce 2006, kdy představovaly částku 59 165,3 tis. Výdaje za komunikace a chodníky zprvu sledovaného období klesaly, ale od roku 2009 znovu začaly růst. Vše přehledně shrnuje níže uvedený graf.

³⁴ *Technické služby Hradec Králové* [online]. c2009 [cit. 2011-06-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.tshk.cz/cs/o-spolecnosti>>.

Graf 16 - Vybrané provozní výdaje za období 2006 – 2010 v tis. Kč



Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

9 Analýza provozních výdajů jednotlivých prostorových struktur

Vybrané provozní výdaje se sledovaly za období 2006 – 2010 a to v Hradci Králové jako celku. Nyní je potřeba provést přepočítání těchto výdajů na jednotlivé typy prostorových struktur, kterými jsme se zabývali v kapitole o analýze typů prostorových struktur v Hradci Králové. V analýze bylo zjištěno, jakou rozlohu zaujímají plochy zastavěné, dopravní a plochy zeleně. Pro další zkoumání nás bude zajímat především plochy dopravní a plochy zeleně.

Protože data z geografického informačního systému v Hradci Králové se ne zcela shodují s informacemi, které poskytuje databáze ČSÚ, mohou vznikat určité odchylky. Pro výpočet provozních výdajů v typech prostorových struktur bude zapotřebí především znalost rozlohy celkové městské zeleně v Hradci Králové a rozlohy ploch pro motorovou dopravu.

Celková rozloha území: 10 958,31 ha

Celková rozloha zastavěných ploch: 399,08 ha

Celková rozloha městské zeleně: 581,20 ha

Celková rozloha ploch pro motorovou dopravu: 618,41 ha

Ve všech šesti typech prostorových struktur bude proveden stejný výpočet, kdy bude nejprve zjištěna průměrná cena (výdaj) za 1 ha území a poté výdaj celkový, přičemž v každém typu prostorové struktury je znám počet žijících obyvatel, dle kterého lze dále zjistit výdaj na 1 obyvatele. Dále je známa průměrná cena (za Hradec Králové) za péči o vzhled obcí a městskou zeleň (**PP_{PMZ}**), která činí 69 594 300,- Kč za rok, a také průměrná cena (za Hradec Králové) za údržbu komunikací a chodníků (**PP_{UDP}**), jež činí 51 225 700,- Kč za rok. Při výpočtech byly částky zaokrouhleny na celé koruny.

Tabulka 18 - Provozní výdaje v historickém jádru města

Vztaženo na 1 ha území	Výměra v ha (S)	Výměra v %	Ø cena za údržbu 1 ha území za 1 rok [v Kč] (PP)	Celkový výdaj [v Kč] (CV)
Městská zeleň (MZ)	4,02	23,48	119 742	481 363
Dopravní plochy (DP)	4,12	24,07	82 835	341 280
Zastavěné plochy (ZP)	5,72	33,41	-	-
Soukromá zeleň (SZ)	3,26	19,04	-	-
CELKEM	17,12	100,00	-	822 643

Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Počet obyvatel (Q): 800

Výpočet:

$$\mathbf{PP_{MZ} : PP_{PMZ} / CS_{MZ(ha)} = 119\ 742,-\ Kč}$$

$$\mathbf{CV_{MZ} : S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ} = 481\ 363,-\ Kč}$$

$$\mathbf{PP_{DP} : PP_{UDP} / CS_{DP(ha)} = 82\ 835,-\ Kč}$$

$$\mathbf{CV_{DP} : S_{DP(ha)} \times PP_{DP} = 341\ 280,-\ Kč}$$

$$\mathbf{V : (S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ}) + (S_{DP(ha)} \times PP_{DP}) / Q = 1\ 028,-\ Kč}$$

V – výdaj na 1 obyvatele za rok

Q – počet obyvatel

CV_{MZ} – celkový výdaj MZ za rok (v Kč)

CV_{DP} – celkový výdaj DP za rok (v Kč)

S_{MZ} – plocha MZ (v ha)

S_{DP} – plocha DP (v ha)

PP_{MZ} – průměrná cena MZ za rok (v Kč)

PP_{DP} – průměrná cena DP za rok (v Kč)

PP_{PMZ} – průměrná cena za péči o vzhled obcí a městskou zeleň v HK za rok (v Kč)

PP_{UDP} – průměrná cena za údržbu dopravních ploch v HK za rok (v Kč)

CS_{MZ} - celková plocha MZ v Hradci Králové (v ha)

CS_{DP} – celková plocha DP v Hradci Králové (v ha)

Tabulka 19 - Provozní výdaje v centrální městské čtvrti

Vztaženo na 1 ha území	Výměra v ha (S)	Výměra v %	Ø cena za údržbu 1 ha území za 1 rok [v Kč] (PP)	Celkový výdaj [v Kč] (CV)
Městská zeleň (MZ)	2,43	13,28	119 742	290 973
Dopravní plochy (DP)	6,80	27,16	82 835	563 278
Zastavěné plochy (ZP)	5,26	28,74	-	-
Soukromá zeleň (SZ)	3,81	20,82	-	-
CELKEM	18,30	100,00	-	854 251

Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Počet obyvatel (Q): 2 898

Výpočet:

$PP_{MZ} : PP_{PMZ} / CS_{MZ(ha)} = 119\,742,- \text{ Kč}$

$CV_{MZ} : S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ} = 290\,973,- \text{ Kč}$

$PP_{DP} : PP_{UDP} / CS_{DP(ha)} = 82\,835 \text{ Kč}$

$CV_{DP} : S_{DP(ha)} \times PP_{DP} = 563\,278,- \text{ Kč}$

$V : (S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ}) + (S_{DP(ha)} \times PP_{DP}) / Q = 295,- \text{ Kč}$

V – výdaj na 1 obyvatele za rok

Q – počet obyvatel

CV_{MZ} – celkový výdaj MZ za rok (v Kč)

CV_{DP} – celkový výdaj DP za rok (v Kč)

S_{MZ} – plocha MZ (v ha)

S_{DP} – plocha DP (v ha)

PP_{MZ} – průměrná cena MZ (v Kč)

PP_{DP} – průměrná cena DP (v Kč)

PP_{PMZ} – průměrná cena za péči o vzhled obcí a městskou zeleň v HK za rok (v Kč)

PP_{UDP} – průměrná cena za údržbu dopravních ploch v HK za rok (v Kč)

CS_{MZ} - celková plocha MZ v Hradci Králové (v ha)

CS_{DP} – celková plocha DP v Hradci Králové (v ha)

Tabulka 20 - Provozní výdaje v městské vilové čtvrti

Vztaženo na 1 ha území	Výměra v ha (S)	Výměra v %	Ø cena za údržbu 1 ha území za 1 rok [v Kč] (PP)	Celkový výdaj [v Kč] (CV)
Městská zeleň (MZ)	1,70	9,01	119 742	203 561
Dopravní plochy (DP)	3,56	18,88	82 835	294 893
Zastavěné plochy (ZP)	2,20	11,66	-	-
Soukromá zeleň (SZ)	11,40	60,45	-	-
CELKEM	18,86	100,00	-	498 454

Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Počet obyvatel (Q): 933

PP_{MZ} : $PP_{PMZ} / CS_{MZ(ha)} = 119\,742,-$ Kč

CV_{MZ} : $S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ} = 203\,561,-$ Kč

PP_{DP} : $PP_{UDP} / CS_{DP(ha)} = 82\,835$ Kč

CV_{DP} : $S_{DP(ha)} \times PP_{DP} = 294\,893,-$ Kč

V : $(S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ}) + (S_{DP(ha)} \times PP_{DP}) / Q = 534,-$ Kč

V – výdaj na 1 obyvatele za rok

Q – počet obyvatel

CV_{MZ} – celkový výdaj MZ za rok (v Kč)

CV_{DP} – celkový výdaj DP za rok (v Kč)

S_{MZ} – plocha MZ (v ha)

S_{DP} – plocha DP (v ha)

PP_{MZ} – průměrná cena MZ (v Kč)

PP_{DP} – průměrná cena DP (v Kč)

PP_{PMZ} – průměrná cena za péči o vzhled obcí a městskou zeleň v HK za rok (v Kč)

PP_{UDP} – průměrná cena za údržbu dopravních ploch v HK za rok (v Kč)

CS_{MZ} - celková plocha MZ v Hradci Králové (v ha)

CS_{DP} – celková plocha DP v Hradci Králové (v ha)

Tabulka 21 - Provozní výdaje na sídlišti

Vztaženo na 1 ha území	Výměra v ha (S)	Výměra v %	Ø cena za údržbu 1 ha území za 1 rok [v Kč] (PP)	Celkový výdaj [v Kč] (CV)
Městská zeleň (MZ)	7,69	35,43	119 742	920 816
Dopravní plochy (DP)	3,58	16,5	82 835	296 549
Zastavěné plochy (ZP)	2,99	13,78	-	-
Ostatní plochy (OP)	7,44	34,29	-	-
CELKEM	21,70	100,00	-	1 217 365

Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Počet obyvatel (Q): 3 825

$PP_{MZ} : PP_{PMZ} / CS_{MZ(ha)} = 119\,742,- \text{ Kč}$

$CV_{MZ} : S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ} = 920\,816,- \text{ Kč}$

$PP_{DP} : PP_{UDP} / CS_{DP(ha)} = 82\,835 \text{ Kč}$

$CV_{DP} : S_{DP(ha)} \times PP_{DP} = 296\,549,- \text{ Kč}$

$V : (S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ}) + (S_{DP(ha)} \times PP_{DP}) / Q = 318,- \text{ Kč}$

V – výdaj na 1 obyvatele za rok

Q – počet obyvatel

CV_{MZ} – celkový výdaj MZ za rok (v Kč)

CV_{DP} – celkový výdaj DP za rok (v Kč)

S_{MZ} – plocha MZ (v ha)

S_{DP} – plocha DP (v ha)

PP_{MZ} – průměrná cena MZ (v Kč)

PP_{DP} – průměrná cena DP (v Kč)

PP_{PMZ} – průměrná cena za péči o vzhled obcí a městskou zeleň v HK za rok (v Kč)

PP_{UDP} – průměrná cena za údržbu dopravních ploch v HK za rok (v Kč)

CS_{MZ} - celková plocha MZ v Hradci Králové (v ha)

CS_{DP} – celková plocha DP v Hradci Králové (v ha)

Tabulka 22 - Provozní výdaje v rezidenční suburbánní oblasti

Vztaženo na 1 ha území	Výměra v ha (S)	Výměra v %	Ø cena za údržbu 1 ha území za 1 rok [v Kč] (PP)	Celkový výdaj [v Kč] (CV)
Městská zeleň (MZ)	0,17	1,05	119 742	20 356
Dopravní plochy (DP)	0,92	5,68	82 835	76 208
Zastavěné plochy (ZP)	1,59	9,81	-	-
Soukromá zeleň (SZ)	13,52	83,46	-	-
CELKEM	16,20	100,00	-	96 564

Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Počet obyvatel (Q): 322

$PP_{MZ} : PP_{PMZ} / CS_{MZ(ha)} = 119\,742,- \text{ Kč}$

$CV_{MZ} : S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ} = 20\,356,- \text{ Kč}$

$PP_{DP} : PP_{UDP} / CS_{DP(ha)} = 82\,835 \text{ Kč}$

$CV_{DP} : S_{DP(ha)} \times PP_{DP} = 76\,208,- \text{ Kč}$

$V : (S_{MZ(ha)} \times PP_{MZ}) + (S_{DP(ha)} \times PP_{DP}) / Q = 300,-\text{Kč}$

V – výdaj na 1 obyvatele za rok

Q – počet obyvatel

CV_{MZ} – celkový výdaj MZ za rok (v Kč)

CV_{DP} – celkový výdaj DP za rok (v Kč)

S_{MZ} – plocha MZ (v ha)

S_{DP} – plocha DP (v ha)

PP_{MZ} – průměrná cena MZ (v Kč)

PP_{DP} – průměrná cena DP (v Kč)

PP_{PMZ} – průměrná cena za péči o vzhled obcí a městskou zeleň v HK za rok (v Kč)

PP_{UDP} – průměrná cena za údržbu dopravních ploch v HK za rok (v Kč)

CS_{MZ} - celková plocha MZ v Hradci Králové (v ha)

CS_{DP} – celková plocha DP v Hradci Králové (v ha)

Tabulka 23 - Provozní výdaje ve vesnické oblasti

Vztaženo na 1 ha území	Výměra v ha (S)	Výměra v %	Ø cena za údržbu 1 ha území za 1 rok [v Kč] (PP)	Celkový výdaj [v Kč] (CV)
Městská zeleň (MZ)	0,85	9,42	119 742	101 781
Dopravní plochy (DP)	1,00	11,09	82 835	82 835
Zastavěné plochy (ZP)	0,95	10,53	-	-
Soukromá zeleň (SZ)	6,22	68,96	-	-
CELKEM	9,02	100,00	-	184 616

Zdroj: vlastní zpracování na základě závěrečných účtů města Hradce Králové: Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>

Počet obyvatel (Q): 267

PP_{MZ} : PP_{PMZ} / CS_{MZ(ha)} = 119 742,- Kč

CV_{MZ} : S_{MZ(ha)} x PP_{MZ} = 101 781,- Kč

PP_{DP} : PP_{UDP} / CS_{DP(ha)} = 82 835 Kč

CV_{DP} : S_{DP(ha)} x PP_{DP} = 82 835,- Kč

V : (S_{MZ(ha)} x PP_{MZ}) + (S_{DP(ha)} x PP_{DP}) / Q = 691,- Kč

V – výdaj na 1 obyvatele za rok

Q – počet obyvatel

CV_{MZ} – celkový výdaj MZ za rok (v Kč)

CV_{DP} – celkový výdaj DP za rok (v Kč)

S_{MZ} – plocha MZ (v ha)

S_{DP} – plocha DP (v ha)

PP_{MZ} – průměrná cena MZ (v Kč)

PP_{DP} – průměrná cena DP (v Kč)

PP_{PMZ} – průměrná cena za péči o vzhled obcí a městskou zeleň v HK za rok (v Kč)

PP_{UDP} – průměrná cena za údržbu dopravních ploch v HK za rok (v Kč)

CS_{MZ} - celková plocha MZ v Hradci Králové (v ha)

CS_{DP} – celková plocha DP v Hradci Králové (v ha)

Níže zobrazený graf vyhodnocuje sledované prostorové struktury a to z hlediska údržby komunikací a městské zeleně na území 1 ha za období 1 roku. Z dané analýzy vyplývá, že z hlediska 1 ha území je nejlevnějším typem prostorové struktury rezidenční suburbánní oblast, což se ale neslučuje s daným expertním předpokladem v tabulce 8, kde tato oblast vyšla zcela nejdražší z ostatních posuzovaných struktur. Další fakt je ten, jak už bylo zmiňováno, že zde existuje jakýsi „územní paradox,“ který byl již vysvětlen. V pořadí druhém skončila centrální městská čtvrť. Předpokladem zde byl poměrně velký počet obyvatel, což analýza potvrdila. Jako třetí skončila městská vilová čtvrť, jež v expertním předpokladu vyšla z hlediska provozních výdajů jako jedna z nejlevnějších variant. Naopak nejméně výhodným typem prostorové struktury, co se týká údržby 1 ha území, je sídliště.

Graf 17 - Celkové hodnocení prostorových struktur z hlediska údržby 1 ha



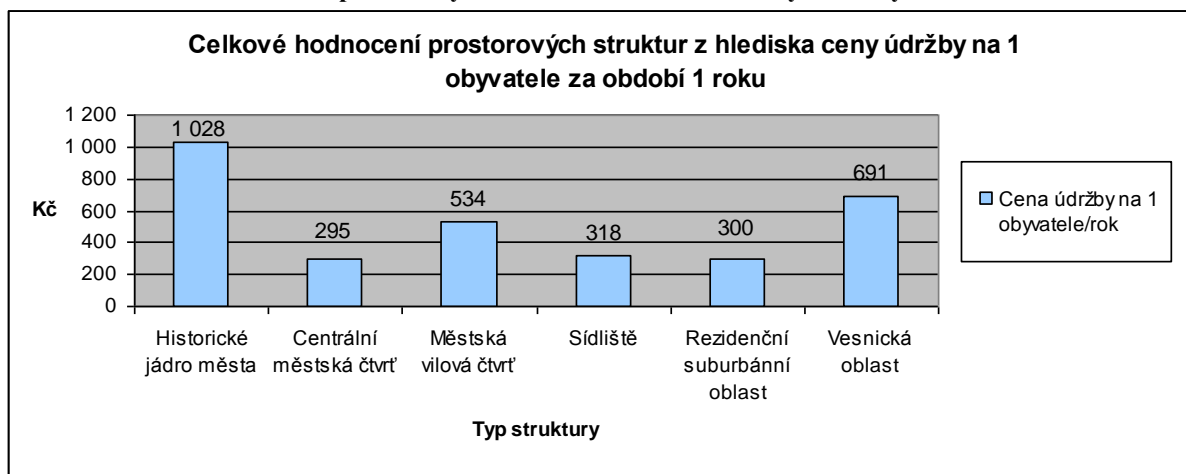
Zdroj: vlastní zpracování

V grafu 18 byla ekonomická náročnost prostorových struktur vyhodnocena také z hlediska výdajů na 1 obyvatele za rok. Nejnižší výdaj za údržbu komunikací a městskou zeleň bude obyvateli placen v centrální městské čtvrti, kde se jedná o částku 295,- Kč/rok. Předpoklad počtu obyvatel byl v analýze splněn. Dalším finančně nenáročným typem prostorové struktury je rezidenční suburbánní oblast, která co do počtu obyvatel a hustoty osídlení relativně odpovídá hodnocení expertů, kdy se předpokládá velmi nízká hustota osídlení. Částku 300,- Kč/rok, jež každý občan zaplatí, vyčteme z grafu. Názory expertů jsou totožné u městské vilové čtvrti, která z výsledků analýzy spadá spíše k ekonomicky náročnějším strukturám a

sídliště, kdy občané sídliště dle analýzy zaplatí jen o pouhých 18,- Kč/rok více než v suburbánní oblasti. Sídliště sice je prostorová struktura s nejvyšším počtem obyvatel, dalo by se proto předpokládat, že bude také nejlevnější, ale je potřeba zohlednit jakou rozlohu zaujímají dopravní plochy a městská zeleň v každém typu dané struktury. Od tohoto faktu se potom dále odvíjí celkový výdaj a následně výdaj na 1 obyvatele.

Nejméně výhodný typ prostorové struktury se dle této analýzy jeví historické jádro města, ve kterém každý občan zaplatí 1 028,-Kč/rok. Analýza ukázala, že je v historickém jádru evidováno relativně málo obyvatel, tj. 800 obyvatel. Dle expertního předpokladu by se v této oblasti mělo vyskytovat lidí poměrně více, a tím by také došlo ke snížení částky, kterou by v takovémto případě zaplatil každý občan historického jádra města. Za předpokladu většího počtu obyvatel by daný typ struktury měl patřit k těm levnějším. Opět je potřeba si položit otázku, „Kde se tito lidé nacházejí, když nežijí v historickém jádře města?“ jak by se dle expertního hodnocení dalo předpokládat.

Graf 18 - Celkové hodnocení prostorových struktur z hlediska údržby na 1 obyvatele



Zdroj: vlastní zpracování

10 Závěr

Než přejdeme k hodnocení samotné analýzy, vrátíme se k původnímu záměru, kterým měla být daná analýza provedena na příkladu města Šumperka. Vzhledem k tomu, že se nejedná o malé město, nýbrž o město středně velké s počtem 27 337 obyvatel, je proto velice zvláštní, či spíše neobvyklé, že data z geografického informačního systému Městského úřadu v Šumperku, jež byla pro analýzu potřebná, nebyla použitelná. Na mysli se má zejména jejich komplexnost a vypovídací schopnost. Chyběla např. vrstva jednotlivých budov, která je obzvláště důležitá pro zjištění skutečné zastavěné plochy. K dispozici nebyla ani vrstva ploch zeleně, jež by měla objektivní vypovídací schopnost. Z těchto důvodů nebylo nadále možné pokračovat v dalším zpracování. Nehledě na to, že nebylo vůbec jednoduché tato data získat. Do budoucna plyne k Městskému úřadu v Šumperku doporučení, aby pokud možno uvedl svá data do takového stavu, který umožní další zpracování a využití dat pro prostorové analýzy, a dále doplnil ty vrstvy dat, které dosud v jeho geografickém informačním systému chybí.

Jako „náhradní“ město, jehož data pro zpracování analýzy byla v pořádku, bylo zvoleno město Hradec Králové, jež se s počtem 94 318 obyvatel řadí k velkým městům a jehož data byla pro zvolenou analýzu prostorových struktur dobře použitelná.

Provedením analýzy jednotlivých typů prostorových struktur se mělo dojít k zjištěním, zda tyto typy struktur nějakým způsobem ovlivňují jejich ekonomické fungování zejména z hlediska provozních výdajů. Bylo zjištěno, že každá prostorová struktura je jinak ekonomicky náročná, vyžaduje zcela jinou údržbu daných ploch a také bylo vyzorováno několik územních paradoxů. Vzniklá analýza byla porovnána s teoretickými předpoklady expertů.

Analýza také ukázala, že v každé prostorové struktuře je výskyt ploch celkové zeleně (ploch nezastavěných) zcela převažující nad plochami zastavěnými s výjimkou historického jádra města a centrální městské čtvrti, kde je území relativně vyrovnané. Ještě přesnější jsou však výsledky získané rozdělením celkové zeleně na zeleň městskou (veřejnou) a zeleň soukromou, kdy je zcela evidentní, kolik procent a jakou plochu zeleň městská zaujímá. Velmi specifickým příkladem prostorové struktury jak ze šetření vyplynulo, je rezidenční suburbánní oblast, která se nedá považovat za městský typ struktury, a to zejména proto, že celková zástavba je tvořena pouze 15% území. Téměř celé území dotváří soukromá zeleň, která v území zaujímá více jak 83%. Zeleň městská (veřejná) je představována pouze něco

málo přes 1%. Nejedná se tedy ani o typickou suburbii. Z hlediska provozních výdajů z pohledu dopadů do běžných výdajů v rozpočtu města se jeví daná oblast jako zcela nejlevnější. Tato skutečnost by se ale dala označit jako „**suburbánní územní paradox**“, protože z jiných zkoumání jsou k dispozici zjištění, že u řady suburbánních obcí dochází k jejich zadlužování³⁵. Zjištění, proč tomu tak je, už bohužel není možné v rozsahu této analýzy, a bude úkolem pro další zkoumání v této oblasti.

Provedenou analýzou bylo také zjištěno, že každá prostorová struktura má zcela jiné nároky na údržbu dopravních ploch, a ploch městské zeleně, protože v každém daném typu uvedené plochy zaujímají jiné rozlohy. Z tohoto faktu se následně odvíjel výpočet celkových výdajů fungování a údržby pro prostorové struktury. Zprvu byly dané struktury vyhodnoceny z hlediska ceny údržby na 1 ha území a poté z hlediska ceny údržby na 1 obyvatele.

Co se týká údržby na 1 ha území, bylo analýzou zjištěno, že nejlépe na tom jsou obyvatelé rezidenční suburbánní oblasti, kde údržba vychází na 88 591,- Kč, což ale nebylo ve shodě s expertním hodnocením. Zde bylo experty zjištěno, že daný typ struktury je ze všech nejméně výhodný, protože výdaje na fungování této oblasti jsou poměrně velké a nepředpokládal se zde vyšší výskyt počtu obyvatel, kterým by se dosáhlo nižších výdajů za dané údržby. Hraje zde také roli již zmiňovaný „suburbánní územní paradox.“ Druhou optimální prostorovou strukturou, která byla takto analýzou vyhodnocena, je centrální městská čtvrť, kdy údržba 1 ha území vychází na 92 552,- Kč. Splněn byl i předpokládaný poměrně vysoký počet obyvatel. Zajímavou skutečností je, že městská vilová čtvrť, která dle analýzy skončila jako třetí, byla dle expertů vyhodnocena jako jedna z nejlepších typů prostorových struktur, stejně tak se o tomto faktu experti domnívají u sídliště. Analýza ale potvrdila, že z hlediska údržby 1 ha území, patří sídliště k bezprostředně nejdražším zkoumaným oblastem.

Jiných zjištění bylo dosaženo v případě, kdy byla údržba za městskou zeleň a dopravní plochy vztažena na 1 obyvatele. Z provedené analýzy se ukázalo, že nejlevnější po přepočtu na 1 obyvatele je centrální městská čtvrť, kde tento výdaj za rok bude činit 295,- Kč, což je způsobeno vysokým počtem obyvatel, který se mimo jiné předpokládal také v expertním hodnocení. Velmi dobré výsledky vykazuje i rezidenční suburbánní oblast, což je ale v rozporu s expertním hodnocením. Dle jejich předpokladu by zde měla být velmi nízká

³⁵ HOŘÍNKOVÁ, Petra.: *Dopady suburbanizačního procesu do rozpočtu měst a obcí (na příkladu města Pardubice a vybraných suburbánních obcí v jeho zázemí)*. Diplomová práce. Univerzita Pardubice 2011

hustota obyvatelstva, z čehož následně vyplývá, že by roční částka 300,- Kč, kterou by každý měl zaplatit, byla podstatně vyšší. O pouhých 18,- Kč více zaplatí obyvatel sídliště, které jak již bylo uvedeno, řadí expertní hodnocení k finančně velmi výhodným prostorovým strukturám. Městská vilová čtvrť a vesnická oblast byly analýzou zhodnoceny spíše jako dražší typy prostorových struktur a to i přes skutečnost, že městská vilová čtvrť byla expertně vyhodnocena velice pozitivně. Finančně nejnáročnější se dle provedené analýzy stalo historické jádro města, ve kterém by měl každý obyvatel ročně za údržbu zaplatit 1 028,- Kč. Experti předpokládají relativně vysoký počet obyvatel, což ale analýza neprokázala. Pokud by došlo ke zvýšení počtu obyvatel, zřejmě by poklesla i částka, kterou by měl každý obyvatel ročně zaplatit. Zde je ovšem potřeba zahrnout skutečnost, že historické jádro, na rozdíl od mnoha jiných prostorových struktur plní řadu dalších funkcí než je funkce bydlení (zejména v oblasti občanské vybavenosti) tj. přepočítání na jednoho obyvatele zde není relevantní.

Po důkladném vyhodnocení typů prostorových struktur lze dojít k závěru, že nejvíce se názory expertů a provedená analýza shodují co do počtu obyvatel u sídliště. Dalo by se tedy předpokládat, že tato struktura bude nejoptimálnější. Provedená analýza ale tuto skutečnost nepotvrdila. Z tohoto důvodu nemůže být sídliště z hlediska provozních výdajů považováno za optimální prostorovou strukturu. Pokud ale nebude brán ohled na to, jestli se analýza shoduje s teoretickým předpokladem či nikoliv, potom za optimální typ prostorové struktury z hlediska údržby na 1 ha území můžeme považovat rezidenční suburbánní oblast a z hlediska údržby na 1 obyvatele centrální městskou čtvrť, což právě vyvolává výše zmiňovaný paradox.

Cílem diplomové práce bylo zjistit, zda má charakter zástavby nějaký vliv na místní ekonomiku. Analýzou bylo zjištěno, že typ zástavby – prostorových struktur na místní ekonomiku resp. dopady do běžných výdajů městského rozpočtu vliv má, ale nemělo by se zapomínat na skutečnost, že vždy bude záležet na tom, jaké rozlohy budou městská zeleň a dopravní plochy, eventuálně další sledované plochy zaujímat, protože od tohoto faktu se bude dále odvíjet celkový výdaj ať už na hektar „městské“ plochy nebo na 1 obyvatele.

Seznam literatury

Publikace:

- [1] HNILIČKA, P.: *Sídlení kaše, otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-7366-028-8
- [2] MAIER, K.; ŘEZÁČ, V.: *Ekonomika v území: Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Praha: České vysoké učení technické, 2006. ISBN 80-01-03447-X
- [3] MARHOLD, K.: *Sídla. Urbanistická typologie II*. Praha: České vysoké učení technické, 1991. ISBN 80-01-01467-3
- [4] PROVAZNÍKOVÁ, R.: *Financování měst, obcí a regionů. Teorie a praxe*. Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2789-9
- [5] ŠILHÁNKOVÁ, V. a kol.: *Suburbanizace – hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2007. ISBN 978-80-903813-3-9
- [6] ŠILHÁNKOVÁ, V. a kol.: *Urbanismus a územní plánování*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-415-7
- [7] VÁGNER, S.: *Sídelní struktury*. Brno: Vysoké učení technické, Fakulta architektury, 1982.
- [8] VODRÁŽKA, P.: *Dejiny stavby miest*. Bratislava: Slovenská technická univerzita, Fakulta architektúry, 1996. ISBN 80-227-0839-9
- [9] *Veřejná správa 2006 (Soubor abstraktů)*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Pardubický kraj, Magistrát města Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-882-9
- [10] *Oficiální internetové stránky statutárního města Pardubic* [online] [cit. 2011-05-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-pardubice.cz>>
- [11] *Oficiální internetové stránky statutárního města Hradce Králové* [online] [cit. 2011-05-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>
- [12] *Ústav územního rozvoje* [online] [cit. 2011-02-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.uur.cz>>
- [13] *Český statistický úřad* [online] [cit. 2011-02-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz>>
- [14] *Městská a obecní statistika* [online] [cit. 2011-05-21]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz>>
- [15] *Ředitelství silnic a dálnic* [online] [cit. 2011-05-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.rsd.cz>>

- [16] *Západočeská univerzita v Plzni* [online] [cit. 2011-02-15]. Dostupný z WWW: <<http://zcu.cz>>
- [17] *Aktuální investiční příležitosti v Královéhradeckém kraji* [online] [cit. 2011-06-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.kr-kralovehradecky.cz>>
- [18] *Ministerstvo práce a sociálních věcí* [online] [cit. 2011-06-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.mpsv.cz>>
- [19] *Město Hradec Králové neoficiální stránky* [online] [cit. 2011-06-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.hradeckralove.hu.cz>>
- [20] *Technické služby Hradce Králové* [online] [cit. 2011-06-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.tshk.cz>>
- [21] *Regionální informační servis RIS* [online] [cit. 2011-06-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.risy.cz>>

Zákony

- [22] Zákon č. 183/2006 Sb.

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Radiálně okružní struktura města	14
Obrázek 2 – Šachovnicová struktura města	14
Obrázek 3 – Vějířová struktura města	15
Obrázek 4 – Lineární struktura města	16
Obrázek 5 – Pásová struktura města	16
Obrázek 6 – Model radiálního rozvoje	19
Obrázek 7 – Hoytův sektorový model města	20
Obrázek 8 – Prostorová skladba města	21
Obrázek 9 – Základní členění města	23
Obrázek 10 – Schéma základního členění města	24
Obrázek 11 – Prostorová struktura v historickém jádru města	25
Obrázek 12 – Prostorová struktura v centrální městské čtvrti	26
Obrázek 13 – Prostorová struktura v městské vilové čtvrti	27
Obrázek 14 – Prostorová struktura na sídlišti	27
Obrázek 15 – Rezidenční suburbánní oblast	28
Obrázek 16 – Prostorová struktura vesnické oblasti	29
Obrázek 17 – Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň v historickém jádru města	50
Obrázek 18 – Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň v centrální městské čtvrti	52
Obrázek 19 – Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň v městské vilové čtvrti	54
Obrázek 20 – Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň na sídlišti	56
Obrázek 21 – Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň v rezidenční suburbánní oblasti	58
Obrázek 22 – Zastavěné území, dopravní plochy a zeleň ve vesnické oblasti	60

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Vlastní hodnocení prostorových struktur	41
Tabulka 2 – Expertní hodnocení prostorových struktur	42
Tabulka 3 – Směrné hodnoty indexů využití území v plochách bydlení	43
Tabulka 4 – Provozní výdaje města Pardubic za rok 2008	45
Tabulka 5 – Provozní výdaje města Pardubic za rok 2009	45
Tabulka 6 – Provozní výdaje města Hradce Králové za rok 2008	45
Tabulka 7 – Provozní výdaje města Hradce Králové za rok 2009	45
Tabulka 8 – Celkové agregované hodnoty	46
Tabulka 9 – Zastavěné území správního obvodu Hradce Králové	47
Tabulka 10 – Rozlohy sledovaných ploch v historické jádru města	50
Tabulka 11 – Rozlohy sledovaných ploch v centrální městské čtvrti	52
Tabulka 12 – Rozlohy sledovaných ploch v městské vilové čtvrti	54
Tabulka 13 – Rozlohy sledovaných ploch na sídlišti	56
Tabulka 14 – Rozlohy sledovaných ploch v rezidenční suburbánní oblasti	58
Tabulka 15 – Rozlohy sledovaných ploch ve vesnické oblasti	60
Tabulka 16 – Podíl celkových provozních výdajů na celkových výdajích	65
Tabulka 17 – Vybrané provozní výdaje za období 2006-2010	66
Tabulka 18 – Provozní výdaje v historické jádru města	68
Tabulka 19 – Provozní výdaje v centrální městské čtvrti	69
Tabulka 20 – Provozní výdaje v městské vilové čtvrti	70
Tabulka 21 – Provozní výdaje na sídlišti	71
Tabulka 22 – Provozní výdaje v rezidenční suburbánní oblasti	72
Tabulka 23 – Provozní výdaje ve vesnické oblasti	73

Seznam grafů

Graf 1 – Rozmístění funkčního využití ve městě	18
Graf 2 – Fixní nabídka půdy	31
Graf 3 – Neelastická nabídka půdy	32
Graf 4 – Zastavěná plocha ve správním obvodu Hradce Králové	48
Graf 5 – Míra zastavěných ploch ve správním obvodu Hradce Králové	48
Graf 6 – Podíl sledovaných ploch na celkové ploše historického jádra města	51
Graf 7 – Podíl sledovaných ploch na celkové ploše centrální městské čtvrti	53
Graf 8 – Podíl sledovaných ploch na celkové ploše městské vilové čtvrti	55
Graf 9 – Podíl sledovaných ploch na celkové ploše sídliště	57
Graf 10 – Podíl sledovaných ploch na celkové ploše rezidenční suburbánní oblasti	59
Graf 11 – Podíl sledovaných ploch na celkové ploše vesnické oblasti	61
Graf 12 – Shrnující přehled jednotlivých ploch 1	62
Graf 13 – Shrnující přehled jednotlivých ploch 2	63
Graf 14 – Podíl provozních a investičních výdajů	64
Graf 15 – Podíl celkových provozních výdajů na celkových výdajích	65
Graf 16 – Vybrané provozní výdaje za období 2006-2010	67
Graf 17 – Celkové hodnocení prostorových struktur z hlediska údržby 1 ha	74
Graf 18 – Celkové hodnocení prostorových struktur z hlediska údržby na 1 obyvatele....	75