

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Ekonomické stránky trvale udržitelného rozvoje měst

Bc. Petr Brutar

Diplomová práce
2015

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Petr Brutar**
Osobní číslo: **E13016**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Ekonomika veřejného sektoru**
Název tématu: **Ekonomické stránky trvale udržitelného rozvoje měst**
Zadávající katedra: **Ústav ekonomických věd**

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

Cílem práce je vyjádřit relevanci ekonomických kritérií udržitelnosti na příkladu vybraného českého města, uvést znaky diferenciaci měst a charakterizovat tradiční hodnoty města v souvislosti se současnými vývojovými trendy. Dále bude pozornost věnována důsledkům změn v populačním vývoji a ve struktuře obyvatelstva měst a městských aglomerací a s nimi spojeným celospolečenským problémům (dopravní, zhoršení kvality ŽP, odpady,...).

Osnova:

- Teoretické vymezení udržitelného rozvoje.
- Populační vývoj obyvatelstva měst a jejich okolí.
- Aplikace zásad udržitelnosti na město Hradec Králové a jeho charakteristika.
- Hodnocení, doporučení ke zlepšení a závěr.

Rozsah grafických prací: -
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

MAIER, K., kolektiv autorů. Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada Publishing, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

MOLDAN, B. Ekologická dimenze udržitelného rozvoje. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006. ISBN 80-246-0246-6.

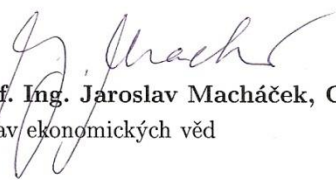
MOLDAN, B. (NE)UDRŽITELNÝ ROZVOJ EKOLOGIE-HROZBA I NADĚJE. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0769-7.

POTŮČEK, J. Hradec Králové a urbanismus. Hradec Králové: GARAMON 2009.

ISBN 978-80-86742-49-3.

ŠILHÁNKOVÁ, V. Indikátory udržitelného rozvoje pro města a obce. Hradec Králové: Civitas per populi o.s., 2011. ISBN 978-80-904671-4-9.

Vedoucí diplomové práce:



prof. Ing. Jaroslav Macháček, CSc.
Ústav ekonomických věd

Datum zadání diplomové práce:

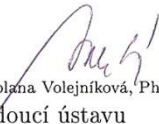
29. září 2014

Termín odevzdání diplomové práce:

30. dubna 2015


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

L.S.


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

V Pardubicích dne 29. září 2014

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen 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 podle § 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 30. 4. 2015

Petr Brutar

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych rád poděkoval svému vedoucímu práce prof. Ing. Jaroslavu Macháčkovi, CSc. za jeho odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování diplomové práce.

ANOTACE

Tato diplomová práce je věnována udržitelnému rozvoji měst. První část práce popisuje udržitelný rozvoj z teoretického hlediska. Další část se věnuje vývoji měst. Hlavní pozornost je směřována na aplikaci zásad udržitelnosti na vybraném městě, konkrétně na Hradec Králové.

KLÍČOVÁ SLOVA

Udržitelný rozvoj, město, Hradec Králové, indikátory

TITLE

Economic aspects of sustainable urban development

ANNOTATION

This thesis is devoted to sustainable urban development. The first part describes sustainable development from a theoretical perspective. Next part is devoted the development of cities. The main attention is focused on application sustainability principles on selected city, specifically on Hradec Králové.

KEYWORDS

Sustainable development, city, Hradec Králové, indicators

Obsah

Úvod.....	12
1 Trvale udržitelný rozvoj	14
1.1 Vymezení trvalé udržitelnosti	14
1.2 Vývoj názorů na udržitelný rozvoj a ochranu přírody.....	14
1.2.1 <i>Od nejstarších dob do 70. let 20. století</i>	<i>14</i>
1.2.2 <i>První globální summity o životním prostředí.....</i>	<i>15</i>
1.2.3 <i>Summit Země a jeho dopad.....</i>	<i>16</i>
1.2.4 <i>Kjótský protokol.....</i>	<i>18</i>
1.2.5 <i>Nové milénium a udržitelnost</i>	<i>19</i>
1.2.6 <i>Vývoj udržitelného rozvoje v ČR.....</i>	<i>20</i>
1.3 Pilíře udržitelného rozvoje	21
1.3.1 <i>Ekologický pilíř</i>	<i>21</i>
1.3.2 <i>Sociální pilíř.....</i>	<i>22</i>
1.3.3 <i>Ekonomický pilíř.....</i>	<i>23</i>
1.4 Indikátory TUR	24
1.4.1 <i>Definice indikátoru a jeho vlastnosti</i>	<i>24</i>
1.4.2 <i>Indikátory ECI</i>	<i>25</i>
1.4.3 <i>Indikátory v ČR.....</i>	<i>25</i>
2. Populace měst	27
2.1 Vymezení základních pojmů	27
2.1.1 <i>Město.....</i>	<i>27</i>
2.1.2 <i>Velkoměsto</i>	<i>28</i>
2.1.3 <i>Hlavní město</i>	<i>28</i>
2.1.4 <i>Aglomerace</i>	<i>28</i>
2.1.5 <i>Megalopolis.....</i>	<i>29</i>
2.1.6 <i>Urbanizace.....</i>	<i>29</i>
2.1.7 <i>Suburbanizace.....</i>	<i>30</i>
2.1.8 <i>Desurbanizace.....</i>	<i>30</i>
2.1.9 <i>Reurbanizace.....</i>	<i>30</i>
2.2 Vývoj měst.....	31

2.2.1 Města v období starověku	31
2.2.2 Města v období středověku a v počátcích novověku.....	32
2.2.3 Od průmyslové revoluce po současnost	34
2.2.4 Vývoj počtu obyvatel největších měst	35
2.3 Současná města	36
2.3.1 Největší města současnosti.....	37
2.3.2 Porovnání vývoje populace českých měst	38
3 Charakteristika města Hradec Králové.....	40
3.1 Historie města	40
3.1.1 Od nejstarší doby po nástup Habsburků.....	40
3.1.2 Hradec za vlády Habsburské monarchie	41
3.1.3 Rozvoj Hradce za vlády starosty Ulricha.....	42
3.1.4 Od války po současnost.....	43
3.2 Současnost města Hradec Králové.....	44
3.2.1 Části města Hradec Králové.....	44
3.2.2 Politická situace.....	45
4 Udržitelnost v aplikaci na Hradec Králové	47
4.1 Rozpočet města	47
4.2 Nový územní plán a vize směřování města.....	48
4.3 Indikátory ECI	50
4.4 Zaměstnanost a nezaměstnanost	51
4.4.1 Nezaměstnanost.....	51
4.4.2 Největší zaměstnavatelé v Hradci	52
4.5 Doprava	53
4.5.1 Silniční síť a autodoprava	53
4.5.2 MHD	55
4.5.3 Cyklistická doprava.....	56
4.6 Odpady.....	58
4.7 Sportovní vyžití	58
4.8 Zastavěné území a architektura v Hradci.....	60
5 Zhodnocení udržitelnosti v Hradci Králové.....	63

5.1 Rozpočet	63
5.2 Územní plán.....	64
5.3 Indikátory ECI	65
5.4 Zaměstnanost a nezaměstnanost	66
5.5 Doprava	66
5.5.1 Silniční síť a autodoprava	66
5.5.2 MHD	68
5.5.3 Cyklistická doprava.....	69
5.6 Odpady.....	69
5.7 Sportovní vyžití	70
5.8 Zastavěná plocha a architektura.....	71
Závěr.....	74
Zdroje	76
Seznam příloh	80

Seznam grafů

Graf 1 Populace největších měst	35
Graf 2 Vývoj obyvatelstva ve vybraných městech ČR.....	39
Graf 3 Nezaměstnanost na vybraných územích	51

Seznam tabulek

Tabulka 1 Porovnání fází vývoje měst	31
Tabulka 2 Populace největších měst (údaje jsou v tisících)	36
Tabulka 3 Největší města a aglomerace světa	37
Tabulka 4 Výsledek voleb v roce 2014 (úspěšné strany)	46
Tabulka 5 Rozpočet města na rok 2015 v Kč.....	47
Tabulka 6 Největší zaměstnavatelé v Hradci Králové.....	52

Seznam obrázků

Obrázek 1 Katastrální území v Hradci Králové.....	44
Obrázek 2 Detail ze sčítání dopravy na centrum, města.....	54
Obrázek 3 Schéma MHD Hradec Králové	55
Obrázek 4 Cyklookruh v lesích u HK	57
Obrázek 5 Chrám sv. Ducha, Bílá věž a stará radnice	61
Obrázek 6 Klikací rozpočet města.....	64

Seznam zkratek

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPMHK	Dopravní podnik města Hradec Králové
ECI	European Common Indicators, česky Společné evropské indikátory
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
HK	Hradec Králové
CHKO	Chráněná krajinná oblast
MHD	Městská hromadná doprava
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OSN	Organizace spojených národů
Př.n.l.	Před naším letopočtem
TUR	Trvale udržitelný rozvoj
UNDP	United Nations Development Programme, česky Rozvojový program OSN
Sb.	Sbírka zákonů
SŠ	Střední škola
VŠ	Vysoká škola
ZŠ	Základní škola
ŽP	Životní prostředí

Úvod

Trvale udržitelný rozvoj, kterému se budu věnovat v této diplomové práci, je pojem, který obzvláště v posledních letech nabývá na důležitosti. Frekvence zmínek o jeho existenci roste každoročně velmi rychle. S udržitelným rozvojem souvisí mnoho dalších témat, které se nejčastěji pohybují kolem kvality přírodních podmínek a celkové kvality života na naší planetě.

Záležitosti týkající se trvale udržitelnosti se v současné době postupně dostávají do podvědomí širší veřejnosti. V oblasti plánování měst je akcent na trvale udržitelný rozvoj velmi zásadní a jednotlivá města se snaží udržet svoji rozpínavost do okolí v určitých přijatelných mezích. Velkou pozornost udržitelnému rozvoji věnuje Organizace spojených národů a Evropská unie.

V současnosti roste velmi výraznou měrou populace, ročně zhruba o 100 milionů obyvatel. S tímto růstem taktéž souvisí výrazně větší požadavky na spotřebu přírodních zdrojů a to ať se jedná o zdroje obnovitelné nebo neobnovitelné.

Ze všech výše uvedených důvodů jsem si vybral téma této diplomové práce, jejíž téma je ve své podstatě každým dnem aktuálnější.

Hlavním cílem práce s názvem Ekonomické stránky trvale udržitelného rozvoje měst je vyjádřit podstatné znaky urbanizovaného území v teoretické rovině, popsat historický vývoj měst a na příkladu vybraného města aplikovat zásady trvale udržitelného rozvoje, v mém případě se jedná o město Hradec Králové a zjištění, jestli vybrané zásady splňují podmínky udržitelného rozvoje a to jak po stránce ekonomické, tak i po stránce kvality života.

Diplomová práce chce přinést odpovědi na otázky, jestli lze považovat směřování naší planety stále ještě za udržitelné, jak se rozvíjela města od dob starověku po dnešek a jestli je možné shledat vývoj města Hradec Králové jako trvale udržitelný.

Práce bude rozdělena celkem do pěti kapitol, konkrétní nástin jejich obsahu bude uveden níže.

V první části bych rád pozornost věnoval jednak vymezení pojmu, z čehož by mělo vyplynout, co to vlastně ten trvale udržitelný rozvoj je. V této kapitole bude rovněž zmínka o tom, jaký byl vývoj názorů na ochranu přírody a později i na udržitelný rozvoj. Přes historii dojdou s popisem až do současnosti. Zmíním se zde taktéž o různých indikátorech a pilířích udržitelného rozvoje.

Kapitola druhá bude zasvěcena vývoji měst. Uvedu zde jednak některé teoretické pojmy, které úzce souvisí s vývojem města, poté zde bude pozornost věnována historickému vývoji měst od prvních zmínek hluboko před naším letopočtem, přes období středověku až po rozvinutost současných měst.

Ve třetí kapitole bych se rád věnoval charakteristice města Hradec Králové, které v letošním roce oslaví 790 let své existence. Jedná se deváté největší město naší země a jedno z měst s hlubokou a zajímavou historií.

Předposlední kapitola bude popisovat vybrané zásady udržitelnosti na příkladě již zmiňovaného města Hradec Králové. Tyto zásady budou vybrány s ekonomickým akcentem na podmínky města Hradec Králové.

Poslední kapitola bude věnována zhodnocení vybraných zásad z kapitoly předcházející a zmínce o některých mých doporučeních, v oblastech, které budu považovat za nedostatečně vyřešené.

1 Trvale udržitelný rozvoj

V první kapitole bude pozornost věnována samotnému trvale udržitelnému rozvoji z teoretického hlediska. Nejprve je nutné si tento pojem vymežit a říci, co vlastně pod tímto tématem lze rozumět. Dále zde bude zmínka o tom, jak se postupně vyvíjely názory na ochranu přírody a udržitelný rozvoj, potažmo které nejdůležitější celosvětové konference se zabývaly udržitelným rozvojem. Popsán v této kapitole taktéž bude udržitelný rozvoj v naší vlasti. Zmíněny zde budou i tři základní pilíře udržitelnosti a indikátory udržitelného rozvoje.

1.1 Vymezení trvalé udržitelnosti

První důležitou částí této práce je určení o co se vlastně jedná, tedy co znamená trvalá udržitelnost. Dle světové komise pro životní prostředí se jedná o takový rozvoj, který zajistí naplnění potřeb současné společnosti, aniž by ohrozil možnost splnění potřeb generací příštích (zpráva Naše společná budoucnost, 1987). Jednodušeji řečeno, jedná se o ekonomický rozvoj, který nezničí základnu přírodních zdrojů a ŽP.¹

V ČR je tento termín definován v zákoně, konkrétně: *Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů* (zákon č.17/1992 sb, o životním prostředí).

Zjednodušeně řečeno všechny definice lze shrnout do věty, že „naši planetu jsme nezdědili po svých předcích, ale půjčili jsme si ji od svých dětí“. Kdo je autorem této věty nelze jednoznačně napsat, protože někdo ji považuje za staré indiánské přísloví, jiní ji přiřítají filosofům či spisovatelům první poloviny 20. století (například Saint-Exupéry, K.J. Erben nebo Romano Guardini)

1.2 Vývoj názorů na udržitelný rozvoj a ochranu přírody

1.2.1 Od nejstarších dob do 70. let 20. století

V době dávno minulé byli obyvatelé planety výrazně více spjati se zemí, na které pobývali. Tito obyvatelé dodržovali určité zásady ochrany přírody, aniž by je k tomu někdo musel nutit.

¹ MOLDAN, B. (NE)UDRŽITELNÝ ROZVOJ EKOLOGIE-HROZBA I NADĚJE. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0769-7

Ovšem tyto zásady byli nepsané a šlo spíše jen o to, aby tito obyvatelé přežili. První prameny o ochraně některých přírodních zdrojů pochází z období starověkého Řecka a Říma.

Ovšem zájem o ochranu přírody v moderní podobě se rozvinul až v 19. století s teoretickým základem ve vědní disciplíně ekologie založenou biologem Ernstem Haeckelem v 60. letech 19. století. Tento zájem se projevoval především ochranou vybraných území, kde v naší zemi byly první chráněné oblasti na území dnešního NP a CHKO Šumava.²

S ochranou životního prostředí souvisí rovněž i třídění odpadů. Zde lze poznamenat, že prvním průmyslově využitelným odpadem byl železný šrot, který se začal používat pro výrobu oceli již ve druhé polovině 19. století. Třídění odpadů se zdokonalovalo postupně, ve 20. století se začíná recyklovat množství dalších surovin. Lze zde zmínit, že za války v Anglii probíhaly organizované sběry kovového šrotu na pomoc válečnému hospodářství (za dobu tohoto lze považovat železné neděle, které probíhaly na našem území za minulého režimu).³

Ovšem samotný termín ochrana životního prostředí se začal užívat až v šedesátých letech 20. století. Touto dobou se globálně začínají projevovat problémy v životním prostředí, ne jenom lokální problémy se smogem nebo se znečištěním řek. Zde je nutné zmínit ještě knihu *Mlčící jaro* (Carsonová, 1962), jenž rozvíjí tezi, jaká katastrofa by nastala, kdyby pokračovalo neuvážené používání DDT. Tato kniha zvedla zájem obyvatel o ochranu životního prostředí.⁴

1.2.2 První globální summity o životním prostředí

Prvním významným summitem je Stocholmská konference z roku 1972, kterou svolala do hlavního města Švédska OSN, která se postavila do čela světového úsilí o nápravu ŽP. Konference znamenala základní mezník ochrany ŽP v měřítku celého světa. Na této konferenci byly nesumarizovány základní hrozby pro naši společnost. Těmito hrozbami bylo především velké nadužívání jak obnovitelných, tak neobnovitelných přírodních zdrojů. Dalším problémem byla produkce nebezpečných odpadů ať již tekutých, plyných nebo tuhých.

² MOLDAN, B. (NE)UDRŽITELNÝ ROZVOJ EKOLOGIE-HROZBA I NADĚJE. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0769-7

³ Rozhovor o budoucnosti třídění odpadů. *EnviWeb* [online]. 2014 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/recykl/100337/rozhovor-o-budoucnosti-trideni-odpadu-s-jednatelem-nehlsen-trinec-2013>

⁴ MOLDAN, B. (NE)UDRŽITELNÝ ROZVOJ EKOLOGIE-HROZBA I NADĚJE. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0769-7

Závěrem této Stockholmské konference byla výzva k okamžitým akcím na ochranu ŽP. Celosvětová veřejnost vzala tyto výzvy celkem vážně, ve většině zemí byly přijaty zákony na ochranu životního prostředí a v mezinárodním měřítku byl založen Program OSN pro životní prostředí (UNEP). V řadě zemí tehdejšího západního bloku začala vznikat různá zelená hnutí na podporu ochrany životního prostředí. V zemích východního bloku ovšem celospolečenská diskuze neexistovala, občanské iniciativy na ochranu ŽP neexistovaly v takovém množství jako na západě, přesto některé vnikaly, přičemž pravděpodobně nejznámějším hnutím v naší zemi byl Brontosaurus. (Moldan, 2003)

Ochrana životního prostředí se pomalu stala problémem celospolečenským, protože dopady zhoršené kvality životního prostředí začaly ovlivňovat každého občana. Důvodem zvyšujícího znečištění byl nepochybně i výrazný nárůst populace. Mezi lidmi se začaly šířit názory, že je třeba hospodářský růst zastavit a ponechat stav, co je nyní. (např. kniha *Meze růstu*, Meadowská, 1970).⁵

Roku 1985 byla uzavřena úmluva o ochraně ozonové vrstvy, která byla sjednána za účelem ochrany lidského zdraví a životního prostředí proti nepříznivým účinkům lidské činnosti, které mění nebo by mohly měnit ozonovou vrstvu. Její smluvní strany spolupracují především při systematických pozorováních, výzkumu a prostřednictvím výměny informací. Konkrétní závazky naplňující cíl stanovený ve Vídeňské úmluvě jsou upraveny prováděcím Montrealským protokolem o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu (1987). Cílem Protokolu je přijímat a realizovat opatření na vyloučení výroby a spotřeby téměř 100 regulovaných látek, které ozonovou vrstvu poškozují a to jak se bude s těmito látkami nakládat. ČR se k úmluvě připojila v roce 1993. ⁶

1.2.3 Summit Země a jeho dopad

Přelomovou konferencí v náhledu na udržitelný rozvoj byla konference v brazilském Riu de Janeiro v roce 1992, která vešla ve známost jako summit Země. Oficiální název byl United Nations Conference on Environment and Development (UNCED). Této konferenci se zúčastnilo 173 států a byla tak pravděpodobně největší konferencí se 40 000 účastníky. Na

⁵ MOLDAN, B. (NE)UDRŽITELNÝ ROZVOJ EKOLOGIE-HROZBA I NADĚJE. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0769-7

⁶ ŽP. *Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy* [online]. [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: http://www.mzp.cz/cz/videnska_umluva_montrealsky_protokol_dokument

konferenci došlo ke shodě, že v současnosti není možné označit způsob hospodaření za trvale udržitelný a to globálně, ve všech zúčastněných zemích.

Výsledkem byl podpis dvou důležitých úmluv, první, která pojednává o změně klimatu a druhá zabývající se ochranou biodiverzity. Na summitu Země byly rovněž schváleny tři velmi důležité dokumenty, konkrétně:

- a) Deklarace z Ria o životním prostředí a rozvoji
- b) Zásady obhospodařování lesů
- c) Agenda 21

Deklarace z Ria obsahuje některé důležité a z hlediska mezinárodního práva nové principy, jako např.: princip předběžné opatrnosti, požadavek zahrnout náklady na ochranu životního prostředí do cen výrobků, povinnost zhodnotit důsledky činností pro životní prostředí ještě dříve, než jsou tyto činnosti zahájeny. Tato deklarace má 27 článků.

Zásady obhospodařování lesů je kompromisem mezi požadavky vyspělých zemí na globální ochranu lesního bohatství planety a požadavkem zemí rozvojových, které si chtěly ponechat právo s vlastními lesy nakládat suverénně.⁷

Nejnámějším závěrem konference v Riu je ovšem přijetí Agendy 21. V Agendě 21 se jedná o globální strategický a akční plán světového společenství, který stanovuje konkrétní kroky směrem k udržitelnému rozvoji. Má celkem 40 kapitol a člení se do čtyř částí, kterými jsou:

1. Sociální a ekonomické rozměry udržitelného rozvoje (zabývá se chudobou, zdravím, demografií a lidskými sídly)
2. Uchovávání a šetrné využívání zdrojů (zde jde o ochranu pralesů, oceánů, atmosféry, o nebezpečných odpadech nebo o biodiverzitě)
3. Posilování úlohy důležitých skupin (definuje 9 hlavních skupin, na které je třeba brát zvláštní zřetel, např. děti, ženy, ...)
4. Prostředky implementace (zaměřuje se na praktické možnosti podpory prosazování jednotlivých aspektů udržitelného rozvoje.)

⁷ MOLDAN, B. (NE)UDRŽITELNÝ ROZVOJ EKOLOGIE-HROZBA I NADĚJE. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0769-7

Kromě nadnárodního dokumentu Agenda 21 existuje také dokument, určený pro místní (regionální) úroveň nazvaný Místní Agenda 21, kvůli vyšší znalosti problematiky na úrovni nižších celků.⁸

Po konferenci v Riu začala být diskutována i možnost indikátorů trvalé udržitelnosti, o kterých bude zmínka později.

Tento summit určitě přinesl do rozvinutých zemí diskuzi o udržitelnosti našeho počínání vzhledem k budoucnu.

1.2.4 Kjótský protokol

Konference v Kjótu se konala na sklonku roku 1997. Tato konference navázala na Rámcovou úmluvu OSN o změně klimatu z Ria 1992. Výsledkem této zásadní konference bylo, že vyspělé státy sníží do let 2008 - 2012 vypouštění vybraných škodlivých plynů (konkrétně oxid uhličitý (CO₂); methan (CH₄); oxid dusný (N₂O); částečně fluorované uhlovodíky (HFCs); zcela fluorované uhlovodíky (PFCs); fluorid sírový (SF₆)) o 5% v porovnání s rokem 1990. Závazky jsou diferencované, tudíž rozděleny do několika skupin, o kolik % která země má vypouštění snížit. Aby tento protokol vešel v platnost, muselo ho podepsat alespoň 55 států a ratifikovat tolik vyspělých zemí, aby jejich podíl na emisích všech vyspělých států v roce 1990 činil alespoň 55 %. Z tohoto důvodu začal platit až o sedm let později.⁹

Nevýhodou tohoto protokolu bylo, že se týkal pouze průmyslově rozvinutých zemí (nevztahoval se tudíž na Čínu) a to, že v některých zemích došlo ke změně typu ekonomiky (strukturálním změnám ekonomiky) a tudíž tyto závazky v nich byly splněny bez větších problémů (např. i ČR).

Touto dobou hrála již v ochraně přírody prim EU, která se snažila přijímat tvrdší opatření, než vznikaly z mezinárodních dohod, které již v těchto dobách lze považovat za poměrně měkké a velmi často nic neříkající navíc nemající žádné sankční prostředky pro neplnění, což je velká chyba. V případě, že by tento protokol platil i pro země rozvíjející se, možná by pak nemusel v Číně vzniknout dokument Pod kopulí, který v Číně na internetu před zákazem

⁸ Agenda 21. *Místní Agenda 21* [online]. 2014 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:<http://ma21.cenia.cz/Z%C3%A1kladn%C3%ADinformace/Agenda21/tabid/101/language/cs-CZ/Default.aspx>

⁹ Kjótský protokol o změně klimatu. In: *Europa.eu* [online]. 2011 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/128060_cs.htm

shlédlo více jak 100 000 000 lidí a donutil je snad o životním prostředí přemýšlet taky. Ovšem pravděpodobnost jeho schválení by se tímto krokem ještě snížila.

1.2.5 Nové milénium a udržitelnost

Další z důležitých summitů o udržitelném rozvoji se konal roku 2002 v Johannesburgu. Podle generálního tajemníka OSN tento summit učinil z udržitelného rozvoje realitu, přičemž se vlády zemí v Johannesburgu shodly na řadě závazků z pěti předem definovaných prioritních oblastí. Závazky jsou podloženy konkrétními vládními programy, vyhláškami i partnerskými iniciativami. V průběhu summitu bylo registrováno více než 220 partnerských iniciativ, které na projekty v oblasti udržitelného rozvoje přinášejí zdroje v hodnotě kolem 235 milionů USD. Klíčovým dokumentem na summitu přijatým byl Realizační plán (Plan of Implementation), který obsahuje cíle a konkrétní časový plán: do roku 2015 snížit počet lidí bez přístupu k čisté vodě a adekvátní hygieně na polovinu, do téhož roku obnovit vyčerpané stavy rybolovných oblastí a zastavit ubývání rostlinných a živočišných druhů, a konečně do roku 2005 postupně zastavit užívání toxických chemických látek. Účastníci summitu tudíž významně podpořily koncept trvale udržitelného rozvoje a přijaly závazky na zlepšení života chudých a zastavení globálního zhoršování životního prostředí.¹⁰

V oblasti ochrany ŽP, hlavně v oblasti klimatických změn, se na sklonku roku 2009 konala konference ve městě Kodaň. Konference se účastnilo 193 delegací z celého světa, proto se od této konference očekával výsledek, jenž měl nahradit současnou architekturu definovanou v rámci Kjótského protokolu. Mezi základní otázky, kterým se konference věnovala, patřila snaha o výraznější redukci emisí skleníkových plynů pro ekonomicky vyspělé země a také participace států, které doposud neměly žádné emisní závazky v globálním úsilí o snižování emisí. Ovšem výsledek konference byl zklamáním, jelikož výsledkem není konkrétní, závěrečný, právně závazný dokument, ale nezávazná dohoda.¹¹

Posledním podstatným summitem s tématem udržitelného rozvoje byla konference konaná v roce 2012 v brazilském Riu de Janeiru s názvem Rio+20, která se konala 20 let po slavném Summitu Země, který lze v mnohém považovat za milník. Přestože se tohoto summitu

¹⁰ Summit o udržitelném rozvoji skončil. *OSN* [online]. 2002 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://www.osn.cz/zpravodajstvi/zpravy/zprava.php?id=818>

¹¹ Kodaňská konference: Klimatické změny zůstávají středem pozornosti i nadále. *Ministerstvo vnitra ČR* [online]. 2010 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/kodanska-konference-klimaticke-zmeny-zustavaji-stredem-pozornosti-i-nadale.aspx>

účastnilo více než 130 prezidentů nebo šéfů vlád, výsledky konference nebyly přijaty jako nějak podstatné. Důvodem této skepse je, že formulace z této konference jsou příliš obecné, v podstatě státy k ničemu nezavazují. Zásadními závěry je posílení pozice Programu OSN pro životní prostředí (UNEP), dalším výraznou zprávou je, že firmy nebudou muset vykazovat zprávy o své společenské odpovědnosti což je jedna ze slabin, ale za vůbec největší zklamání je však považována skutečnost, že se na konferenci nepodařilo odsouhlasit konkrétní datum, do kdy státy přestanou dotovat fosilní paliva. Zklamány byly rovněž rozvojové země, které si slibovaly větší podporu pro budoucnost.¹²

Otázkou zde například je, jestli je pouze českým specifíkem, že ministři životního prostředí tvrdí by dýchali za průmysl (jako ministr životního prostředí z roku 2010 Pavel Drobil). V momentě, když se na jednání sejde více takovýchto ministrů, nelze se divit, že se na ničem nedohodnou.

1.2.6 Vývoj udržitelného rozvoje v ČR

Před „Sametovou revolucí“ nebyl na ochranu životního prostředí v tehdejší Československu brán příliš velký zřetel. V Československu sice vznikaly CHKO a první Národní parky (Krkonoše v roce 1963), ale výrazná byla i devastace přírody, například v emisi škodlivin (např. SO₂) jsme patřili k nejhorším zemím v Evropě (Moldan, 2003). Nejvýraznějšími znaky ochrany životního prostředí byl sběr tříděných odpadů, hlavně kovového šrotu a papíru na školách.

Po revoluci, roku 1992 v zákoně o ŽP (č.17/1992 sb, o životním prostředí) byl definován pojem trvale udržitelný rozvoj. Tou dobou již existovalo samostatné ministerstvo pro životní prostředí vzniklé roku 1990. Následně pokračovala tvorba zákonů na ochranu životního prostředí a zkvalitnění života v naší zemi. Za příklad lze uvést povinné odsíření elektráren. Naše země se taktéž účastnila podstatných konferencí o udržitelném rozvoji. Přijala například i Kjótský protokol. Na území ČR je rovněž aplikuje Agenda 21 například v síti tzv. Zdravých měst.

Na území naší republiky byla první Strategie udržitelného rozvoje schválena v r. 2004. V současnosti platí dokument z roku 2010, který tvoří dlouhodobý rámec pro politická rozhodování v kontextu mezinárodních závazků, které ČR přijala v souvislosti s členstvím v

¹² Rio+20 – Konference OSN o udržitelném rozvoji. *Ekolist.cz* [online]. 2012 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:<http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/specialy/rio-20>

EU, OECD a OSN, respektující zároveň specifické podmínky ČR. Slouží jako východisko pro zpracování koncepčních materiálů (sektorových politik či akčních programů) a pro strategické rozhodování v rámci státní správy a územní veřejné správy a pro jejich spolupráci se zájmovými skupinami. Tímto dokumentem se ČR hlásí k závěrům konferencí v Riu a v Johannesburgu. K aktualizaci strategie má dojít do konce roku 2015.

V ČR funguje Rada vlády pro udržitelný rozvoj, jejímž předsedou je premiér republiky a místopředsedou ministr životního prostředí. Činnost této Rady se zaměřuje především na zpracování Strategie udržitelného rozvoje ČR a její aktualizaci, zpracování situačních zpráv a na některé další činnosti.¹³

1.3 Pilíře udržitelného rozvoje

Udržitelný rozvoj je poměrně nový pojem, který ovšem musí mít nějaký základ. Proto z definice udržitelného rozvoje jsou odvozovány tři pilíře udržitelného rozvoje, konkrétně ekologický (environmentální), sociální a ekonomický. Tyto pilíře by měly být ve vzájemné rovnováze, ovšem ne vždy tomu tak je (např. ochrana přírody versus výstavba dálnice)

1.3.1 Ekologický pilíř

Pro trvalou fyzickou udržitelnost vývoje fyzického životního prostředí musí toky materiálu a energie splňovat tři podmínky:

- a) intenzita využívání obnovitelných zdrojů nepřesahuje rychlost jejich regenerace,
- b) intenzita využívání neobnovitelných zdrojů nepřesahuje rychlost, s níž jsou vyvíjeny jejich trvale udržitelné obnovitelné náhrady
- c) intenzita znečištění nepřesahuje asimilační kapacitu životního prostředí

Dosavadní vývoj moderní společnosti ovšem tyto podmínky nespĺňuje. Ekonomický růst soudobé společnosti je založen na spotřebě, která povětšinou spotřebovává velké množství neobnovitelných surovin a to především těch energetických, jako je ropa, uhlí či zemní plyn. V zemích Evropské unie se pro prosazení ekologického aspektu udržitelnosti vyvinuly některé společné celoevropské nástroje, jmenovitě EECONET (Evropská ekologická síť) a NATURA 2000 (je soustava chráněných území, které vytvářejí na svém území podle jednotných

¹³ *Ministerstvo životního prostředí: Udržitelný rozvoj* [online]. 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: http://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj

principů všechny státy Evropské unie). V praxi se zabývají především ekologickým pilířem udržitelnosti taktéž místní Agendy 21. Většina obyvatel si dává dohromady udržitelný rozvoj pouze s tímto pilířem.¹⁴

1.3.2 Sociální pilíř

K trvalé sociální udržitelnosti by měla být kombinace populace, kapitálu a technologie ve společnosti konfigurována tak, aby životní úroveň každého jednotlivce byla adekvátní a bezpečná. Sociální rozměr udržitelnosti lze rovněž vyjádřit jako sociální soudržnost. OSN pro porovnání sociální soudržnosti sleduje tzv. index lidského rozvoje ((HDI) z anglického Human Development Index), který je složen ze tří sobě rovných indikátorů. Těmito indikátory jsou:

- předpokládaná délka života při narození
- přístup ke vzdělání (podíl gramotných v dospělé populaci a průměrná doba školního vzdělávání)
- hrubý produkt na obyvatele¹⁵

Dle tohoto indexu, který nabývá hodnot od 0 do 1, přičemž číslo 1 je největší rozvinutost, je nejrozvinutější zemí světa Norsko (0,944) před Austrálií (0,933) a Švýcarskem (0,917). ČR se nachází na 28 místě s hodnotou 0,861. Celkem je velmi vysoký HDI v 49 zemích (nejnižší hodnoty z těchto zemí dosahuje Argentina (0,808)). Tyto země jsou nazývány jako země rozvinuté, zbylé země jsou zeměmi rozvojovými. Sledován je ve 187 zemích světa, za které jsou k dispozici všechny potřebné údaje, přičemž nejnižší hodnoty z těchto zemí dosahuje v Nigeru (0,337). Za některé země nejsou k dispozici všechny potřebné údaje (např. KLDL

¹⁴Vymezení pojmu udržitelný rozvoj. In: *Ústav územního rozvoje*. 2006, s. 4. Dostupné z: http://www.uur.cz/principy/konference/KapitolaA%5CA11_VymezeniPojmuUdrzitelnehoRozvoje_20060919.pdf

¹⁵Vymezení pojmu udržitelný rozvoj. In: *Ústav územního rozvoje*. 2006, s. 4. Dostupné z: http://www.uur.cz/principy/konference/KapitolaA%5CA11_VymezeniPojmuUdrzitelnehoRozvoje_20060919.pdf

nebo Somálsko). Celosvětová průměrná hodnota dosahuje 0,702. Jedná se o údaje za rok 2013 (údaje UNDP, 2014).¹⁶

Lze tedy zkonstatovat, že naše země na tom v sociální oblasti není vůbec špatně, zvláště když se vezme v úvahu, že podle některých studií je v naší zemi ohroženo chudobou nejméně lidí z celé EU.

1.3.3 Ekonomický pilíř

Tento pilíř je úzce spjat se sociální stránkou. Nutno říci, že hlavní proud ekonomické vědy a zejména ekonomická praxe se zatím zabývá především otázkou ekonomického růstu a hledá cesty, jak tohoto růstu pokud možno trvale dosahovat. Právě v oblasti ekonomiky je tedy nejčastěji rozvoj více méně automaticky ztotožňován s růstem. Za pozitivní lze považovat, pokud k tomuto růstu dochází intenzifikací, technologickou či organizační inovací a vyšší kvalitou a produktivitou lidské práce, ne dalším využíváním přírodních zdrojů. Rostoucí podíl na ekonomice zejména vyspělých zemí (popřípadě zemí s největším ohrožením ŽP) má vývoj a výroba technologií šetrných k životnímu prostředí, méně energeticky a surovinově náročných a odstraňujících znečištění životního prostředí z minulosti.

Většina běžně užívaných ekonomických ukazatelů odpovídá růstové orientaci hlavního proudu ekonomické vědy a neuvažuje náklady, ztráty a poškozování přírodních zdrojů. Zde jako příklad lze uvést nejčastěji používaný ukazatel, HDP, kde se započítávají i skutečnosti, které ve svém důsledku vedou ke zhoršení kvality života (například zbrojní výroba, ekologicky škodlivé zemědělské hospodaření, devastace území povrchovou těžbou), ale některé prokazatelně ekonomicky i sociálně produktivní a pozitivní činnosti se do HDP nezapočítávají (pomoc druhým bez nároku na odměnu, dobrovolnictví,...)¹⁷

U ekonomického pilíře platí, že řada lidí na jedné straně kritizuje snahu o větší ekonomický růst, produktivitu či efektivitu, ale sami si neuvědomují, že jsou toho hnacím motorem, protože chtějí výkonnější počítače, rychlejší auta, lepší mobily, ...

¹⁶ Human Development Index and its components. In: *UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME*[online]. 2014 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://hdr.undp.org/en/content/table-1-human-development-index-and-its-components>

¹⁷ Vymezení pojmu udržitelný rozvoj. In: *Ústav územního rozvoje*. 2006, s. 4. Dostupné z: http://www.uur.cz/principy/konference/KapitolaA%5CA11_VymezeniPojmuUdrzitelnehoRozvoje_20060919.pdf

1.4 Indikátory TUR

O indikátorech udržitelného rozvoje se začíná hovořit po konferenci v Riu 1992. Po tomto roce se touto problematikou začíná zabývat velké množství institucí. Hlavní úlohy se zhostily Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (OECD), Komise OSN pro udržitelný rozvoj (CSD) a Evropská environmentální agentura. Indikátory se zpracovávají jak na celosvětové bázi (OECD), tak na bázi evropské či státní.¹⁸

1.4.1 Definice indikátoru a jeho vlastnosti

Jedná se zpravidla o kvantitativní informace, které se zabývají určitým jevem, který se týká životního prostředí nebo udržitelného rozvoje (ovzduší, vody, přírody, krajiny, průmyslu, zemědělství, dopravy, sociální sféry a mnoho jiných).¹⁹

Indikátory mají i svoje vlastnosti, těmito vlastnostmi jsou:

1. Politicky významný a adresný (mají mít přímou vazbu na danou politiku či opatření)
2. Analyticky dobře podložený a zdůvodněný
3. Snadno měřitelný, stanovitelný, vypočitatelný, a to s dostatečnou přesností a s přijatelnými finančními náklady
4. Uspořádatelný do vhodné časové řady
5. Srovnatelný v mezinárodním měřítku

Indikátory by se dále měly sdružovat do ucelených řad či souborů (např. složkově nebo sektorově pojaté soubory), dále se rozlišují dle regionální dimenze, případně dle jiných diferenciačních kritérií. Užití indikátorů nachází své uplatnění zejména při politickém rozhodování na všech úrovních, včetně mezinárodních, a pro informování laické i odborné veřejnosti.²⁰

¹⁸ ŠILHANOVÁ, Vladimíra. *Indikátory udržitelného rozvoje*. Hradec Králové: Citivas per Populi, 2008. ISBN 978-80-903813-6-0.

¹⁹ KRÁLOVÁ, Milena. Indikátory udržitelného rozvoje. In: *Metodický portál RVP* [online]. 2010 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: http://wiki.rvp.cz/Knihovna/1.Pedagogick%C3%BD_lexikon/U/Udr%C5%BEiteln%C3%BD_rozvoj/Indik%C3%A1tory_uds%C5%BEiteln%C3%A9ho_rozvoje

²⁰ ŠILHANOVÁ, Vladimíra. *Indikátory udržitelného rozvoje*. Hradec Králové: Citivas per Populi, 2008. ISBN 978-80-903813-6-0.

1.4.2 Indikátory ECI

V roce 1999 byla díky iniciativě Evropské komise vyvinuta sada 10 společných evropských indikátorů (tedy European Common Indicators, proto zkratka ECI). Cílem těchto indikátorů je monitorování environmentální udržitelnosti na místní úrovni. Z původních 18 témat a více než 100 indikátorů bylo vybráno 10 tematických indikátorů. Konkrétní indikátory ECI/TIMUR jsou:

A1: Spokojenost občanů s místním společenstvím

A2: Místní příspěvek ke globální změně klimatu

A3: Mobilita a místní přeprava cestujících

A4: Dostupnost veřejných prostranství a služeb

A5: Kvalita místního ovzduší

B6: Cestování dětí do a ze školy

B7: Nezaměstnanost

B8: Zatížení obyvatel hlukem

B9: Udržitelné využívání půdy

B10: Ekologická stopa

Mezi indikátory ECI původně nefigurovali indikátory Nezaměstnanost a Ekologická stopa, které nahradily původní indikátory Udržitelný management obce a místních podniků a Udržitelné výrobky. Z tohoto důvodu došlo také k přejmenování indikátorů na ECI/TIMUR.²¹

Z těchto indikátorů je zajímavá například ekologická stopa, kterou si každý může orientačně změřit na internetových stránkách hra o zemi a rovněž se dočíst, jak je na tom v porovnání s průměrným Čechem (ten jí má 4,8), či obyvatelem různých koutů planety.

1.4.3 Indikátory v ČR

Na úrovni naší republiky se problematika indikátorů začala řešit v roce 1993 a zahájena publikací *Zpráva o stavu životního prostředí*. Indikátory jsou v ČR určeny strategickým

²¹ ŠILHANOVÁ, Vladimíra. Indikátory udržitelného rozvoje. Hradec Králové: Citivas per Populi, 2008. ISBN 978-80-903813-6-0.

rámcem udržitelného rozvoje. Týkají se šesti tzv. prioritních os. Konkrétní prioritní osy v ČR jsou:

Prioritní osa 1: Populace, člověk a zdraví

Prioritní osa 2: Ekonomika a inovace

Prioritní osa 3: Rozvoj území

Prioritní osa 4: Krajina, ekosystémy a biodiverzita

Prioritní osa 5: Stabilní a bezpečná společnost

V každé z těchto prioritních os se nachází několik dalších indikátorů.²²

Na území mnoha českých měst dochází ke sledování evropských indikátorů ECI/TIMUR. V některých městech dochází ke komplexnímu sledování všech deseti indikátorů, v některých dochází ke sledování pouze vybraných indikátorů. Na internetovém portále indikatory.ci2.co.cz lze najít, že dlouhodobě tyto indikátory sleduje přes 40 českých měst a několik mikroregionů.²³

²² *Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky* [online]. Ministerstvo životního prostředí, 2010 [cit. 2015-02-28]. ISBN 978-80-7212-536-4. Dostupné z: [http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/strategie_udrzitelneho_rozvoje/\\$FILE/KM-SRUR_CZ-20100602.pdf](http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/strategie_udrzitelneho_rozvoje/$FILE/KM-SRUR_CZ-20100602.pdf)

²³ *Ci2* [online]. 2015 [cit. 2015-02-28]. Dostupné z: <http://indikatory.ci2.co.cz/>

2. Populace měst

S populací měst souvisí celá řada záležitostí. V první řadě je nutné si vymezit některé základní pojmy, jako například co je to vlastně to město. Poté zde bude shrnut vývoj měst od doby starověku (Babylon, Řím), přes období středověku a tudíž dobu vzniku většiny dnešních měst až po novověk, vznik měst v Americe a města současnosti. Rovněž zde dojde k porovnání vývoje počtu obyvatel některých českých krajských měst.

Městská populace začala růst podobně, jako celková populace na Zemi. V roce 1804 žilo ve světě cca. 1 mld. lidí, z toho ve městech zhruba pouhá 3%, v roce 1927 žilo na zemi kolem 2 mld. lidí (ve městech kolem 20%), počet světové populace dál velmi rychle narůstal, takže 3 mld. lidí žilo na planetě v roce 1960, v roce 1974 čtyři miliardy, v roce 1987 pět miliard, v roce 1999 již přes šest miliard lidí, další nárůst o miliardu se konal na konci roku 2011. V této době žije celosvětově zhruba 50 % populace ve městech. Počet obyvatel má dle OSN dále růst, 8 mld. lidí má po planetě chodit v roce 2023 a počet obyvatel planety by se měl zastavit někde kolem 10-12 mld. lidí po roce 2050.²⁴

2.1 Vymezení základních pojmů

Pojmů souvisejících s městem a jeho zalidňováním a vylidňováním je celá řada. Na začátku této části se bude pozornost věnována pojmům, jako je například město, velkoměsto, městská aglomerace, poté bude zmínka i o základních pojmech vývoje měst, tedy o urbanizaci, suburbanizaci, desurbanizaci a reurbanizaci.

2.1.1 Město

Prvním podstatným vymezením je určení, co vlastně to město je. Definic města je velké množství a liší se i stát od státu. Základní definice uvádí, že počet obyvatel měst je výrazně vyšší než počet obyvatel na vesnici. Ovšem to nemusí být vždy pravda, jelikož jsou města, která svůj status získala historicky, ale nyní jsou opravdu malé (nejmenší město na světě se údajně nalézá na Chorvatské Istrii, jmenuje se Hum a má pouze 15 obyvatel, ovšem spíše než funkci města plní funkci turistické atrakce).

Podle zákona o obcích v ČR (zákon č. 128/2000 Sb., o obcích): *je obec, která má alespoň 3 000 obyvatel, se stane městem, pokud tak na návrh obce stanoví předseda Poslanecké*

²⁴ KAČEROVÁ, Iva. Je nás 7 miliard. *Demografie* [online]. 2011 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: http://www.demografie.info/?cz_detail_clanku&artclID=779

sněmovny po vyjádření vlády. V ČR existuje ovšem i řada obcí, která má více obyvatel a městem nejsou.

Za znaky města lze považovat (podle Sýkora, 2000): vysoká hustota a koncentrace obyvatelstva, relativní velikost (v porovnání s jinými sídly), vysoká koncentrace a kompaktnost zástavby, specifická demografická, profesní a sociální skladba obyvatelstva, koncentrace správních, řídicích a obslužných funkcí, jejichž význam přesahuje hranice vlastního města; vysoká vnitřní diferenciací (různorodost) atd..²⁵

2.1.2 Velkoměsto

Definice velkoměsta se rovněž liší stát od státu. V ČR se za velkoměsto považuje každé město, které má více než 100 000 Obyvatel. Dle této definice máme v ČR celkem 5 velkoměst (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň a Liberec). Ve velkoměstech většinou sídlí různé instituce, nalézá se zde množství škol (ZŠ, SŠ VŠ), bývá většinou správním, kulturním, společenským a politickým střediskem daného území.

2.1.3 Hlavní město

Jedná se o město, které představuje správní středisko a symbol určitého území, většinou státu nebo většího samosprávného celku. Zpravidla se jedná o sídlo vlády, parlamentu a dalších významných institucí daného území, ve většině případů je rovněž významným obchodním a kulturním střediskem. Hlavní město státu bývá určeno zákonem (často zapsáno přímo v ústavě).²⁶ Hlavní město nemusí být největším městem (třeba USA). Existují rovněž státy, které mají více správních středisek (hl. měst), příkladem je Jihoafrická republika.

2.1.4 Aglomerace

Podobně jako u předchozích názvů lze najít u pojmu aglomerace mnoho významů. Jedna z definic říká, že aglomerace jsou sídla seskupená kolem jednoho atraktivního centra, která tvoří ekonomický, sociální a kulturní celek.²⁷

²⁵ ČERBA, Otakar. *Databázové systémy Gis* [online]. Plzeň, 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch06.html>

²⁶ FILIP, Jan. *Ústavní právo České republiky 1*. Brno : Masarykova univerzita, 2003. ISBN 80-210-3254-5

²⁷ Ústav dálného východu: *Glosář odborných termínů. Univerzita Karlova* [online]. 2012 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://udlv.ff.cuni.cz/oppa/glosar.html>

Jiná definice říká v podstatě totéž jinými slovy. Prostorové soustředění aktivit a lidí za účelem vzájemného prospěchu. Typicky průmyslová oblast, velké město; úžeji: seskupení produkčních aktivit ve vzájemné blízkosti, což zvyšuje jejich efektivitu (výkonnost) díky společnému využití infrastruktury a objemu produkce. Soustav osídlení, která se živelně nebo plánovitě tvoří v okolí velkých měst jako důsledek urbanizačního procesu. Sídelní aglomerace je hromadění obyvatel na ploše města a v jeho zájmovém okolí, postupné splynutí města s původně samostatnými sídelními útvary.²⁸

Významnými aglomeracemi v ČR je aglomerace v okolí Prahy, Brna, Ostravy. Zajímavou aglomerací je rovněž ta na ose Chrudim - Pardubice - Hradec Králové mající zhruba čtvrt milionu obyvatel. V budoucnu se hovoří o propojení všech těchto tří měst.

2.1.5 Megalopolis

Toto pojmenování vzniklo z řeckých slov megalé-velká a polis-město. Jedná se zde o rozsáhlou oblast souvislého (resp. blízké na sebe navazujícího) osídlení městského typu vzniklou spojením dvou nebo více městských oblastí, v níž žije několik miliónů obyvatel. Nejčastěji se uvádí, že megalopolis má zhruba od 10 000 000 obyvatel, existuje jich relativně dost, hlavně v Severní Americe.²⁹

2.1.6 Urbanizace

O urbanizaci lze hovořit, pokud se městský region nachází v situaci, kdy dominuje růst jádra nad zázemím a zároveň roste celý funkční městský region. Zázemí může buď ubývat, pak lze hovořit o absolutní centralizaci, nebo zázemí roste pomaleji než jádro, pak jde o relativní centralizaci. (Sýkora, 2011)

Urbanizaci lze definovat rovněž jinými definicemi, například (dle Stavební slovník, 2015): se jedná o mnohostranný sociálně ekonomický proces, vyznačující se koncentrací, intenzifikací a diferenciací městských druhů činností (funkcí) nebo výroby v širokém smyslu slova, vznikem nových forem a prostorových struktur osídlení a rozšířením městského způsobu života se specifickou strukturou styků, kulturou, systémem hodnotových orientací atd.

²⁸ Stavební slovník. *Bydlení snů* [online]. 2015 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z:<http://www.bydlenisnu.cz/slovník.html>

²⁹ Stavební slovník. *Bydlení snů* [online]. 2015 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z:<http://www.bydlenisnu.cz/slovník.html>

2.1.7 Suburbanizace

O suburbanizaci lze hovořit, pokud dominuje růst zázemí nad jádrem a přitom celý městský region ještě roste. Jádro buď roste pomaleji než zázemí (relativní decentralizace) nebo jádro ubývá (absolutní decentralizace). (Sýkora, 2011)

Případně lze definovat i následovně: Proces rozšiřování předměstí, prostorová změna osídlení charakteristická hromadným stěhování obyvatel z centrálních částí městských aglomerací a konurbací na jejich okraje a za administrativní hranice městských celků se zachováním úzkých funkčních vztahů nově osídlených území se sídelními jádry. Suburbanizace je typická pro vyspělé země. (Stavební slovník, 2015)

2.1.8 Desurbanizace

K desurbanizaci dochází, když pokles počtu obyvatel jádra přesáhne přírůstky v příměstské zóně a tím dojde k poklesu počtu obyvatel celého městského regionu. Relativní decentralizace při fázi desurbanizace přináší pokles v obou částech funkčního městského regionu s pokračujícím rychlejším poklesem v jádru. (Sýkora, 2011)

Alternativně lze zmínit i jinou definici a to, že se jedná o řízený nebo živelný proces, vedoucí k rovnoměrnému rozložení optimálně velkých sídel v krajině cestou zamezení koncentrického růstu velkoměst. Tento růst je nahrazován soustavou vysunutých sídel s pracovišti a s bydlením přiblíženým k rekreační krajině, rozložení centrálních služeb velkých měst do vymezených soběstačných městských útvarů (poválečný vývoj Londýna). (Stavební slovník, 2015)

2.1.9 Reurbanizace

Zde se jedná o poslední fázi vývoje měst, který představuje situaci absolutní centralizace, kdy dochází k růstu jádra, který však vzhledem k většímu úbytku zázemí zatím ještě nevede k obnovení růstu celého městského regionu. Takový vývoj však přináší optimismus nastartované konjunktury směřující k posílení růstu ve formě urbanizace. K této fázi dochází v některých amerických a evropských městech. (Sýkora, 2011)

Tabulka 1 Porovnání fází vývoje měst

Stádium vývoje	Změna počtu obyvatel		
	Jádro	Zázemí	Region
Urbanizace	Růst	Růst	Růst
Suburbanizace	Růst i pokles	Růst	Růst
Desurbanizace	Pokles	Beze změny	Pokles
Reurbanizace	Růst	Pokles	Pokles

Zdroj: upraveno podle: SÝKORA, L., POSOVÁ, D. (2011): Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie*, 116, č. 1. Dostupné z: http://geography.cz/sbornik/wp-content/uploads/2011/04/g11-1-1sykora_posova.pdf

2.2 Vývoj měst

Vývoj měst neprobíhal kontinuálně. Ke vzniku prvních měst došlo ve starověku, někdy v období 10 tisíc let před našim letopočtem. K rozvoji měst docházelo zhruba do času vzniku našeho letopočtu. Poté tyto historická města často zanikala nebo se zmenšovala. Další rozvoj měst začíná až v období vrcholícího středověku, kdy ovšem města nedosahují velikosti měst ze starověku, ani velikosti dnešních měst. K výraznému růstu populace měst dochází hlavně od 18. století. Na vývoj měst je důležité se dívat také z pohledu současnosti, protože historický ráz města formoval jeho rozvoj a i nyní, z čehož vyplývá důležitost vývoje měst pro jejich další možný ekonomický rozvoj, ať se jedná o styl výstavby tak hlavně o jeho umístění (u řek, v horách,...)

2.2.1 Města v období starověku

První zmínky o něčem, co lze nazývat městy, jsou z období kolem 10 000 - 8 000 let př.n.l. Touto dobou existovalo město Jericho, které je mnohými historiky považováno za vůbec nejstarší město světa. Toto město leželo na území starověké Palestiny a žilo v něm pravděpodobně několik tisíc lidí. Existuje ovšem i mnoho historiků, kteří mají jiného favorita na titul nejstarší město světa. Lze zde zmínit například Göbekli Tepe na území dnešního Turecka nebo hlavní město dnes válkou zmítané Sírie Damašek, jiní historici usazují nejstarší města na území dnešní Číny nebo Indie.³⁰

Ovšem nejznámější města této doby jsou jiná. Jedním z nejznámějších měst té doby byl Babylón, který svůj rozvoj zaznamenal hlavně mezi lety 2 000 – 1 000 př. n.l., ležící na území

³⁰ BIGHAMOVÁ, Jane, Fiona CHANDLEROVÁ a Sam TAPLIN. *Rodinná encyklopedie světových dějin*. Praha: Fragment, 2003. ISBN 80-7200-814-5.

dnešního Iráku. Toto město v době své největší slávy mělo až kolem 600 000 obyvatel, ze kterých byla většina otroků. Dalšími městy této doby byly v Asii třeba Ur a Uruk, v Evropě probíhal vývoj hlavně na jihu, kde v Řecku se nalézaly městské státy jako například Athény (měly až 150 000 obyvatel), Sparta a v oblasti dnešní Itálie, kde se nacházely například slavné Pompeje. Města se nalézala rovněž v oblasti Severní Afriky, jako příklad lze uvést výraznou velmoc tehdejší doby, konkrétně tedy Kartágo, jehož trosky se nalézají na území dnešního Tuniska.³¹

Pravděpodobně nejvýznamnějším městem ve starověku byl starověký Řím, kde bylo sídlo slavné Římské říše. Největší rozkvět zaznamenalo město, které bylo založeno podle údajů Římanů roku 763 př.n.l., v období kolem přelomu letopočtu. Touto dobou mělo město Řím více než 1 000 000 obyvatel a bylo centrem Evropy. Toto město bylo rovněž zajímavé svojí důmyslnou stavbou kanalizací (nazývala se Cloaca Maxima tedy Velká stoka a funguje dodnes) a vodovodů už v době starověku.³²

Na našem území v tento čas pobývali Keltové, kteří si stavěli své vesnice, tzv. oppida. Tyto oppida lze brát v podstatě za první města na našem území, protože v nejrozvinutějších oppidech žilo až několik tisíc lidí, přičemž hlavní funkcí oppid byl obchod a rozvoj řemesel. Nejznámějším keltským oppidem u nás je oppidum Stradonice nedaleko Berouna, další se nalézají v okolí Zbraslavi.³³

Nutno zmínit, že pravdivost těchto zde uvedených údajů nemusí být nějak velká z důvodu, že se většinou vychází pouze z novodobých vykopávek nebo pouze nějakých starých písemných zmínek, které navíc nemusí být přímo z té doby.

2.2.2 Města v období středověku a v počátcích novověku

Po období přelomu letopočtu začal probíhat postupný úpadek měst, výrazný pokles jejich významu a velikosti počtu obyvatel. Například Řím, který měl v době své největší slávy více než milion obyvatel, jich kolem roku 500 měl pouhých 30 000. K podobnému vývoji dochází i v řadě dalších měst, některá zcela zanikla. Touto dobou lze rovněž sledovat úpadek Římské

³¹ BIGHAMOVÁ, Jane, Fiona CHANDLEROVÁ a Sam TAPLIN. *Rodinná encyklopedie světových dějin*. Praha: Fragment, 2003. ISBN 80-7200-814-5.

³² Starověký Řím. *Starověký Řím* [online]. 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.staroveky-rim.ic.cz/>

³³ DRDA, Petr; RYBOVÁ, Alena. *Keltové a Čechy*. Praha : Academia, 1998. ISBN 80-200-0658-3.

říše a její rozdělení na říši Západořímskou a Východořímskou. Zánik Západořímské říše v roce 476 je mnohými považován za počátek středověku. Po rozpadu této říše dochází rovněž ke stěhování národů, díky kterému se na území dnešní České republiky dostali Slované.

K dalšímu rozvoji měst dochází až někdy v období 10 století v Evropě, u nás dochází k zakládání měst hlavně v období 12-14 století, především za vlády Přemysla Otakara. Města se zakládala většinou u vodních toků a na křižovatkách obchodních cest. Založením města byla obvykle pověřena zvláštní osoba - lokátor. Ten měl za povinnost vyměřit panovníkem určené místo, najít a usídlit zde obyvatelstvo. Města po založení mohla disponovat celkem velkým množstvím práv, které jim přidělil panovník. Mezi nejvýznamnější patřilo právo na pořádání trhů, postavit hradby nebo vařit pivo. Obyvatelstvo měst tvořili především kupci (často poměrně dost bohatí), řemeslníci a městská chudina. Velikost měst byla různá: většinou kolem 3000 obyvatel, ta největší, jako Benátky, Londýn, či Paříž, čítala 30 - 40 000 obyvatel. Velkými problémy těchto měst v období středověku a raného novověku byly rovněž poměrně časté požáry, které tyto města ničily. V tuto dobu existovala i indiánská města na území Ameriky, jako příklad lze uvést město v oblasti Cahova, které kolem roku 1 100 n.l. mělo podle odhadů až 20 000 obyvatel. Největší rozmach ovšem měla města na území Číny u řek Huang He (Žlutá řeka), či Jang-c'-ťiang (Modrá řeka), kde se rozkládala největší města v období kolem roku 1 000 n.l.³⁴

Touto dobou byla založena většina měst na území naší vlasti, například Hradec Králové (1225), Pardubice (1295), Liberec (1352) atd. Města rovněž postupně nabývala na důležitosti. U některých měst došlo historickým vývojem k poklesu jejich významnosti, ovšem jiná města, tehdy spíše „do počtu“ jsou nyní metropolemi svých regionů. Lze jako příklady uvést města Liberec a Hrádek nad Nisou. Města na území naší republiky se dělila na města královská a poddanská.

V období vrcholného středověku rovněž výrazně rostl počet obyvatel, ovšem války a epidemie závažných nemocí (především moru) růst počtu obyvatel zastavil a tak se rovněž zastavil vývoj a nárůst obyvatel měst. Pro města měly velmi zdrcující význam různé války a pro města na našem území znamenal velkou změnu nástup Habsburků na trůn zemí Koruny České a s tím související pokles jejich práv. V období počátku novověku (za začátek novověku mnozí považují rok 1492, objevení Ameriky) rovněž dochází k objevování nových

³⁴ *History if* [online]. 2011 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://history-if.blog.cz/1101/mesto-ve-stredoveku>

světů a kontinentů a s tím spojeným stěhováním částí populace do těchto zemí. Například osada na území dnešního New Yorku vznikla v roce 1614.³⁵

V této době již hraje podstatnou roli i naše země, která hlavně za vlády některých Přemyslovců a Lucemburků patřila k hlavním hráčům na tehdejší světovém a ekonomickém poli.

2.2.3 Od průmyslové revoluce po současnost

K dalšímu výraznému pokroku a rozvoji měst došlo v období industrializace průmyslu, tedy česky řečeno v období průmyslové revoluce. Tato průmyslová revoluce přišla do světa z tehdejší Anglie. Průmyslová revoluce probíhala v důsledku vývoje techniky (v začátcích hlavně z důvodu rozvoje textilního průmyslu) od 70. let 18. století. Znaky této revoluce byla výstavba mnoha továren, prudký nárůst počtu obyvatel a stěhování těchto obyvatel do měst. Jako příklad města, které vyrostlo v období této první fáze průmyslové revoluce lze uvést město Manchester v Anglii.³⁶

V těchto letech dochází na území tehdejší habsburské monarchie k prvnímu sčítání obyvatel v roce 1754 a to přisoudilo, že na našem území žilo 3 360 000 obyvatel.

Dalším významným mezníkem v průmyslové revoluci bylo vynalezení parního stroje a jeho použití v dopravě. V období 19. století dochází k rozvoji železniční dopravy, což znamenalo pro další vývoj měst a průmyslu velmi významný pokrok, jelikož je tak umožněna výrazně rychlejší a větší přeprava zboží. První železnice byly vagony tažené koňmi (tzv. konězprešky, první v kontinentální Evropě vedla z Lince do Českých Budějovic, postavena v roce 1827), ale ty brzo vystřídaly vlaky tažené lokomotivou na parní pohon. Města, která ležela u železničních tratí, nabývala na významu. První železniční trať na našem území vedla z Břeclavi do Brna v roce 1837.³⁷

Postupně od období průmyslové revoluce rostl počet obyvatel jak planety, tak podíl městského obyvatelstva na celkové světové populaci. Tento trend lze pozorovat od 19. století

³⁵ BIGHAMOVÁ, Jane, Fiona CHANDLEROVÁ a Sam TAPLIN. *Rodinná encyklopedie světových dějin*. Praha: Fragment, 2003. ISBN 80-7200-814-5.

³⁶ NĚMEC, Václav. Anglická průmyslová revoluce. *Dějepis.com* [online]. 2015 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.dejepis.com/ucebnice/anglicka-prumyslova-revoluce-a-jeji-rozsireni/>

³⁷ DOLEJŠÍ, Milan. Koňka z Budějovic do Lince. *Čt24* [online]. 2012 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/188192-konka-z-budejovic-do-lince-byla-prvni-zeleznice-v-kontinentalni-evrope/>

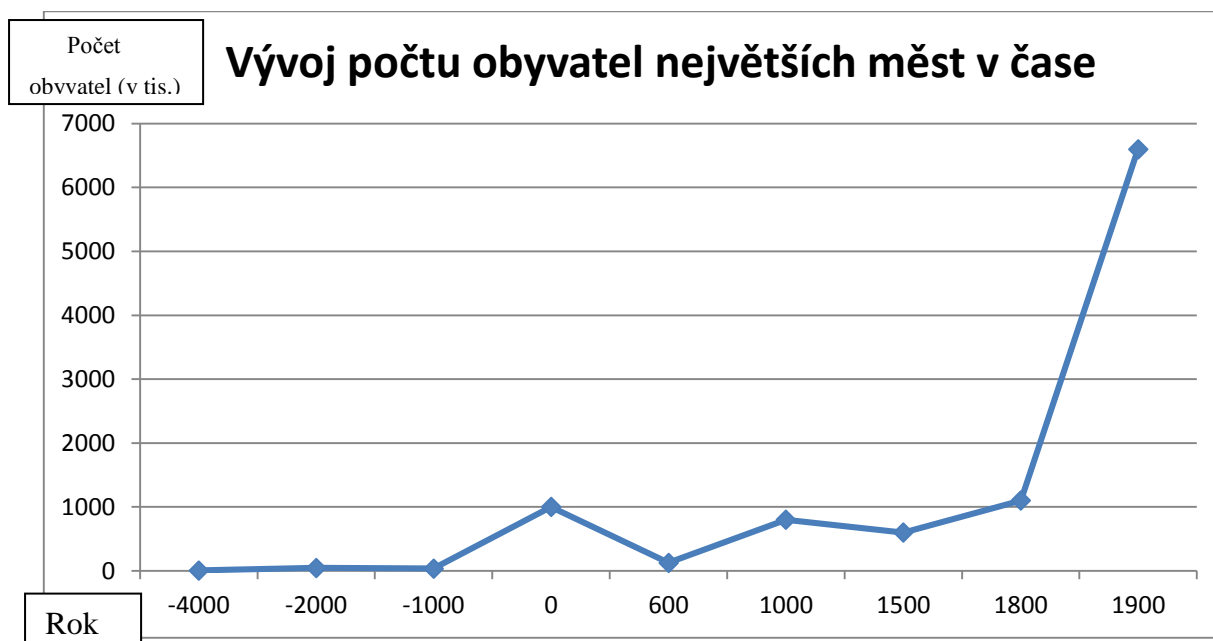
do současnosti, kdy největší městské aglomerace dosahují počtu až 30 000 000 obyvatel. Tomuto procesu stěhování obyvatel do měst nezabránili ani ničivé války, při kterých byla řada měst velmi výrazně poškozena (například Drážďany v roce 1945).

2.2.4 Vývoj počtu obyvatel největších měst

Jak je již uváděno, vývoj počtu obyvatel měst se lišil a nerostl celou dobu. Zatímco v období od vzniku prvních měst po období přelomu letopočtu, poté dochází ke stagnaci obyvatelstva nejen největších měst. K dalšímu růstu obyvatelstva dochází v podstatě až s koncem středověku a počátkem novověku. Vývoj počtu obyvatel svědčí taktéž o procesu urbanizace měst, ovlivňuje kvalitu života obyvatel a celkové možnosti nejen ekonomického rozvoje měst.

V následujícím grafu a tabulce bude uvedena populace největších měst v daném čase.

Graf 1 Populace největších měst



Zdroj: zpracováno podle: Jaká jsou největší města světa od roku 4000 před Kristem? Známe odpověď. In: *Reflex.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.reflex.cz/clanek/zpravy/60493/test-jaka-jsou-nejvetsi-mesta-sveta-od-roku-4000-pred-kristem-zname-odpoved.html>

Tabulka 2 Populace největších měst (údaje jsou v tisících)

Rok	4000	2000	1000	0	600	1000	1500	1800	1900	2013
Počet obyvatel	5	45	35	1000	125	800	600	1100	6600	37200
Město	Uruk	Uruk	Qi	Řím	Konstantinopol	Kchaj-feng	Peking	Peking	Londýn	Tokio

Zdroj: zpracováno podle: Jaká jsou největší města světa od roku 4000 před Kristem? Známe odpověď. In: *Reflex.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.reflex.cz/clanek/zpravy/60493/test-jaka-jsou-nejvetsi-mesta-sveta-od-roku-4000-pred-kristem-zname-odpoved.html>

Jak je vidět z uvedeného grafu a tabulky (údaj z roku 2013 v grafu není uveden, jelikož by pak z grafu nebyly patrné výkyvy v předchozích letech) vývoj počtu obyvatel největších měst světa procházel vývojem, stejně tak zeměpisná poloha těchto největších měst. Jak je vidět, zlatá léta Evropy, jako světadilu s nejlidnatějšími městy byla pouze na přelomu letopočtu a v období průmyslové revoluce.

2.3 Současná města

V současné době se počet obyvatel žijících ve městech pohybuje zhruba na úrovni 50%, hlavně ve vyspělých zemích. V chudších zemích je časté stěhování lidí z vesnic na předměstí hlavních měst, kde pak přežívají v chudinských čtvrtích, často bez práce a přísunu kvalitní pitné vody. Kontrast mezi bohatými čtvrtěmi a těmito chudinskými částmi je velice výrazný, hlavně v rozvojových zemích, kde vládnoucí vrstva získává velkou část peněz, co do těchto zemí putují (například za prodej ropy nebo jiného nerostného bohatství).

V ČR je v současnosti zhruba 600 měst (z celkového počtu cca. 6 250 obcí) a žije v nich většina obyvatel naší země (zhruba 70% populace). Největším městem je Praha, po ní následuje Brno, Ostrava a Plzeň. Nejmenší město v ČR má v současnosti pouhých 74 stálých obyvatel a jmenuje se Přebuz. V ČR se nachází 14 krajů a 12 krajských měst + Praha, která je jak městem, tak krajem, Středočeský kraj nemá krajské město. Existuje také kategorie tzv. statutárních měst, které jsou vyjmenovány v zákoně, a v současnosti jich je celkem 26. Jsou to všechna krajská města a některá další velká města naší republiky.³⁸

³⁸ Počet obyvatel měst ČR. *Mapa ČR* [online]. 2011 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.mapaceskerekrepubliky.cz/pocet-obyvatel-mest>

2.3.1 Největší města současnosti

Na světě se nachází velké množství měst. Zde bude pro zajímavost uvedena tabulka největších světových měst a aglomerací, aby bylo vidět, v jakých zemích je směřováno nejvíce obyvatel do měst a jaké jsou rozdíly v obyvatelstvu samotného města a jeho aglomerace.

Tabulka 3 Největší města a aglomerace světa

Pořadí	Město	Země	Počet obyvatel aglomerace	Počet obyvatel města
1	Tokio	Japonsko	37 800 000	13 184 000
2	Soul	Jižní Korea	25 600 000	10 400 000
3	Šanhaj	Čína	24 700 000	24 000 000
4	Karáčí	Pákistán	24 500 000	23 500 000
5	Dillí	Indie	21 700 000	18 000 000
6	Mexiko city	Mexiko	21 600 000	8 850 000
7	Sao Paulo	Brazílie	21 200 000	11 800 000

Zdroj: zpracováno podle: ŠVESTKA, Jan a Tomáš CIGÁN. Největší města světa. In: *Novinky.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/cestovani/exotika/353960-nejvetsi-mesta-sveta-vede-sanhaj-praha-je-mimo-prvni-dvoustovku.html>

Jak vyplývá z tabulky, největší světová města, potažmo aglomerace se nacházejí na území Asie a Ameriky. Mezi další výrazná města lze zařadit například hlavní město Číny Peking (s 21 miliony obyvatel) nebo největší město USA, New York s aglomerací o počtu obyvatel atakujících 20 000 000. Zajímavé je sledovat, že zatímco ve vyspělých zemích je výrazně méně obyvatel samotného města, než jeho okolí (například Tokio), ve státech rozvojových je tomu naopak a většina obyvatel bydlí přímo v samotných městech (například Karáčí). Tato skutečnost ukazuje na různé fáze ve vývoji měst v rozvinutých a rozvíjejících se zemích.

V Evropě se takto velké města ani aglomerace nevyskytují, největší je pravděpodobně hlavní město Ruska, tedy Moskva s 15 000 000 obyvateli. V ČR je největší aglomerací Praha s počtem obyvatel 1,3 mil. a je tudíž 367 největší aglomerací na světě. Druhou největší aglomerací je ta v okolí města Ostrava s cca 440 0000 obyvatel a předhlonila tak aglomeraci v okolí druhého největšího města v ČR, tedy Brna. Je to způsobeno, že zatímco v okolí Brna se nenalézají další velké sídla, v okolí Ostravy se nalézá například Hlučín, Karviná, atd. Počet obyvatel se liší podle toho, jaká je využívána metodika a kdo tyto údaje zpracovává. Ve světě se nyní nalézá zhruba 1 000 aglomerací s počtem obyvatel nad 500 000 lidí. Nejvíce

takovýchto aglomerací se nalézají v Číně (211), Indii (110) a USA (76). V Evropě je těchto aglomerací celkem 107 a to bez Ruska (37), nejvíce v Německu (15).³⁹

Život v těchto aglomeracích se ovšem výrazně liší, zatímco u aglomerace Tokio nikdo nepochybuje, že velká většina obyvatel má svůj určitý životní standart a důstojný život, u obyvatel aglomerací v zemích rozvojových lze o snesitelné úrovni života pouze spekulovat a spíše jí nevěřit, protože hlavně život na periferiích a chudinských čtvrtích těchto oblastí nemůže být kvalitní, například již z nedostatku pitné vody.

Otázkou je, kolik obyvatel těchto největších měst v nich chce opravdu žít a kolik jich tam přežívá kvůli práci nebo prostě kvůli pohodlnosti a strachu ze změny a z toho, jak se na ně bude okolí dívat.

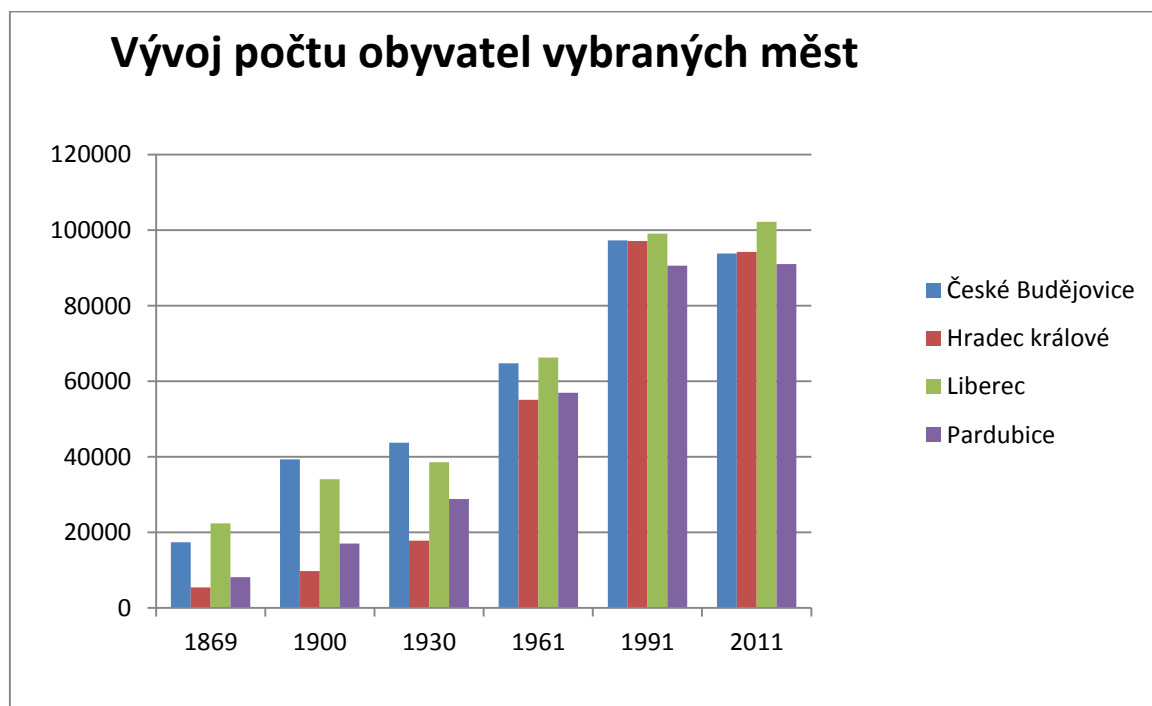
2.3.2 Porovnání vývoje populace českých měst

Zde bude věnována pozornost vývoji populace ve vybraných českých krajských městech. Pro porovnání jsou zvolena města o podobné velikosti v současnosti, konkrétně Liberec, Hradec Králové, Pardubice a České Budějovice. Jak je z výčtu vidět, zvolená města se nacházejí na celém území České republiky. Tento výčet je zvolen na základě současné podobnosti těchto měst, přestože každé z nich mělo svůj vlastní vývoj.

Některá města byla původně královská, jiná poddanská. Specifickým z těchto měst je Liberec, který se nalézá v blízkosti Německa, tudíž v něm žila před 2. Světovou válkou početná německá menšina.

³⁹ *Demographia World Urban Areas* [online]. 2015 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://demographia.com/db-worldua.pdf>

Graf 2 Vývoj obyvatelstva ve vybraných městech ČR



Zdroj: zpracováno podle: *Historický lexikon obcí* [online]. 2006 [cit. 2015-04-06]. ISBN 80-250-1311-1.

Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9200404384/\\$File/13n106cd1.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9200404384/$File/13n106cd1.pdf)

Z grafu je patrné, že kontinuálně dochází k růstu městské populace ve vybraných krajských městech. Nízký počet obyvatel Hradce Králové je způsoben tím, že v roce 1869 byl ještě pevností z doby Marie Terezie a nemohl se tudíž rozvíjet tak jako zbylá města. Touto dobou se v HK spíše rozvíjely dnešní čtvrti, které byly k Hradci postupně připojovány, největší část v roce 1942, k podobným skutečnostem ovšem docházelo i v jiných městech, například „velké Pardubice“ vznikly o pouhý rok později, než „velký Hradec“. Nutno zmínit, že do roku 1921 nepatřil Hradec Králové ani mezi 50 největších měst v ČR. Je ovšem důležité si všimnout, že mezi 50 největšími městy té doby se nachází i mnohé čtvrti dnešní Prahy, jako například Vinohrady nebo Libeň, což tyto údaje trochu zkresluje.

V současnosti populace největších českých měst spíše stagnuje, či mírně klesá, výjimkou je Liberec, který se dle údajů z posledního sčítání stal velkoměstem. Ještě lze uvést, že za nejmladší české město je považován Havířov v Moravskoslezském kraji.

3 Charakteristika města Hradec Králové

Město Hradec Králové leží zhruba 100 km východně od hlavního města Prahy. Nachází se na soutoku dvou řek a to konkrétně na nejvýznamnější české řece Labe a na řece Orlice. Jedná se s počtem obyvatel 92 904 o 9. nejlidnatější město ČR. Rozloha města činí 105,61 km². Z Prahy se do Hradce dá nejlépe dostat po dálnici D11, která zatím končí před městem, ovšem má pokračovat až k městu.

3.1 Historie města

Historie metropole východních Čech je poměrně bohatá, proto zde budou zmíněny nejdůležitější údaje, které ovlivnily město do současnosti a skutečnosti, ze kterých budou vycházet zbylé části této práce. Vývoj města hraje důležitou roli i v současnosti, při možnostech rozvoje města ať již ekonomického nebo jiného.

3.1.1 Od nejstarší doby po nástup Habsburků

Krajina na soutoku Labe s Orlicí byla obydlena již v době předhistorické. Archeologické naleziště na okraji města, v dnešních Plotištích nad Labem, vykazuje několikanásobné osídlení jak z období pravěku, tak z doby římské, osídlení centra Hradce Králové spadá do doby 1 tisíciletí před naším letopočtem. Poté území dnešního města pravděpodobně obývali Keltové, které toto místo opustili.

V 10. století zde vzniklo slovanské hradiště rodu Slavníkovců s rušným tržištěm, ovládajícím starou obchodní stezku vedoucí od Krakova přes Náchod do Prahy. Ve 12. století zaujímá hradecký hrad pozici hlavního hradu v oblasti Severovýchodu Čech. Hradecký hrad byl hlavní správní centrum pro Podkrkonoší a Podorlicko.

Osudový význam pro vývoj města mělo 13. století, kdy se za Přemysla Otakara I., roku 1225 stal hrad s tržním předhradím svobodným královským městem. Ještě ve 13. století byl postaven nový gotický královský hrad, kde často přebývali Přemysl Otakar I., Václav I., Přemysl Otakar II. i Václav II., který město ustanovil za část věna českým královnám, které na hradě žily jako vdovy, udělal z něj tedy věnné město. (Mikula, 1996)

Urbanisticky se město začalo rozvíjet později, konkrétně na přelomu 13. a 14. století. Na rozvoji města se podíleli němečtí kolonisté a početná vrstva kupců a řemeslníků. Tehdy se vytvořila i půdorysná osnova původního městského opevnění, vedené při úpatí návrší kolem celého jeho obvodu. Touto dobou patří hradecký hrad mezi vůbec největší hrady v Čechách.

V roce 1307 získává Hradec darem od římského krále část dnešních městských lesů. V roce 1308 se do Hradce stěhuje Eliška Rejčka, manželka Václava II.

Ve 14. století vzrostla prestiž města, jehož hlavou byl královský rychtář, městská rada a obecní starší. Spravovali městskou pečeť s českým lvem, známou již od roku 1362. Hospodářskou základnu města posílily výhody a dary, které městu potvrdili čeští panovníci Jan Lucemburský, Karel IV. i Václav IV. V té době byl Hradec Králové svým významem, rozlohou i počtem obyvatel nejvýznamnějším českým městem po Praze.⁴⁰

Hmotným dokladem bohatství města v době, kdy v Hradci sídlil dvůr královny Elišky Rejčky, je chrám sv. Ducha z počátku 14. století. Během husitské revoluce se město postavilo na stranu Jana Žižky, což ovšem mělo za následek ochuzení města o četné umělecké a stavitelské památky. Jan Žižka byl roku 1424 pochován v chrámu sv. Ducha. Za doby těchto válek v Hradci dvakrát vyhořel hrad a nedlouho na to zaniknul. (Mikula, 1996)

Hradec stál na straně poražených, ovšem již za vlády Jiřího z Poděbrad se městu začíná opět dařit. Za jeho vlády byl například opraven chrám sv. Ducha a písmeno "G" v městském znaku vysvětluje tradice jako králův monogram. Jiří z Poděbrad potvrdil městu stará privilegia a tak se Hradec Králové mohl znovu zařadit mezi nejbohatší města. V této době také vznikají v okolí Hradce rybníční soustavy a to na dnešních potocích Biřička a Stříbrný potok. (počátkem 19 stol. většinou zrušeny a obnoveny až na přelomu 19 a 20 století.)⁴¹

3.1.2 Hradec za vlády Habsburské monarchie

V roce 1547 byl konfiskován majetek města a město ztratilo i řadu politických práv (v důsledku odboje proti vládnoucí vrstvě). Část majetku byla sice roku 1562 městu vrácena, ale vůdčí postavení v kraji město ztratilo. Z těžkých hospodářských poměrů vyvedl město primas Martin Cejp z Peclínovce, který městu vládl 1572-1591. Výsledkem jeho působení na radnici byla velkorysá renesanční přestavba města, nové dláždění, úpravy radnice, opevnění, či stavba Pražské brány a Bílé věže, která je od té doby nejtypičtější hradeckou dominantou.

⁴⁰ Proximabohemiasro. *Místopisy.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-11-01]. Místopisy.cz. Dostupné z WWW: <http://www.mistopisy.cz/historie_hradec-kralove_56547.html>.

⁴¹ Hradec Králové - historie města. *Hradeckraklove.cz Město na dlani* [online]. 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://historie.hradeckraklove.cz/>

Smutným osudem města byla třicetiletá válka, po níž nejen Hradec, ale i celé Čechy utrpěly výrazné ztráty. Žalostný osud města dovršil požár roku 1762, kdy téměř polovina města podlehla ohni, který založili současně na několika místech pruští vetřelci. Pruské vpády do země přinutily Josefa II., jako spoluvladaře Marie Terezie, k rozhodnutí, vybudovat z Hradce Králové vojenskou pevnost. Stavbě pevnosti, prováděné s přestávkou v letech 1766 až 1789, musela ustoupit předměstí. Obyvatelstvo bylo vystěhováno za vnější okraj pevnosti, do nově založených obcí, Kuklen, Farářství, Pouchova a Nového Hradce Králové. Soustavu hradeb doplňovaly účelové budovy, z nichž některé se zachovaly dodnes (například dnešní Žižkovy kasárny, dříve nazývány Pěchotní kasárny). Stavba pevnosti znamenala i zasypání slepých ramen řek, totální napřímení toku řeky Labe a ztráty možných budoucích archeologických nalezišť.⁴²

Roku 1851 byl Hradec Králové prohlášen samostatným městem, a zvolen jeho první starosta, profesor hospodářství Ignác Lhotský. Město usilovalo o dosažení dalších hospodářských výhod, roku 1857 byla do Hradce zavedena železnice, v roce 1864 vznikla světoznámá továrna na piana a klavíry – Petrof.

Významným milníkem v historii Hradce Králové je rok 1866, kdy nedaleko něj zuřila válka mezi Rakouskem a Pruskem, jedna z nejslavnějších bitev této války nese název Bitva u Hradce Králové nebo též Bitva na Chlumu. Tehdy se ukázala další existence pevnosti bezúčelnou. Hradby se staly brzdou dalšího rozvoje. Leč pevnost již udržována nebyla, k jejímu zrušení došlo až v roce 1884. Touto dobou bylo též postaveno divadlo, dnes nesoucí název Klicperovo.⁴³

3.1.3 Rozvoj Hradce za vlády starosty Ulricha

V roce 1895 byl zvolen starostou František Ulrich, který Hradci vládl až do roku 1929. To bylo v době, kdy se už systematicky bořily hradby a vypracovávaly regulační plány. Starosta Ulrich zve do Hradce architekta Jana Kotěru, který ještě před 1. světovou válkou realizuje na nábřeží velkoryse pojatou budovu muzea. Průmyslový rozvoj města pokračoval ať už rozšiřováním stávajících podniků nebo vznikem nových.

⁴² Hradec Králové - historie města. *Hradeckraklove.cz Město na dlani* [online]. 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://historie.hradeckralove.cz/>

⁴³ ZIMMERMANN, Petr. *Radnice v Hradci Králové: její reprezentanti a jejich činnost v letech 1850-1998*. Hradec Králové: Nadace Historica, 1998, 119 s. ISBN 80-901-8059-0.

Po vzniku Československa v roce 1918 nastává pro město nová epocha jeho vývoje. Je to jeho slavné období, kdy se vytvářel jeho moderní urbanistický obraz, hlavně zásluhou starosty Ulricha a jeho spolupracovníků. Díky tvůrčí činnosti architekta Josefa Gočára se Hradec Králové rázem dostal na přední místo mezi československými městy. Přibývaly nové školy, ústavy a úřady, komunikace, celé nové čtvrti a Hradec se postupně změnil na „salón republiky“. Nejslavnějšími stavbami Josefa Gočára je například komplex škol v Lipkách (nyní je zde ZŠ, Gymnázium J.K. Tyla a Obchodní akademie), budova bývalé koželužské školy u řeky Orlice (nyní jedna z budov SPŠ, SOŠ a SOU Hradební) nebo budova dnešního Magistrátu města. (Potůček, 2009)

Za první republiky rovněž v Hradci vzniká letiště, či začíná pravidelně jezdit MHD (v roce 1928).

3.1.4 Od války po současnost

K významnému milníku v historii města dochází v roce 1942, kdy se plní sen bývalého starosty Ulricha a připojením okolních vesnic (například Třebeš, Nový Hradec Králové, Kluky, Kukleny,...) vzniká tzv. „Velký Hradec“. V tomto roce přestává město řídit český starosta (podobně jako jiná velká města) a začíná ho řídit německý vládní komisař pro Hradec králové, Franz Heger. (Zimmermann, 1998)

Po válce, ve které Hradec naštěstí neutrpěl takové škody jako jiná města, začal pokračovat vývoj města. V roce 1949 začaly po Hradci jezdit první trolejbusové linky (od nádraží na Nový Hradec Králové). Po únorovém převratu ovšem začala v Hradci, podobně jako v celé zemi, upadat architektura a vznikají velké sídliště panelových domů (hlavně Moravské předměstí a třída Karla Marxe (dnešní Benešova třída)). Ovšem i tak se nezapomínalo na tradici a střed města byl roku 1962 vyhlášen městskou památkovou rezervací. K největším továrnám v Hradci patřilo ZVÚ a ČKD. Počet obyvatel města v této době výrazně rostl až k hranici 100 000 lidí.⁴⁴

Po roce 1989 dochází opět k výstavbě architektonicky cenných a zajímavých staveb, jako příklady lze uvést budovu vědecké knihovny (přezdívanou ponorka či ementál) nebo budovu Terminálu hromadné dopravy. Přestože byl Hradec za komunistů nazýván jejich baštou, od revoluce Hradci Králové vládnou primátoři z pravicových stran, jmenovitě Martin Dvořák

⁴⁴ Hradec Králové - historie města. *Hradeckraklove.cz Město na dlani* [online]. 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://historie.hradeckralove.cz/>

(ODA, 1990-1998), Oldřich Vlasák (ODS, 1998-2004), Otakar Divíšek (ODS, 2004-2010) a Zdeněk Fink (HDK, 2010-dosud).

3.2 Současnost města Hradec Králové

3.2.1 Části města Hradec Králové

U posuzování ekonomické stránky rozvoje Hradce Králové je také důležité vzít v potaz jeho katastrální území a místní části. Je nutné zmínit, že ekonomická ani bezpečnostní úroveň není stejná u obyvatel všech částí města. Zatímco Roudničce nebo Klukům se přezdívá milionářské čtvrti, například u Kuklen platí, že ne každý by zde chtěl žít.

Na území Hradce Králové se nalézá 21 katastrálních území. Konkrétně se jedná o: Březhrad, Hradec Králové, Kluky, Kukleny, Malšova Lhota, Malšovice u Hradce Králové, Nový Hradec Králové, Piletice, Plácky, Plačice, Plotiště nad Labem, Pouchov, Pražské Předměstí, Roudnička, Rusek, Slatina u Hradce Králové, Slezské Předměstí, Svinary, Svobodné Dvory, Třebeš, Věkoše. Největším z katastrálních území je Nový Hradec Králové s rozlohou 26,04 Km. Poloha jednotlivých katastrů je vidět na obrázku.

Obrázek 1 Katastrální území v Hradci Králové



Zdroj: Katastrální území města. [Hrdeckralove.org](http://www.hrdeckralove.org) [online]. [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/dld/rm/Profil%20mesta%202008.pdf>

O správu věcí veřejných se společně s radnicí starají i komise místních samospráv. Místních částí je celkem taktéž 21, ovšem neexistuje místní část Kluky (spadá pod komisi Nový Hradec Králové), ale existuje část města Moravské předměstí. Působnost místních samospráv ovšem nemá stejné území, jako je katastr jednotlivých částí, jejich rozdělení je spíše dle tradičního vnímání hradeckých částí, ale rozdíly nejsou nijak markantní. Každá z těchto komisí zasedá veřejně a řeší připomínky občanů dané místní části, jejich stížnosti a poznatky. Ty následně předává příslušným orgánům. Zápisy ze zasedání jsou uveřejněny na oficiálních nástěnkách komisí a na internetu. Těchto komisí je celkem 25, jelikož v některých částech města se jich nachází více. Konkrétně na Moravském předměstí (3), Pražském a Slezským předměstí (2). Podobně jako u katastrálních území platí, že největší území spravuje komise místní samosprávy Nový Hradec Králové, hlavně z důvodu, že k ní náleží velké množství lesů.⁴⁵

3.2.2 Politická situace

Kromě historie města a jeho členění hraje velmi podstatnou roli v rozvoji i jeho vedení, tedy politická situace města. V případě, že je ve městě stabilní vedení, přijdou a lokalizují se ve městě noví investoři, čímž se zvedne zaměstnanost obyvatel města a pravděpodobně i jejich spokojenost.

V případě, že město vymýšlí vyhlášky proti podnikatelům, snaží se jím házet klacky pod nohy, pak pravděpodobně nepřijdou žádní noví, ale naopak stávající se budou přesouvat jinde. Politici taktéž schvalují úpravy územního plánu a případné prodeje městských pozemků investorům. Politická reprezentace má tudíž za úkol pracovat i pro ekonomický rozvoj města, z tohoto důvodu je tato část věnována politické situaci ve městě.

Hradec Králové má celkem 37 zastupitelů. Městu, podobně jako jiným statutárním městům, vládne primátor. Tím současným je od roku 2010 Zdeněk Fink z místního politického sdružení Hradecký demokratický klub (HDK).

⁴⁵ *Hradec Králové: Komise místní samosprávy Hradec Králové* [online]. 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/hradec-kralove/kms>

Tabulka 4 Výsledek voleb v roce 2014 (úspěšné strany)

Pořadí	Název strany (koalice)	% hlasů	Počet zastupitelů
1	Hradecký demokratický klub	25,56	12
2	ANO 2011	14,17	6
3	Česká strana sociálně demokratická	11,8	5
4	Komunistická strana Čech a Moravy	10,01	4
5	TOP 09	6,69	3
6	Občanská demokratická strana	6,34	3
7	Koalice pro Hradec (KDU-ČSL a Nezaníci)	6,16	2
8	Změna pro Hradec a SZ, s Piráty	5,67	2

Vlastní zpracování podle: *Volby.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.volby.cz/pls/kv2014/kv1111?xjazyk=CZ&xid=0&xdz=3&xnumnuts=5201&xobec=569810&xstat=0&xvyber=0>

V Hradci kandidovalo celkem 15 politických uskupení, ze zastupitelstva vypadla Volba pro město, která v něm byla od roku 1998. Vládní koalici spolu utvořily HDK, ČSSD, TOP 09 a Koalice pro Hradec. Celkem tedy vládní koalice disponuje 22 hlasy, jasnou většinou. Změnou je, že místo ODS a VPM, kteří zasedali v bývalé radě města společně s HDK, TOP 09, a KDU-ČSL, zaujímá jejich pozici ČSSD. Vzhledem k tomu, že zůstal primátor, i někteří náměstci, lze očekávat, že k výrazné změně politiky nedojde.

Jako zajímavost lze uvést, že kandidát TOP 09, bývalý ministr zdravotnictví Leoš Heger, získal zhruba stejně hlasů jako lídr ČSSD (nejvíce z této strany), přičemž TOP 09 skončilo o více jak 4% hůře.

Na zastupitele čeká rozhodování o mnoha důležitých věcech, ať se již jedná o definitivní schválení územního plánu, rekonstrukci fotbalového stadionu nebo konečné dořešení parkovacího systému.

4 Udržitelnost v aplikaci na Hradec Králové

Na udržitelnost města se lze dívat z mnoha různých pohledů. V případě, že by zde měly být dopodrobna rozebrány všechny aspekty udržitelnosti, byla by tato práce extrémně dlouhá. Z tohoto důvodu zde budou vybrány jen některé aspekty udržitelného rozvoje měst, které považují za podstatné a o Hradci Králové z nějakého důvodu vypovídající. Vybrané oblasti jsou vybrány s přihlédnutím k oblastem uvedeným v publikaci Udržitelný rozvoj lidských sídel. (Macháček, 2003)

Podrobnější zhodnocení jednotlivých vybraných oblastí stránek udržitelného rozvoje města bude zmíněno v kapitole 5.

4.1 Rozpočet města

Rozpočet města je jeden ze základních dokumentů města. Vhodné nakládání s finančními prostředky zvyšuje spokojenost obyvatel s životem ve městě a může přilákat nové investory v případě, že finance jsou vynaloženy na rozvoj (například vytváření průmyslových zón, zasíťování pozemků,...).

Město Hradec Králové má na rok 2015 schválený mírně přebytkový rozpočet s přebytkem 38 milionů Kč.

Tabulka 5 Rozpočet města na rok 2015 v Kč

Příjmy celkem	2 043 169 000	Výdaje celkem	2 005 169 000
Daňové	1 329 300 000	Běžné výdaje	1 601 692 000
Nedaňové	191 420 000	Kapitálové výdaje	403 059 000
Kapitálové	413 440 000	Rezervy	318 000
Přijetě transfery	109 988 000		

Zdroj: Zpracováno podle: Rozpočet města. *Hradeckralove.org* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/noviny-a-novinky/rozpocet-mesta>

Jak vyplývá z tabulky, rozpočet města, podobně jako jiných obdobně velkých měst, je postaven hlavně na daňových příjmech. Z těchto příjmů získává Hradec nejvíce příjmů z podílu určeného z tzv. sdílených daní (celkem 1 046 mil. Kč), nejvíce z DPH (448 mil. Kč). Další výraznou položkou z daňových příjmů je příjem z daně z nemovitostí (167 mil. Kč).

U nedaňových příjmů tvoří největší část příjmy z pronájmu. Celkem na pronájmu bytových a nebytových prostor získá město 139 mil. Kč, tedy zhruba 73% nedaňových příjmů. V této

části příjmů lze zmínit i příjmy od společnosti EKO-KOM (zabývá se tříděním odpadů) ve výši necelých 12 mil. Kč.

Z kapitálových příjmů mohu uvést 69 mil. Kč za prodej pozemku u Koruny na výstavbu obchodního centra Aupark. Návrh rozpočtu počítal i s prodejem pozemku společnosti ECE na výstavbu obchodního centra a nového fotbalového stadionu (jeho výstavbu by financovalo město částečně z příjmu za pozemky). Za tento prodej měl Hradec obdržet 314 mil. Kč. Společnost ovšem od záměru ustoupila a městu uhradí jen pokutu za neuskutečnění projektu, která dosáhla hodnoty 5,4 milionů Kč.

Co se týče přijatých transferů, největší část jich je na výkon státní správy (65 mil. Kč).

V běžných výdajích figuruje velké množství položek. Největší položku tvoří odbor správy majetku, kde nejvýznamnější položkou je příspěvek na provoz MHD (163 mil. Kč) a na veřejné osvětlení (42 mil. Kč). Výdaje odboru školství (příspěvky MŠ a ZŠ) tvoří 104 mil. Kč. Za nakládání s odpady vydá město celkem 82 mil. Kč. Příspěvek na podporu výkonnostního a vrcholového sportu činí více než 51 mil. Kč.

U výdajů kapitálového charakteru počítá rozpočet s výstavbou křižovatky Koruna ve výši necelých 80 mil. Kč (nyní je jisté, že bude dražší). Největší položkou v oblasti kapitálových výdajů měla být investice ve výši 246 mil. Kč do výstavby nového fotbalového stadionu, která se ovšem z důvodu odstoupení společnosti ECE odkládá a dochází ke změně projektu.

Podle údajů z rozpočtu města má Hradec Králové celkové dluhy ve výši 1 088 mil. Kč a na splátkách zaplatí v roce 2015 75 mil. Kč. Největší dluh vznikl v důsledku výstavby venkovního koupaliště Flošna (celkem 359 mil. Kč).

4.2 Nový územní plán a vize směřování města

Územní plán je jedním ze základních dokumentů města. V územním plánu jsou totiž nastíněny plochy, kam se bude město rozvíjet, znázorněny místa pro rozvoj průmyslových podniků, rozvoj obydlých ploch či staveb občanské vybavenosti.

Jak je již uvedeno, nové zastupitelstvo bude schvalovat nový územní plán pro Hradec Králové. Současný územní plán města byl schválen v roce 2000, tudíž už neodpovídá novým trendům. Spolu s návrhem na nový územní plán byla i vypsána ideová urbanistická soutěž o stanovení rozvojové vize města, která by určila směřování města v období několika následujících desetiletí.

V návrhu nového územního plánu jsou zpracovány dvě části, konkrétně části výrokové a části odůvodnění. V části výrokové je uvedena jednak textová část územního plánu, poté je zde vytvořena grafická část, kde nejprve je zveřejněn výkres území Hradce Králové, následuje několik dalších grafických znázornění, například urbanistická koncepce nebo koncepce dopravní infrastruktury.

V části odůvodnění má nový územní plán zpracované přílohy, kde hlavní je Vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území. Zde největší část zabírá Vyhodnocení vlivů územního plánu na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech. Dále má tento dokument dvě samostatné přílohy a to Vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí (tedy SEA). Tento dokument popisuje na zhruba 200 stránkách, jaký má nový územní plán dopad na životní podmínky ve městě. Druhou přílohou je dopad na lokality ochrany přírody NATURA 2000, které se v HK nacházejí celkem 4. Dále se zde opět nacházejí části textové a část grafická s několika výkresy.⁴⁶

Rozvoj města by měl probíhat hlavně ve třech směrech. Prvním směrem je rozvoj směrem k letišti, kde je v plánu vybudování menší průmyslové zóny. Dalším směrem rozvoje je rozvoj v okolí dálnic, hlavně dálnice D11. Tento rozvojový směr je považovaný za hlavní. Posledním směrem je rozvoj směřovaný směrem k Pardubicím. V plánu je vytvoření třetího městského okruhu, který by ovšem nebyl uzavřený z důvodu rozsáhlých lesů na jižním okraji města, tento okruh by tak dotvářel ucelený systém dopravy.

Rozvoj města by neměl být na úkor městské zeleně, která má v Hradci velkou tradici a velké prostranství. V plánu je vytváření mnoha parků, ať již velkých, kde bude velká možnost využití (podobně jako v Šimkových sadech) ať již rekreačního sportu nebo k využití pouhé relaxace a k piknikům. Plánována je i výstavba menších parků. Výraznou změnou by měla projít především čtvrť Kukleny, která je často považována za nejhorší část pro život ve městě.

V rozvojové vizi Hradce se navrhuje i zavedení tramvají, které by částečně využívaly stávající železniční síť a částečně vytvoření tramvajových kolejí. Tato rozvojová vize se nazývá metropolitní Hradec 2050. (Kotas, 2014)

⁴⁶ Nový územní plán. *Hradec Králové* [online]. 2014 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:<http://www.hrdeckralove.org/urad/koncept-pripravovaneho-uphk>

4.3 Indikátory ECI

Jelikož jsme členy EU, tak v některých městech jsou sledovány již zmiňované indikátory ECI/TIMUR. Tyto indikátory souvisí s udržitelným rozvojem měst.

Ve městě jsou sledovány, podle údajů z webových stránek města, některé indikátory ECI. K jejich sledování se město přihlásilo v roce 2003. Konkrétně se jedná o indikátory Spokojenost občanů s místním společenstvím, Mobilita a přeprava cestujících, Dostupnost veřejných prostranství a služeb, Kvalita ovzduší, Cesta dětí do škol, Udržitelné využívání půdy a nově i Ekologická stopa. Podrobné výsledky všech indikátorů jsou k dispozici na webových stránkách města, podle kterých je zpracována i tato kapitola (www.hrdeckralove.org/urad/spolecne-evropske-indikatory-udrzitelneho-zivota).

Indikátor Spokojenost občanů s místním společenstvím byl dotazníkovým šetřením zjišťován v roce 2013 a vyplynulo z něj, v jakých oblastech jsou obyvatelé města s kvalitou života ve městě spokojeni. Celkem je se životem ve městě spokojeno 94% občanů. Toto šetření pro město zpracovala společnost AUGUR Consulting s.r.o.

U indikátoru Mobilita a přeprava cestujících vyšly výsledky, že nejvíce obyvatel cestuje kvůli nákupu (38%), a práci (27%). Jako největší problém (otázka bez variant odpovědí) vidí občané města problémy s parkováním (18,8%), celkovou dopravní situací (14%) a oblastí ohledně sportu (6%, jde zde hlavně o fotbalový a zimní stadion a koupaliště). Indikátor Dostupnost veřejných prostranství a služeb byl realizován roku 2009 a jeho výsledky jsou uvedeny v příloze.

Indikátor Kvalita ovzduší byl zpracován již v roce 2007 a neukázal pro Hradec nikterak kritická čísla. K překročení limitů došlo pouze u PM10 a to jenom na stanovišti u obchodního domu FUTURUM a pouze v jednom ze dvou sledovaných let (limit může být překročen 35* a byl překročen 57*). Například vloni byl limit překročen 26*.

Indikátor Cesta dětí do škol byl zjišťován opakovaně, nejnovější data jsou z roku 2012. Zjišťování tohoto indikátoru proběhlo na 17 ZŠ, které zřizuje město dotazníkovým šetřením mezi žáky. Nejvíce dotazníků bylo vyplněno na ZŠ Milady Horákové, nejméně na ZŠ Malšova Lhota (jedná se ovšem o školu pouze s prvním stupněm) a ZŠ Nový Hradec Králové. Děti se do škol, dopravují nejčastěji pěšky nebo MHD, ale způsob dopravy se výrazně liší škola od školy. 76% školáků považuje svoji cestu do školy za bezpečnou, přičemž nejvíce dětí považuje cestu jako bezpečnou u školy ZŠ Nový Hradec a nejvíce nebezpečná je cesta do školy ZŠ Habrmanova.

Indikátor Udržitelné využívání půdy je uveden v příloze. Ekologická stopa města je 4,69, což je 1,1 nižší, než je republikový průměr.⁴⁷

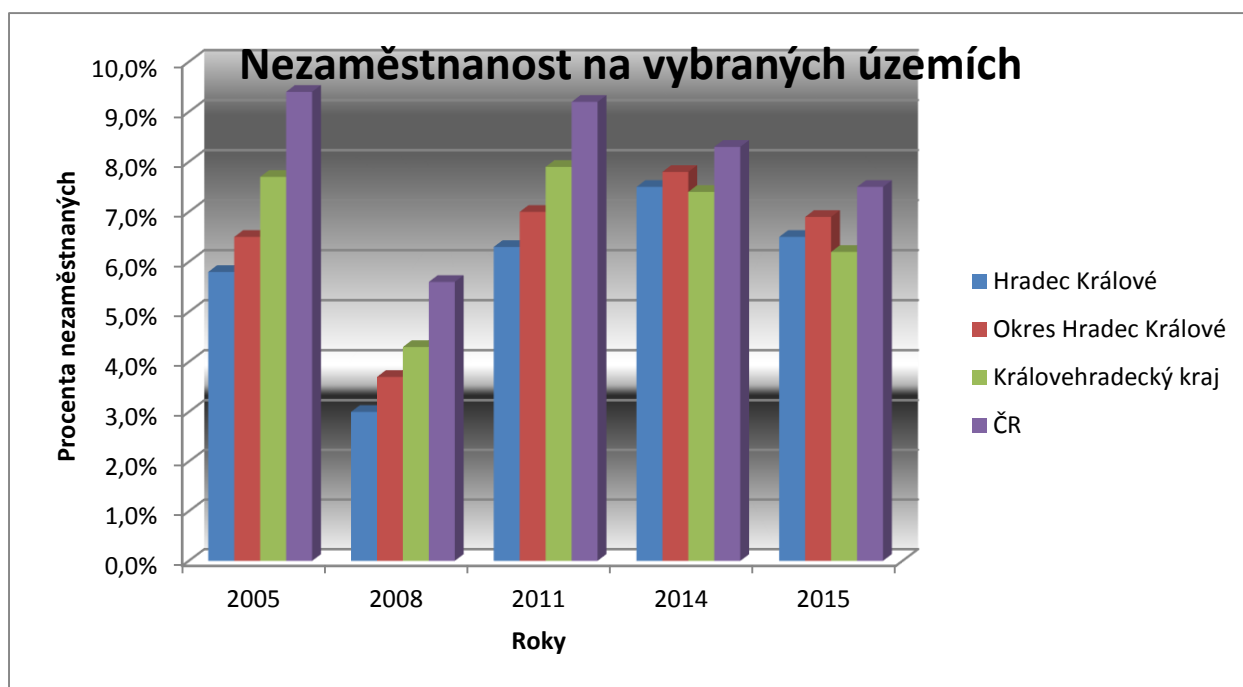
4.4 Zaměstnanost a nezaměstnanost

Nezaměstnanost je ve městech velice důležitým ekonomickým faktorem. V momentech, kdy je vysoká nezaměstnanost, z města odchází ekonomicky aktivní obyvatelstvo, tudíž je jeho další rozvoj značně ohrožen a započal by postupný úpadek vybraného města. Proto musejí radnice pečovat jako o stávající zaměstnavatele, tak se snažit přilákat nové.

4.4.1 Nezaměstnanost

Jak je již uvedeno, Hradec Králové má necelých 93 000 obyvatel. Z toho v produktivním věku (15-64 let) se nachází zhruba 60 000 obyvatel. Podle demografické předpovědi by počet obyvatel HK měl vzrůst do roku 2040 na 99 000, okres Hradec Králové má celkem 163 000 obyvatel, tudíž město Hradec Králové v něm má podstatnou část obyvatel.

Graf 3 Nezaměstnanost na vybraných územích



Zdroj: Vlastní zpracování podle: Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska. MPSV [online]. 2015 [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem>

Mezi lety 2012 a 2013 došlo ke změně metodiky vykazované nezaměstnanosti a tak zveřejněná míra většinou poklesla o cca. 1%, údaje v grafu jsou za březen.

⁴⁷ Společné evropské indikátory udržitelného života. *Hradec Králové* [online]. 2014 [cit. 2015-03-29]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad/spolecne-evropske-indikatory-udrzitelneho-zivota>

Z grafu je patrný několik podstatných skutečností. První z nich je, že nezaměstnanost v Hradci Králové, stejně jako celého okresu a kraje se pohybuje pod celorepublikovým průměrem. Podobně jako v celé republice, je patrný nárůst nezaměstnanosti po roce 2008, tedy po nástupu ekonomické krize. Zde je zajímavý fakt, že zatímco před krizí byla nezaměstnanost v hradeckém kraji vyšší než v hradeckém okrese, v pokrizových letech je tomu přesně naopak. Z tohoto je patrné, že firmy na hradecku se s krizí nevypořádaly tak dobře, jako firmy v celém kraji.

4.4.2 Největší zaměstnavatelé v Hradci

V současné době se ve městě Hradec Králové nenachází velký průmyslový podnik, který by zaměstnával mnoho tisíc lidí, podobně, jako před revolucí již zavřené ZVÚ (v areálu sídlí několik menších firem, např. Excon Stell) a ČKD. V následující tabulce budou uvedeni největší zaměstnavatelé v Hradci.

Tabulka 6 Největší zaměstnavatelé v Hradci Králové

Pořadí	Jméno zaměstnavatele	Počet zaměstnanců
1	Fakultní nemocnice Hradec Králové	4 400
2	Lesy ČR, s.p.	3 400
3	Rubena, a.s.	1 800
4	Finanční ředitelství Hradec Králové	1 500
5	Arrow internacional, a.s	1 000
6	ČEZ měření, s.r.o.	950
7	Povodí Labe, s.p.	900
8	Marius Pedersen, a.s.	800
9	Univerzita Hradec Králové	650
10	Magistrát města Hradec Králové	550

Zdroj: Zpracováno podle: Největší zaměstnavatelé ve městě. *HK City* [online]. 2010 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/informace-o-meste-hradec-kralove/nejvetsi-zamestnavatele/>

Jak vyplývá z uvedené tabulky, mezi největší zaměstnavatele se řadí jednak instituce poskytující služby občanům (tedy nemocnice, Finanční ředitelství, Univerzita a Magistrát), dále podniky ve vlastnictví státu (Lesy ČR, ČEZ měření a Povodí Labe) a sice soukromý podnik, ale zabývající se činností, kterou primárně zabezpečuje veřejná správa, konkrétně Marius Pedersen, jenž se zabývá svozem komunálního odpadu na území Hradce.

Klasickými soukromými podniky v TOP 10 zaměstnavatelů Hradce Králové jsou tedy pouze Rubena známější pod původním názvem Gumokov (k názvu Rubena tento podnik

přišel po spojení s Rubenou Náchod). Zabývá se především výrobou pryžových, pryžokovových a pryžotextilních výrobků. Druhým soukromým podnikem v TOP 10 je společnost Arrow internacional zabývající se výrobou lékařských potřeb.

Fakultní nemocnice byla dlouhá léta považována za největšího zaměstnavatele v celém Královohradeckém kraji, ovšem co do počtu zaměstnanců jí v posledních letech předběhl výrobce aut Škoda v závodu Kvasiny u Rychnova nad Kněžnou. Státní podnik Lesy ČR mají na území Hradce svoje celorepublikové ředitelství, z tohoto důvodu je pravděpodobně takto vysoký počet zaměstnanců.

4.5 Doprava

Aby dávala smysl snaha měst o získání a udržení ekonomických subjektů a obyvatelstva, je potřeba mít vyřešenu dopravní situaci a obslužnost. Je potřeba, aby obyvatelé se měli jak a pohodlně dopravit nejen do práce a z práce, ale i za zábavou, nákupy atd. proto je naprosto nezbytné mít vyřešenou jak dopravu silniční pro individuální dopravu, tak i dopravu hromadnou. Ideální je, když existuje i určitá alternativa (například kolo).

Doprava na území města je hlavně ve špičkách poměrně vysoká. V této podkapitole bude pozornost věnována dopravě automobilové, dopravě MHD a způsobu přepravy, který je velmi populární obzvláště v posledních letech v rovinných městech, tedy cyklistice.

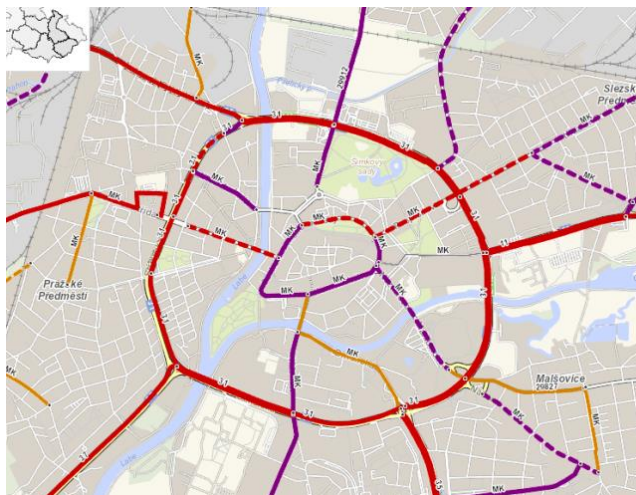
4.5.1 Silniční síť a autodoprava

Vzhledem k tomu, že město Hradec Králové má cca 100 000 obyvatel a velká část z těchto občanů se do práce (školy) přepravuje pomocí individuálních motorizovaných prostředků a z důvodu neexistence obchvatu Hradce pro dopravu na ose ze severu na jih (přeprava od Liberce dále směrem na Olomouc a Brno) je dopravní situace v Hradci celkem složitá.

Podle sčítání dopravy v roce 2010 provedené ředitelstvím silnic a dálnic (celkový grafický výsledek je uveden v příloze, na obrázku u textu se nachází výřez pro centrum města) je nejvíce využívaný úsek mezi vjezdem do města po silnici č.35 od Holic po kruhový objezd u Malšovic. Na tomto úseku průměrně projede denně kolem 30 000 motorových vozidel. Podobně kritický je ovšem následně i celý tzv. velký městský okruh (silnice č.31), po jehož největší části projede denně taktéž zhruba 30 000 vozidel, přičemž nejkritičtější bodem je most u nemocnice, po kterém projede zhruba 33 000 vozidel za den. Jedinou mírně slabší částí, co se týče provozu, je část vedoucí od silnice na Pardubice po hlavní příjezdovou komunikaci směrem od severu (cca. 20 000 aut). O něco méně kritický je tzv. malý městský

okruh (vedoucí kolem historického centra) s intenzitou kolem 10 000 motorových vozidel, kde je ovšem v každém směru pouze jeden pruh.

Obrázek 2 Detail ze sčítání dopravy na centrum, města



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic: Sčítání dopravy 2010 [online]. 2010 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z:<http://scitani2010.rsd.cz/content/doc/52-01.jpg>

Vzhledem k tomu, že takto silná doprava se nachází v těsné blízkosti obydlených budov (například v blízkosti velkého sídliště Moravské předměstí) jsou problémy s hlukem a znečištěným ovzduším (měřicí stanice na kvalitu ovzduší se nachází přímo u silnice č.35 naproti obchodnímu centru FUTURUM). Velmi často tak při zhoršených rozptylových podmínkách dochází k překročení limitu u indexu znečištění ovzduší. Podle údajů ČHMÚ například za první dva měsíce roku 2015 došlo k překročení limitu celkově v osmi dnech, za celý rok 2014 ve 26 dnech.

V plánu je výstavba dalšího městského okruhu, který by ovšem nebyl celý, aby nenarušil kompaktnost přilehlých lesů, které jsou obyvateli města považovány za „rodinné stříbro“ města.

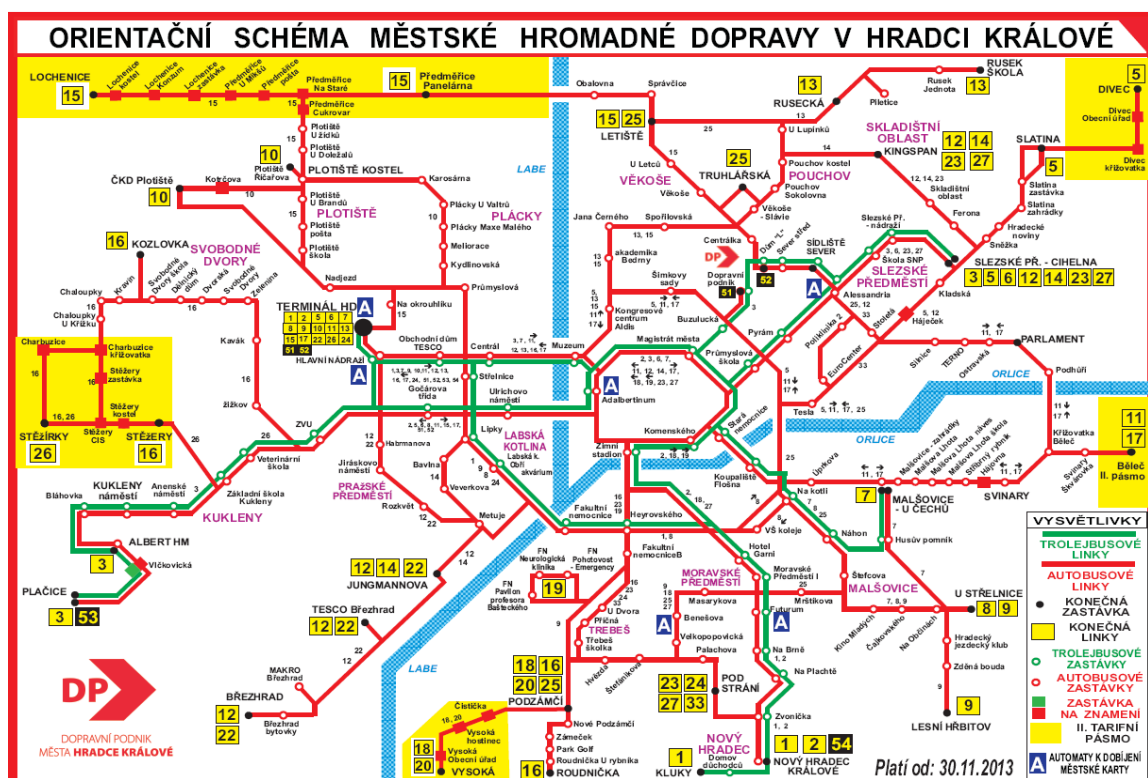
Dalším výrazným problémem je parkování. Důvodů pro kritiku parkovacích lokalit v HK je mnoho, nejčastějším problémem je nedostatek parkovacích míst (v kontrastu je ovšem obsazenost či spíše neobsazenost parkovacích domů). Často kritizovanou je taktéž cena za parkování provozovaná soukromou společností ISP (dříve ATOL, pod kterým je známa u většiny obyvatel Hradce).

4.5.2 MHD

Ve městě Hradec Králové jezdí pravidelně celkem 25 klasických linek, 4 noční linky, 5 tzv. rychlíkových linek a 6 školních spojů. Školní linky jezdí pouze ve všední dny po dobu školního roku a většinou jedou z odlehlejších částí města (např. Roudnička, Březhrad) ke školám a jezdí pouze v čase, aby se školáci dostali z těchto částí do školy (nejčastěji na 8 hodinu). Rychlíkové spoje jezdí po trase klasických linek, akorát vynechávají některé ze zastávek. Nejčastější jízdní dobou linek jsou brzké ranní hodiny a odpolední hodiny ve všední dny.

Zbylé linky jezdí pravidelněji, ovšem intervaly se liší, některá linka jede 1* za hodinu, některé každých 10 minut. Ze všech linek je jich celkem 5 trolejbusových a zbylé jsou obsluhovány autobusy. Schéma MHD ve městě je ukázáno na následujícím obrázku.

Obrázek 3 Schéma MHD Hradec Králové



Zdroj: DPMHK.cz [online]. 2014 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z:

http://www.dpmhk.cz/sites/default/files/jizdni-rady/mhd_planek.pdf

Ze schématu MHD je patrné, že zajíždí i do několika přilehlých obcí (v plánu podbarveny žlutě), kde je jízdné o něco dražší a nejezdí sem tak často.

Dopravní podnik má necelých 400 zaměstnanců a vlastní celkem 32 trolejbusů v provozu, tři muzejní a 96 autobusů. Všechny trolejbusy a autobusy, kterými městský dopravní podnik

provozuje pravidelné linky, jsou nízkopodlažní. V podstatě celý vozový park trolejbusů město obměnilo v letech 2011-2013 z velké části z dotace ROP Severovýchod. Celkové náklady na obnovu vozového parku trolejbusů byly 330 mil. Kč, dotace z ROP byla 120 mil. Kč, což bylo často mediálně vydáváno za celkovou částku na pořízení. (Rezková, 2013)

Jízdné se v MHD platí nejčastěji z městské karty, na kterou se dá nahrát časová jízdenka nebo určitý finanční obnos a po přiložení karty se z ní odečte cena jízdy. Jednotlivá jízda stojí z městské karty 12 Kč (nepřestupná, ale následující jízda po přestupu stojí 3 Kč), jako papírová jízdenka stojí 18 Kč (nepřestupná), koupená pomocí mobilního telefonu taktéž 18 Kč (ale je přestupná) a u řidiče 20 Kč (a je taktéž přestupná). Dopravní podnik již několik let uvažuje o zrušení papírových jízdenek, ale zatím se k tomuto kroku neodhodlal. Podle průzkumu, který dopravní podnik provedl na začátku roku, tyto jízdenky kromě návštěvníků města a lidí co MHD cestují příležitostně (za zábavou, lékařem) je využívají i pasažéři, kteří jezdí prakticky denně (tvořili 16% cestujících s papírovou jízdenkou v průzkumu).⁴⁸

Staré trolejbusy byly po této obměně prodány (například do Ústí nad Labem) a některé ponechány jako náhradní, popřípadě cvičná a historická vozidla.

Co se týče docházkové vzdálenosti na zastávku MHD, zhruba 98 % občanů se nachází ve vzdálenosti do 600 metrů od nejbližší zastávky.

V porovnání s ostatními krajskými městy je jízdné v MHD poměrně levné. I přes placení jízdného lze uvést, že město je nuceno dotovat provoz dopravního podniku každoročně částkou kolem 160 milionů Kč.

Dopravní podnik pořádá mezi občany každoročně anketu o spokojenosti, přičemž v roce 2014 bylo spokojeno se službami 95% cestujících.

4.5.3 Cyklistická doprava

Vzhledem ke své poloze v polabské nížině a prakticky rovině (až na kopec Sv. Jana, kde se nalézá Nový Hradec a Kluky) se ve městě výrazně rozvinula cyklistická doprava. Obyvatelé města používají kolo jak pro dopravu do práce tak k rekreačním účelům.

Ve městě je vybudováno velké množství cyklostezek a cyklotras. Většinou jsou vedeny z okrajových částí města směrem do centra. Cyklostezky jsou většinou budovány u chodníků,

⁴⁸ Kdo a proč si jízdenku v hradecké MHD cvakne. *DPMHK* [online]. 2015 [cit. 2015-03-28]. Dostupné z:<http://www.dpmhk.cz/cs/node/591>

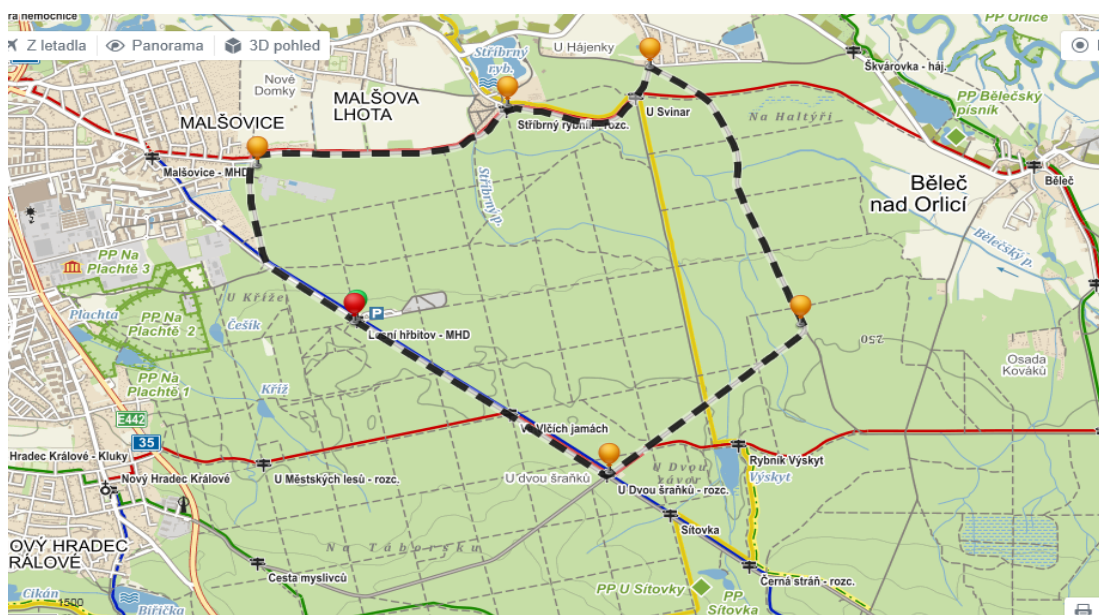
ale existují i cyklo pruhy u okrajů silnic. Zde lze jako příklad uvést Benešovu třídu nebo silnici vedoucí z Roudničky směrem ke Třebši.

Město se snaží budovat zázemí pro cyklisty i nadále, lze uvést příklad lávky pro pěší a cyklisty, která v roce 2012 vyrostla přes řeku Orlici a spojuje tak kampus Univerzity Hradec Králové s centrem města. V přípravě je rovněž vybudování lávky přes Labe v okolí kongresového centra Aldis.

Ve městě, u hlavního vlakového nádraží, rovněž vyrostl v roce 2013 unikátní automatický parkovací dům pro kola, kde po vhození mince v hodnotě 5 Kč lze kolo bezpečně uschovat. Jedná se o první parkovací dům svého druhu v Evropě, jeho styl okoukal jeho autor Rudolf Bernard na Tchaj-wanu. Parkovací dům pojme celkem 116 kol a jeho cena se vyšplhala na 8 milionů Kč. Výstavba je v plánu i v jiných částech Hradce, nejčastěji se hovoří o Fakultní nemocnici nebo obchodním domě FUTURUM.⁴⁹

Hradec Králové ovšem buduje cyklostezky i v přilehlých městských lesích (vlastní celkem cca. 6 000 ha lesů). V těchto lesích vzniknul i celkem 11 km dlouhý okruh s asfaltovým povrchem, který je hojně využíván jak cyklisty, tak lidmi na kolečkových bruslích (cena okruhu byla celkem cca 20 milionů Kč). Trasa okruhu je znázorněna na následujícím obrázku.

Obrázek 4 Cyklookruh v lesích u HK



Zdroj: Mapy.cz, [cit. 2015-03-22], dostupné z :

<http://www.mapy.cz/turisticka?x=15.9000371&y=50.1840301&z=12>

⁴⁹ POŠMURA, Ladislav. Unikátní parkovací dům za pětikorunu schová kolo před zloději. *Idnes.cz* [online]. 2013 [cit. 2015-03-24]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/parkovaci-dum-pro-kola-hradec-kralove-dwn-domaci.aspx?c=A130218_160630_hradec-zpravy_kvi

Ovšem celková délka asfaltových cest vhodných jak pro kola, tak pro brusle je celkem asi 18 Km a v plánu je budování dalších. U těchto lesních cyklostezek se nalézají i několik občerstvení, nejpopulárnější je to ve Vlčích jamách.

4.6 Odpady

S udržitelným rozvojem souvisí i svoz komunálního odpadu. Bez svozu odpadu by za krátký čas města a jejich okolí připomínala obří skládku, kde by žádný ekonomický ani jiný rozvoj nebyl možný. Právě i z tohoto důvodu občané neplatí za svoz skutečně vynaloženou částku, ale pouze příspěvek v omezené výši.

V Hradci Králové se platí za svoz komunálního odpadu 500 Kč ročně (pro děti a důchodce je tato částka poloviční). Provádí se zde svoz komunálního odpadu, dále je pomocí barevných nádob prováděn svoz papíru, skla, plastu, drobných elektrospotřebičů, nápojových kartonů a od letošního roku i svoz textilního odpadu. Za nakládání s odpady vydá město z rozpočtu 83 milionů korun.

Na území města začal v jako jednom z prvních svoz biomasy ze zahrádek občanů města. K tomuto svozu začalo postupně docházet od roku 2006, kdy se do projektu pokusně zapojili obyvatelé některých čtvrtí (Malšovice, Nový Hradec). Postupně se tento svoz rostlinné biomasy rozšířil na celý Hradec Králové. Tento odpad je odvážen do městské kompostárny umístěné v areálu letiště. V současnosti je do tohoto svozu zapojeno přes 8 000 domácností, tedy absolutní většina obyvatel se zahrádkami. Frekvence svozu je jednou týdně v období od března do konce listopadu.

V případě, že občan se potřebuje zbavit většího domovního odpadu, má možnost ho bezplatně odevzdat v jednom ze čtyř sběrných dvorů, popřípadě počkat na svoz velkoobjemového odpadu, který se koná pravidelně na jaře a na podzim spolu se svozem nebezpečného odpadu.

4.7 Sportovní vyžití

Ke spokojenému životu obyvatel patří i využití volného času. V této práci bude zmíněno vyžití sportovní, protože to úzce souvisí s rozvojem města, jeho infrastrukturou a v neposlední řadě i ekonomickou stránkou, protože rodina ročně za sport utratí cca 14 000 Kč. (dle průzkumu společnosti Ipos z roku 2014)

Obyvatelé města mají bohaté možnosti sportovního vyžití a to ať už aktivního nebo pouze jako divák, tedy pasivního.

O aktivním sportovním vyžití, které lze považovat za důležitější je již částečně napsáno v kapitole 4.5.3, která je věnována cyklistické dopravě. Ovšem sportovní vyžití není jen využití kola.

Co se týče venkovních sportů, tak na asfaltových cestách v lesích, cyklostezkách a parcích (hlavně v nově zrekonstruovaných Šimkových sadech) je hojně využívána možnost použití kolečkových bruslí. V zimních měsících se městské lesy chystají upravovat, v případě vhodných sněhových podmínek, trasy pro milovníky běžeckého lyžování. Podmínkou k úpravě těchto tras (které jsou značeny cedulkami s piktogramem běžkaře a vyznačeny v informačních mapkách lesů) je dostatek sněhu, tedy alespoň 10 cm.

Dalšími možnostmi využívanými hlavně dětmi je využití různých sportovních hřišť, které jsou v některých případech volně přístupné bez poplatku pro širokou veřejnost. Nejedná se tedy pouze o dětská hřiště s pískovištěm a prolejšačkami, ale i o hřiště vhodná k hraní košíkové, kopané, odbíjené či jiných sportů. Mezi volně přístupná hřiště lze od loňského roku počítat i ty u městských mateřských a základních škol. Tyto hřiště jsou totiž přístupné veřejnosti nejčastěji ve všední dny odpoledne a o víkendech (popřípadě svátcích či prázdninách) po celý den. Přístupnost hřišť je od dubna do října a jejich přesný seznam i s otvírací dobou je k dispozici na internetových stránkách města.

Existuje rovněž možnost pronájmu tělocvičen v době, kdy nejsou využívány k aktivitě škol. Dalšími vnitřními prostory pro sportovní využití jsou sokolovny, které se nachází v některých částech města. V Hradci Králové byla rovněž vystavěna nová sportovní hala v Třebši, kterou spravuje město Hradec Králové. Pochopitelně existuje i mnoho soukromých podniků pro sportovní vyžití, ať se jedná o bowling, šipky nebo aerobik.

V neposlední řadě je rovněž nutné zmínit vyžití pro milovníky vody. V Hradci Králové je z vnitřních sportovišť v provozu jednak plavecký bazén dlouhý 50 m s přilehlým dětským bazénkem, a poté pro vyznavače spíše odpočinku, jsou otevřeny městské lázně, původně z 30.ých let s původním vlnobitím, které je historicky cennou raritou v celé střední Evropě.

Ovšem vyznavači vody mají možnost si jí v letních měsících užívat i na čerstvém vzduchu. V roce 2010 po dlouhých přípravách otevřelo město venkovní plavecký areál s tobogány a dětskými bazénky. Do této doby museli občané města na umělé koupaliště jezdit do okolních měst a vesnic. Popřípadě hojně využívali a stále využívají návštěvu rybníků (hlavně Stříbrný

rybník a Biřička) nebo písničků (Opatovický písniček a Správcický písniček). U těchto přírodních koupališť je kromě koupání i různorodá možnost dalšího vyžití. U všech výše uvedených přírodních vodních ploch je k dispozici kurt na plážový volejbal, branky na fotbal a občerstvení. U Stříbrného rybníku je sportovního vyžití výrazně více (paintball, lanové centrum,...) z důvodu přilehlého autokempu.

Co se týče pasivního sportovního vyžití, i zde má občan Hradce Králové možnost bohatého výběru. V nejvyšší soutěži hrají jak fotbalisté (tým FC Hradec Králové tedy hraje Synot ligu), hokejisté (tým Mounfield HK hraje extraligu), tak i další týmy hrají nejvyšší soutěže (basketbal, volejbal,...). Ceny vstupenek na sportovní utkání jsou v porovnání s jinými prvoligovými týmy relativně nízké.

4.8 Zastavěné území a architektura v Hradci

V některých městech tvoří architektura základní turistickou atrakci města. Na to se navazuje i rozvoj některých ekonomických aktivit jako je pohostinství, hotely nebo doprava. Celkově zastavěné území vytváří velice podstatnou část v dalším udržitelném rozvoji města. Zastavěnost je z velké části dána historicky.

Podle údajů ČSÚ má Hradec Králové rozlohu 105,61 km² a z této plochy je celkem 7,3 km² vedených jako zastavěná plocha. Jak vyplývá i z leteckých snímků města (které jsou uvedeny v přílohách) velikost zastavěného území se velmi výrazně zvýšila. Některé skutečnosti, o kterých zde bude zmínka, jsou již uvedeny v kapitole o historii Hradce Králové, jelikož výrazně určovaly ráz směřování města.

Město Hradec Králové bylo pro svoji architekturu v období první republiky nazýváno jako „Salón republiky“. Současné vedení města by právě architekturu z období první republiky rádo nechalo zapsat do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Rádo by tam nechalo zapsat architekturu Josefa Gočára, počínaje bloky činžáků v Labské kotlině přes administrativní budovy až po budovy, ve kterých sídlí školy. Ovšem případný zápis na do této ceněné společnosti je během na velmi dlouhou trať a Hradec je teprve na začátku. Výhodou pro město je skutečnost, že moderní architektura v seznamu je za ČR zastoupena pouze vilou Tugendhad v Brně.⁵⁰

V Hradci Králové se nalézá podle údajů národního památkového ústavu celkem 261 nemovitých památek. Většina z těchto památek jsou různé bytové či měšťanské domy,

⁵⁰ KUČERA, Tomáš. Gočár a UNESCO? Hradec cítí šanci. *MF DNES*. 2015

budovy škol nebo kostelů, ale mezi památkami se nachází i Moravský most u průmyslové školy nebo muniční sklad ve Svobodných Dvorech. Většina památek je na území nového a starého centra Hradce.⁵¹

Prvním důležitým centrem na území dnešního Hradce Králové je původní historické centrum, v okolí Velkého a Malého náměstí. Toto centrum obepíná malý silniční okruh a je historicky dáno již zmiňovanou pevností. Mezi dominanty historického centra města lze zařadit Bílou věž (v současnosti v opravě), chrám sv. Ducha nebo budovu staré radnice. Tyto tři budovy jsou vidět na obrázku a tvoří největší turistické lákadlo na území celého města.

Obrázek 5 Chrám sv. Ducha, Bílá věž a stará radnice



Zdroj: Bílá věž. *Město na dlani* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://kultura.hradeckralove.cz/institute/bila-vez-12682/>

Na Velkém náměstí a jeho okolí se ovšem nachází i velké množství dalších budov, ze kterých některé stále slouží k bydlení, dále se zde nachází například divadlo nebo kulturní dům Nové Adalbertinum. Na místě bývalého pivovaru (za chrámem sv. Ducha) se nalézá nově postavený krajský úřad, jehož výstavba se neobešla bez kritiky a výrazného předražení stavby.

Dalšími dominantami je tzv. nové centrum, které vzniklo za vlády starosty Ulricha. Tato prvorepubliková architektura je k vidění především severně od původního centra, za řekou Labe, protože město se celkem logicky rozrůstalo směrem k železnici. V současnosti jsou tyto stavby především na Ulrychově náměstí a na Masarykově náměstí, které je vedeno jako pěší zóna a nachází se na něm množství obchodů a v období před Vánoci se zde pořádají vánoční trhy. Nedaleko těchto náměstí se nachází jak soubor školních budov v Lipkách, tak již zmiňované činžovní domy.

⁵¹ Nemovitě památky. *Národní památkový ústav* [online]. 2015 [cit. 2015-04-03]. Dostupné z: <http://monumnet.npu.cz/pamfond/list.php?>

Kromě již zmiňovaného hradu v centru, který byl zničen za husitských válek, se na kopci sv. Jana nacházel tzv. Zámeček, odkud vzniklo i pojmenování ulic města a jednoho sídliště (Podzámčí). Zámeček byl vybudován v roce 1722. K Zámečku náležela i vinice. Zámeček ovšem často měnil majitele, přesto jako jedna z dominant okolí starého Hradce (místo se Zámečkem se stalo součástí Hradce roku 1942) přežíval až do roku 1948, kdy byl znárodněn a postupně zchátral. V roce 1978 byl Zámeček zbořen a jeho rozlehlé sklepní prostory údajně zasypany. (Doubek, 2010)

Po roce 1948 došlo kromě znárodnění i k velké výstavbě na území města Hradec Králové. Většinou se nejednalo o nikterak zajímavé stavby, ovšem dvě za zmínku stojí. První z těchto staveb je hotel Černigov u hlavního vlakového nádraží. Tento hotel se 14 patry byl otevřen roku 1975. V současné době usilují jeho majitelé o jeho zbourání, s čímž ovšem nesouhlasí velká část obyvatel Hradce. Tito obyvatelé požadují, aby byl hotel zapsán mezi památkově chráněné budovy, což by znamenalo nemožnost jeho zbourání. Majitelé chtějí na jeho místě vystavět hotel nový, který by byl zároveň spojen i s obchodním centrem. Druhou stavbou, která vzbuzuje vášně je fotbalový stadion, respektive jeho osvětlovací stožáry (tzv. lízátka), která se stala jednou z dominant města. Současný návrh rekonstrukce fotbalového stadionu počítá s tím, že by lízátka z roku 1975 byla zachována. Jinak v letech 1948 - 1989 vzniklo velké množství sídlišť či čtvrtí s rodinnými domky nebo například i kongresové centrum Aldis. (Potůček, 2009)

Po roce 1989 dochází opět k výstavbě architektonicky cenných a zajímavých staveb, jako příklady lze uvést budovu vědecké knihovny, budovu Terminálu hromadné dopravy, nově budovaný kampus Univerzity Hradec Králové či nové prostory Fakultní nemocnice.

Ovšem nejvyššími body města a tak by se dalo říct i jeho dominantami jsou kostel a vodárna, které jsou vystavěny na novohradském kopci a tudíž jsou vidět z větší dálky. Kdyby ještě stál Zámeček, byl by zde zajímavý turistický bod a to spolu s nově vybudovaným digitálním planetářiem několika zajímavých staveb na malém území.

5 Zhodnocení udržitelnosti v Hradci Králové

V jedné písni se zpívá „kde se pivo vaří, tam se dobře daří“, v Hradci se pivo vaří pouze ve dvou minipivovarech (v budově krajského úřadu – Rambousek a na Klukách – Kubík s pivy Kluk a Kohout), ale jestli to stačí ke kvalitnímu životu v Hradci Králové, bude zhodnoceno i na následujících stránkách.

Město Hradec Králové se dlouhodobě umisťuje na prvních místech v otázce nejlepšího města pro život v ČR. První místo obsadil například v průzkumu pro společnost MasterCard z roku 2010 (Wokoun, 2010), kde se hodnotilo několik desítek českých měst z mnoha hledisek. V jiných obdobných průzkumech se pravidelně umisťuje mezi nejlepšími třemi městy pro život (obdobně je na tom i Hradecký kraj).

Vítězství získal i v roce 2014 ve výzkumu internetového portálu aktuálně.cz (Holanová, 2014) o krajských městech. Tento výzkum bral v potaz 15 různých kategorií (od nezaměstnanosti po výdaje měst na ŽP). V každé části bylo vytvořeno pořadí měst, Hradec se na medailových pozicích umístil celkem 5 krát, přičemž v oblasti pro tuto práci nejzajímavější, a sice to v kategorii Předpoklady pro udržitelný vývoj a zdravé ŽP obsadil až sedmé místo. Tento ukazatel porovnával města podle podílu dluhu radnice na příjmech rozpočtu, podle výdajů na životní prostředí, podle množství zastavěných ploch, počtu osobních automobilů na sto obyvatel a podle emisí polévatého prachu.⁵²

Samotné město pořádá anketu mezi občany města o nejlepší městskou čtvrť pro život, ve které se pravidelně o první místo přetahuje Nový Hradec Králové s Malšovicemi.

Toto bylo hodnocení celkové, porovnávající město z několika hledisek. Zde bude následovat komentář a hodnocení oblastí, které jsou speciálně zmíněny v této práci.

5.1 Rozpočet

Velmi pozitivní věcí v oblasti rozpočtu města je internetová aplikace klikací rozpočet, díky které se může každý člověk pohodlně proklikat k příjmům a výdajům města až do jednotlivých položek (tedy například, že za poplatek ze psů se v roce 2014 vybralo 3 031 000 Kč, což bylo o 469 000 Kč méně, než se čekalo při schvalování rozpočtu). Za tuto aplikaci uvedenou na svém webu získalo město první místo v roce 2014 v anketě Otevřeno X Zavřeno, což lze hodnotit jako pozitivní přístup radnice k obyvatelům.

⁵² HOLANOVÁ, Tereza a Jiří KROPÁČEK. Tady by chtěl žít každý. Podrobné srovnání krajských měst. *Aktuálně.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/index-kvality-zivota-porovnani-krajskych-mest/r~680e6818493e11e494d7002590604f2e/>

Obrázek 6 Klikací rozpočet města



Zdroj: Rozpočet města. *Hradeckralove.org* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/noviny-a-novinky/rozpocet-mesta>

Nutno k tomuto podotknout, že velmi podobné informace v obdobném grafickém zpracování lze najít na stránce monitor.statnipokladna.cz, kterou provozuje ministerstvo financí a údaje se zde dají najít za každé město v ČR.

Mezi další pozitiva rozpočtu města je jeho schvalování jako vyrovnaného nebo dokonce i mírně přebytkového, z čehož vyplývá, že současná politická reprezentace se snaží Hradec co nejméně zadlužovat a mít tak rozpočet ekonomicky zcela udržitelný.

U výdajů rozpočtu lze diskutovat o tom, jestli příspěvky na provoz profesionálních sportovních klubů, tedy hlavně fotbalového a hokejového, nejsou příliš velké (například více než 40% příjmů FC Hradec Králové hrajícího Synot ligu tvoří příjmy od města). Možná by bylo vhodné část těchto prostředků na profesionální sport přesunout na sport mládežnický a rekreační.

S profesionálními sportovními kluby souvisí i nutnost rekonstrukce nebo výstavby nových sportovišť, jelikož současné již nespĺňují parametry pro nejvyšší ligu v 21. století a s tím spojeny velké výdaje do výstavby těchto sportovních stánků, které by ovšem byly využitelné i k pořádání různých kulturních akcí. Lze tedy doufat, že město bude pokračovat v trendu co nejméně se zadlužovat.

5.2 Územní plán

Návrh nového územního plánu je bezesporu zajímavý, což se dá říci i o rozvojové vizi města. Důležitou skutečností je, že tento územní plán plánuje navázat na tradici města, tedy kvalitní architekturu a dostatek zeleně.

Lze zkonstatovat, že rozvoj města směřuje na poměrně logických osách. První rozvojová osa vede směrem k letišti, druhá k dálnici a poslední k vedlejšímu velkoměstu, čili k Pardubicím. Jedná o mnohem logičtější rozvoj než ten za minulého režimu, kdy bylo postaveno největší sídliště celkem daleko od železniční tratě a dalších strategických míst (letišť,..), leč bylo možné stavět i nedaleko vlakových kolejí, které z Hradce vedou celkem v pěti směrech (Pardubice, Praha, Jičín, Jaroměř a Týniště nad Orlicí).

Další zajímavou zmínkou je informace o „Hybridních tramvajích“, které by měly jezdit jak po vlakových, tak tramvajových kolejích. Nutno podotknout, že nápad zavést v Hradci Králové tramvaje byl již málem realizován za první republiky (a na Pražském mostě přes řeku Labe byly nainstalovány dokonce i koleje). Další, spíše recesistické návrhy by v Hradci rády viděly metro, a recesisté dokonce již vybudovali schéma linek metra a vizualizaci některých zastávek.

5.3 Indikátory ECI

Pozitivní stránkou věci je fakt, že město Hradec Králové se snaží sledovat alespoň některé z indikátorů ECI. Zvláštní ovšem je, že na webových stránkách města se nalézá informace o sledovatelných indikátorech (které stejně nesleduje) Udržitelný management obce a místních podniků a Udržitelné výrobky leč ty byly z přehledu indikátorů před mnoha lety vyřazeny. Ovšem indikátor Ekologická stopa byl v Hradci zjišťován a nachází se v úplně jiné sekci webu, což působí prapodivně.

V oblasti výsledků, z prvního indikátoru vyplývá, že občané města jsou se svým životem v metropoli východních Čech celkem spokojeni a že za největší nedostatky považují v oblasti parkování, kde vadí především cena a skutečnost, že parkovací systém provozuje soukromá společnost.

U indikátoru kvalita ovzduší se lze zarazit nad skutečností, že údaje jsou uvedeny pouze za roky 2006 a 2007, když jsou snadno zjistitelné (a nejsou nikterak kritické a nezhoršují se) na stránkách hydrometeorologického ústavu.

Indikátor Dostupnost veřejných prostranství a služeb v části o dostupnosti zastávek by bylo asi lepší vyhodnocovat i frekvenci jízdních dob na zastávkách MHD, protože není zastávka jako zastávka, někde jede spoj jednou za pět minut, jinde sotva v hodinových intervalech. Jinak lze vyhodnocení tohoto indikátoru hodnotit příznivě.

Výsledky indikátoru o cestě dětí jsou velmi pozitivní, zvláště co se týče bezpečnosti. Také je důležitý zmínit, že bezpečnost je největší na školách v okrajových částech města. I z tohoto důvodu je důležité, že tyto školy nebyly v rámci optimalizace školských zařízení sloučeny a tak v podstatě zrušeny.

V oblasti využívání dopravy bylo opět kritizováno parkování v Hradci, což je ovšem místní evergreen. Zajímavou skutečností je, že dopravní prostředky využívají lidé hlavně k dopravě za nákupy a ne při cestě do práce či vzdělávacích institucí.

Co se týče ukazatele udržitelné využívání půdy, je prostě faktem, že zemědělské půdy ubývá. Ekologická stopa ve městě není v porovnání s ostatními městy nikterak vysoká, což je dobře.

5.4 Zaměstnanost a nezaměstnanost

Nezaměstnanost ve městě Hradec Králové, jak je patrné i z uvedeného grafu, není extra velkým problémem, jako v jiných městech. Jedním z hlavních důvodů, že po začátku krize v Hradci výrazně nevzrostla nezaměstnanost je fakt, že ve městě nejsou v provozu velké strojírenské továrny (skončily již na začátku 90.tých let), které byly ekonomickou krizí postiženy nejvíce.

Za velmi pozitivní věc v oblasti zaměstnanosti a jejím snižování lze považovat technologické centrum, které provozuje město Hradec Králové. Sídlo má na letišti a slavnostně otevřeno bylo v roce 2008. Toto centrum pomáhá začínajícím podnikatelům v jejich činnosti a rozvoji a to jak pronájmem prostor (pronajímá celkem prostor o velikosti 1 534 m², nájemné za m² činí 2 000 Kč ročně), tak pomáhá i s různou pomocí (právní, administrativní) těmto začínajícím podnikatelům.

Co se týče významných zaměstnavatelů na území města, je jasně vidět dlouhodobá strategie vedení města spočívající v tom, že by se neměly zde vytvářet nějaké montovny pro nekvalifikované dělníky, ale vytváření kvalifikovanějších míst příchodem menších společností. Jako důkaz, že v těchto záměrech Hradec plánuje pokračovat je chystané zřízení centrály banky ČSOB v připravovaném administrativně-obchodním centru City Garden nedaleko křižovatky „Mileta“. Tento projekt by do Hradce měl přivést až 800 nových pracovních míst, což lze vidět jedinečně pozitivně.

5.5 Doprava

5.5.1 Silniční síť a autodoprava

Co se týče hodnocení dopravní situace, obzvláště v ranních hodinách (mezi půl sedmou až půl devátou) a hodinách odpoledních (mezi 14-17) je velmi kritická. V těchto časových intervalech je průjezdnost města výrazně snížena a například cesta od nádraží k FUTURU trvá místo osmi minut klidně i půl hodiny. Vyřešením této situace bude snad vystavění tzv. 3 městského okruhu a zprovoznění silnice R 35 od Opatovic nad Labem dále na východ

k Vysokému Mýtu, která odvede z městského okruhu dopravu směřující z dálnice D11 na Moravu.

Situaci, která je opravdu kritická, je trasa velkého okruhu od Fakultní nemocnice přes křižovatku Mileta po kruhový objezd. Zde dochází k extrémně velkým zácpám pravidelně každý den a je již skoro jedno, v jaký čas se tímto úsekem projíždí. V momentu, když nastane na této trase dopravní nehoda (a to je celkem často) je situace ještě horší. Situaci by dle mě mohlo vyřešit opatření, které by zastavovalo auta už u vjezdu do města na semaforech a ty by následně regulovaly počet vjíždějících aut do města (tedy, že by v případě ucpání ulic byl snížen počet aut, co do města vjíždějí a ty by čekali před městem).

K dalším problémům dochází, podobně jako v řadě dalších měst, na mostech. V současnosti se tato situace řeší výstavbou lávek alespoň pro pěší a cyklisty, ale vhodné by dle mého názoru bylo postavit i nějaké nové mosty pro dopravu vozidly, například někde mezi mostem u nemocnice a mostem, který spojuje obce Opatovice nad Labem a Vysoká nad Labem. Zde most opravdu chybí, otázkou je, jestli by na tento most město (kraj) sehnali dostatek peněz.

Znečištění ovzduší z důvodu nadměrné dopravy by pomohlo vyřešit zavedení nízko emisních zón, které by ovšem byly velmi obtížně aplikovatelné na hlavní silniční okruh a řešit by se jimi pravděpodobně dal vjezd pouze za velký městský okruh. Ovšem i zde by snížení znečištění a pravděpodobně i dopravy velice prospělo. Musely by se ovšem vyřešit vyjímky pro občany jedoucí na úřady staršími vozy (hlavně pro občany v důchodovém věku a občany v určitém stupni invalidity), pro které by placení „pokut“ za vjezd těmito vozy bylo poměrně neetické. Ideální by také bylo, kdyby občané, kteří jedou do Hradce za prací auty, je nechali stát na některém z parkovišť na okraji města a pokračovali dále MHD.

V oblasti parkování je zajisté zajímavý návrh primátora města Finka o odkupu akcií firmy ISP a tím vyřešení dlouhodobého a pro město nevýhodného pronájmu parkovacích míst. Ovšem mnoho občanů za důležitější považuje zákaz parkování na ploše Velkého náměstí v samotném centru města. Nápadů, jak by se to dalo vyřešit, zaznívalo velké množství, často se hovořilo i o vybudování podzemní garáže pod náměstím. Možná by tyto auta ale zvládla pojmout okolní, již existující parkoviště a parkovací domy v centru města, podobně, jako když bylo zrušené velké parkoviště na ploše bývalého autobusového nádraží U Koruny.

5.5.2 MHD

V MHD na území města Hradec Králové dochází každoročně k mírnému poklesu přepravených osob. Důvodů může být celá řada, proto existuje řada oblastí, kde by bylo možné MHD vylepšit.

V první řadě by bylo vhodné lépe sjednotit provoz linek, aby se nestávalo, že tím samým směrem jedou dva spoje během dvou minut a poté čtvrt hodiny nic. S tímto rovněž souvisí, že by se mohlo začít uvažovat o zavedení jízdních řádů tak, jak fungují například na některých řeckých ostrovech, tedy že by byl pevně stanoven čas odjezdu z konečné a na dalších zastávkách by se uváděl tento čas + pravděpodobná doba jízdy, protože v současnosti v dopravní špičce mají vozy zpoždění a ve zbylých časových intervalech čekají na čas buďto v zastávkách nebo absurdně pomalou jízdou.

Další kritizovanou oblastí je fakt, že na některá místa města jezdí MHD málo a ve špatných časech. Jako příklad lze uvést Lesní hřbitov, tedy místo, kde začíná velmi populární asfaltový okruh pro bruslaře. Na tuto konečnou zastávku zajíždí poslední autobus krátce po 16 hodině, což je v letních měsících zcela nedostatečné pro milovníky bruslí, kteří se nechtějí ke své sportovní aktivitě dopravovat automobily.

Další oblastí ke zlepšení je dle mého názoru umožnění nástupu lidem s papírovou jízdenkou všemi dveřmi (v roce 2013 přistoupil dopravní podnik z důvodu omezení černých pasažérů k tomu, že nakázal nástup s papírovou jízdenkou pouze předními dveřmi, kde jediné ponechal strojek pro označení). Tato skutečnost výrazně zpomaluje nástup cestujících a tím prodlužuje jízdní dobu spojů (tím se stává MHD méně konkurenceschopnou). Řešením by rovněž bylo zavést podobně jako ve Frýdku Místku nebo estonském Talinu MHD zdarma. Ve Frýdku Místku výrazně vzrostl počet přepravených osob (za čtyři roky až o 70%).

Ovšem MHD má i mnoho pozitivních stránek. Jednou z těch nejdůležitějších je umožnění přepravy imobilních spoluobčanů na invalidních vozících v prakticky všech spojích bez nutnosti zjišťování, zda-li to daný vůz umožňuje. S tímto souvisí i pochvala za velmi kvalitní vozový park dopravního podniku.

Velmi užitečný je nápad, který se plánuje nyní testovat na semaforu u Pospíšilovy třídy. Konkrétně se jedná o systém tzv. chytrých semaforů, který v případě, že se blíží vozidlo MHD, sepne na semaforu zelenou, a tudíž by vozidla MHD nemusela stát takovou dobu na červené. Otázkou je, jestli se městu povede sehnat dostatek peněz na tento systém, popřípadě jestli dostane dotaci z EU.

5.5.3 Cyklistická doprava

Velkou nevýhodou cyklotras na území Hradce králové je jejich vedení, které prakticky nesměruje do centra města a končí před malým městským okruhem. Důvodem tohoto je nejspíš nedostatek prostoru na malém okruhu a v historickém centru města. U cyklostezek taktéž často dochází ke skutečnosti, že na krátký úsek je cyklostezka zrušena a pokračuje po několika metrech dál, což je nelogické a hlavně nepříjemné pro cyklistu. Některé cyklostezky jsou krátké a na místech, kde být vůbec nemusí kvůli slabé hustotě provozu (například asi 250 metrů dlouhý úsek v ulici Národních mučedníků).

Velmi kladně lze hodnotit vybudování parkovacího domu pro kola poblíž vlakového nádraží. Tento parkovací dům je hojně využíván, ale naštěstí nikdo nenutí občany parkovat své kola v tomto parkovacím domě, jelikož u nádraží jsou i nadále přichystány klasické parkovací stojany.

Nejpozitivnější věcí v oblasti cyklistiky je budování cest nejen pro cyklisty v přilehlých lesích. U již zmíněného cyklistického okruhu je ovšem velkým nedostatkem, že zhruba kilometrový úsek mezi Zděnou boudou a Lesním hřbitovem je vedený po normální silnici, kde musí jak bruslaři, tak cyklisté kličkovat mezi auty a dokonce i autobusy MHD.

Město se o cyklisty snaží starat celkem dobře. Důvodem je možná i to, že velkým propagátorem cyklistiky je současný primátor města Zdeněk Fink.

5.6 Odpady

V oblasti odpadového hospodářství se město snaží dlouhodobě chovat velice vlídně k životnímu prostředí.

Velmi důležitou věcí v oblasti udržitelnosti odpadu bylo zavedení svozu rostlinné biomasy ve speciálních popelnicích (které mají hnědou barvu). Důvodem tohoto bylo, že velké množství obyvatel dávalo například posekanou trávu do klasických popelnic a tak bioodpad byl zbytečně ve velké míře vyvážen na skládky komunálních odpadů.

V oblasti ostatního svozu lze pozitivně hodnotit, že na internetových stránkách města jsou uvedeny termíny svozu barevných kontejnerů. Ovšem ještě lepší by bylo je vyvážet podle potřeby (například z logiky věci bude více vyhozených PET lahví v letních měsících než v březnu) a ne se striktně držet daného harmonogramu. Problémem je svoz skla, kde pravidelný harmonogram není určen a někdy se stane, že nádoba na sklo je přeplněná například týden.

Ovšem co se týče rozmístění nádob na tříděný odpad, nelze si na vzdálenosti stěžovat a lze velmi pozitivně hodnotit i neustálé rozšiřování tříděných surovin (například letos přibyly ve městě kontejnery na starý textil). Zkvalitnění a zvětšení množství vytríděného odpadu by mohlo zvýšit zlevnění poplatku za odpad v případě, že obyvatelé třídí. Lidi by to pak motivovalo nosit odpad k barevným nádobám, leč možná by se ti, co netřídí, vymlouvali, podobně jako ve starší reklamě nebud'te líní, tříd'te odpad.

Pro zajímavost lze uvést, že k vyhazování nápojových kartonů (Tetra pack) lze v místech, kde nejsou speciální kontejnery využít i žlutých nádob na plast.

5.7 Sportovní vyžití

Jak je již uvedeno, možností k sportovnímu vyžití je ve městě opravdu hodně. Konec konců se jedná o deváté největší město v ČR.

V oblasti venkovního vyžití lze hovořit o tom, že v posledních letech dochází k velikému rozvoji. Velmi přínosnou oblastí bylo vybudování lesního asfaltového okruhu, který je v letních měsících velice hojně využíván hlavně bruslaři. Zde je nutné zmínit, že na úseku Lesní hřbitov – hájenka u Dvou šraňků dochází k velkému přeplnění kapacity cesty a to hlavně v odpoledních hodinách. Město se úseku snaží sice ulehčit budováním více tras, ale zatím se to moc nevede. U tohoto okruhu lze rovněž pochválit vybudování občerstvení, které do lesa zapadá a nepůsobí v něm nikterak násilně.

Dalším pozitivem je snaha přilákat lidi do lesů ke sportovnímu vyžití i v zimních měsících, tedy úpravou běžeckých stop na lyžování. Škoda, že vzhledem k počasí posledních zim tato úprava nebyla realizována. Tento problém by vyřešilo zasněžovací zařízení, které by v nějaké části lesa vytvořilo umělý sníh pro vyžití alespoň dětí a naučení jejich prvních krůčků na běžkách. V Hradci, co se týče zimních sportů, se taktéž hovoří o obnově lyžařského svahu Rozárka na úpatí kopce Svatého Jana. Ovšem tento svah kromě toho, že se nachází v nadmořské výšce pouhých 250 m nad mořem je jednak velmi krátký (a tudíž pro pokročilé lyžaře zcela nevyhovující) tak extrémně prudký (což je problém pro začátečníky a slabší lyžaře). Nutno zmínit, že lyžařský vlek zde v 80.tých letech fungoval a doposavad se zachovaly stožáry umělého osvětlení. O dalším využití tohoto místa se v současnosti diskutuje, město během března na webu uspořádalo anketu o dalším využití místa. V této oblasti zaznívá celá plejáda nápadů (například bobová dráha, lesopark, prostor pro testování jakosti umělého sněhu,...).

Jako věc, kterou lze jen přivítat je zpřístupnění sportovních hřišť nacházejících se u škol i mimo dobu výuky. Pozitivní je to hlavně z hlediska, že hřiště, která se nachází na veřejných prostranstvích, jsou často poměrně dost ničena vandaly, popřípadě nejsou vůbec udržována a tak jsou často i nebezpečná. Lze v této oblasti jen doufat, že se nejednalo o to, jak před volbami nalákat voliče, ale že se jedná o dlouhodobější projekt.

U vodních radovánek bylo dlouhou dobu zarážející, že město se 100 000 obyvateli nemá venkovní bazén. U nynějšího bazénu Flošna je ale nutné zmínit a i zkritizovat jeho kapacitu, která v horkých letních dnech je zcela naplněná a lidé se zde mačkají hlava na hlavě. Řešením by bylo kromě tohoto bazénu s celou řadou atrakcí (a tím odpovídajícím vstupným cca 100 Kč) vybudovat venkovní bazén čistě pro plavání a pasivní odpočinek bez atrakcí, do kterého by vstupné bylo výrazně nižší. Důvodem tohoto mého návrhu je i špatná kvalita vody v okolních rybnících, které jsou jako alternativa k Flošně stále využívány. V době před vybudováním koupaliště byla ve městě u řeky Orlice provozována městská, písčinná pláž, která ovšem nebyla příliš využívána. Na řeku holt patří spíše lodičky než plavci. U vnitřních bazénů lze město jen chválit, hlavně z toho důvodu, že ponechává v provozu oba bazény (plavecký za nižší cenu vstupného) a že tyto bazény jsou propojeny a návštěvník aqua centra může bezplatně navštívit plavecký, 50m dlouhý bazén.

V oblasti pasivního sportovního využití je nutné zkonstatovat, že u nejpobulárnějších sportů (tedy fotbal a hokej) hrají hradecké týmy nejvyšší soutěže souběžně teprve podruhé v historii ČR. Nevyšší soutěž v hokeji je v Hradci ovšem bohužel spíše díky penězům, které do hokeje vkládá město, než kvůli kvalitě zdejších hokejistů (do Hradce v roce 2013 přešel hokejový klub z Českých Budějovic i s hráči a trenéry, kvůli neshodám majitele s městem v Budějovicích). Další výrazně slabší stránkou hradeckého vrcholového sportu jsou sportoviště, která jsou vzhledem ke svému stavu ostudou lig.

5.8 Zastavěná plocha a architektura

Zapsání na seznam UNESCO, tento nápad se v Hradci Králové nachází nejenom v oblasti staveb začátku 20. století, ale taktéž v oblasti loutek, kde místní úspěšné loutkové divadlo Drak se snaží spolu s dalšími věhlasnými lokalitami s loutkami (např. Chrudim) zapsat na tento ceněný seznam. Kdyby se alespoň jeden ze zápisů povedl, určitě by to výrazně pomohlo Hradci v cíleném lákání turistů, hlavně z ciziny.

Co se týče historického centra města, tedy Velkého náměstí a jeho okolí, prošlo a prochází přeměnou, aby se opět jednalo o jedno z nejrepresentativnějších míst ve městě. Za zmínku

stojí snaha opravovat místní budovy, což se již celkem povedlo. V současné době dochází k rekonstrukci Bílé věže, jejímž cílem je, aby byla opět věží barvy bílé, nikoliv šedivé jak je tomu doposavad. Velkým znehodnocením tohoto centra je ovšem parkování na náměstí, které nejenom že kazí pohled na historické budovy, ale auta, které zde parkují, jsou často pro návštěvníky města nebezpečné. Za zmínku, a pochvalu, taky stojí rekonstrukce „teras“, které se nalézají po jižním okraji hranic bývalé pevnosti. Taktéž se povedla rekonstrukce bývalého pivovaru (nyní sídla kraje), ze které ovšem dojem výrazně kazí fakt, že byla předražená a podle některých kritiků i nekvalitní (do budovy před pár lety zatýkalo).

V oblasti nového centra, tedy hlavně okolí Ulrichova náměstí (které hlavně starší spoluobčané nazývají jako Gotwald'ák), se město, bohužel hlavně slovně, snaží vytvořit centrum města, kde to žije. V současnosti totiž obzvláště v podvečer a večer vypadá spíše než jako centrum velkoměsta, jako opuštěná náves v nějaké vsi. Skutečnost, že město nežije (nebo žije v obchodních centrech) je často kritizována hlavně pořadateli různých festivalů.

Jak je vidět z fotografií, v posledních padesáti letech došlo k velkému zvětšení zastavěné plochy území Hradce králové. Velkou část této plochy zaujímají sídliště, u kterých kromě jiných a známých problémů ční nedostatek parkovacích míst. U sídlišť v Hradci Králové je naštěstí, v porovnání s jinými městy, relativní dostatek zeleně. Ovšem tuto výhodu se v současnosti snaží zrušit developerské společnosti a na některých prázdných prostranstvích mezi paneláky plánují vystavět nové bytové domy, popřípadě dokonce i obchodní centra. Jako příklad těchto plánovaných kritizovaných kroků (ze strany obyvatel sídliště) lze uvést stavbu na volném prostranství na Moravském předměstí či naštěstí nezrealizovanou stavbu Penny marketu naproti obchodnímu centru FUTURUM. Jinak, v současnosti dochází k rekonstrukcím těchto domů. Příkladem největší rekonstrukce lze zmínit opravu Benešovy třídy, která probíhá v několika etapách a zatím ji lze považovat za velmi zdařilou, protože doposavad byla Benešova třída považována nejen z důvodu své zchátralosti za jedno z míst hrůzy na území města. Náklady na tuto opravu jsou ovšem poměrně vysoké.

Po revoluci došlo k výstavbě velkého množství budov, přičemž už i nové bytovky působí výrazně zdařilejším dojmem, než panelové domy. V Hradci rovněž vzniklo několik ceněných staveb, ze kterých asi nejvíce vyniká budova Terminálu HD. V návaznosti na výstavbu terminálu proběhla velice zdařilá rekonstrukce prostranství před nádražím, tedy Riegrova náměstí. Za méně zdařilou lze považovat rekonstrukci přilehlé cesty vedoucí k finančnímu úřadu a obchodnímu domu TESCO. Zde nejslabší část rekonstrukce tvoří osvětlovací sloupy, které mnoha lidem připomínají šibenice. Ještě horší než jejich tvar je to, že svítí velmi slabě,

což vadí jak chodcům, tak řidičům MHD. Další velice diskutovanou budovou je budova knihovny, tedy tzv. ementálu. Původně byla v plánu v barvě oranžové (barva by se rovnou přimíchala do betonu, z důvodu nedostatku financí nerealizováno), což by daleko lépe ladilo s protilehlou budovou průmyslovky, která má barvu cihlovou než současná barva bílého betonu. A architektura je o podobné diskusi jako neuskutečněná knihovna na Letné v Praze. Ovšem není asi náhodou, že budovu knihovny si vybrala jedna společnost k reklamě, kde představovala tajnou laboratoř ukrytou v lesích v hlavní roli s Catherine Zeta-Jonesovou.

Jako nepovedené lze vidět i stavby různých obchodních center na území města. Některá zde již stojí, jiných se výstavba připravuje. Ve výstavbě již je obchodní centrum AUPARK, které vyrůstá na místě bývalého autobusového nádraží a v případě, že bude využíváno, hrozí veliké problémy v dopravě. Kritická dopravní situace dle mě nastane i v případě výstavby obchodně-administrativního centra City Garden nedaleko křižovatky Mileta. Další kritická situace by nastala, kdyby proběhla výstavba Parku Malšovice, tedy rekonstrukce fotbalového stadionu a s tím spojena výstavba obchodního centra, z čehož nakonec sešlo.

Nutné je vyjádřit se i k odporu některých občanů k demolici některých budov. Prvním takovýmto příkladem, kdy obyvatelé podepisovali petice, bylo chystané zbourání vily Anička v centru města a její nahrazení novou budovou pojišťovny Generali. Občané této demolici zabránili a vynutili její zapsání na seznam památek. Skutečností je, že se jedná o stavbu celkem pěknou a vizuálně se hodící do rázu okolí. Toto se ovšem nedá říci o budově hotelu Černigov, tedy panelového domu u nádraží. V současné době se na různých místech města podepisují petice za zachování hotelu a proti výstavbě nového, který by splňoval požadavky na moderní hotel. Vůbec nejlepší by asi bylo vrátit stav před výstavbou hotelu, což je ovšem nereálné. Co se týče osvětlovacích stožárů na fotbalovém stadionu, bylo by vhodné je ponechat, protože je to jedna z dominant města a utváří jeho ráz. Však to uznalo i vedení města a v současném návrhu úpravy fotbalového stadionu lizátka figurují.

Na závěr je nutné uvést již neexistující budovu Zámečku, která by se bývala, nebýt jejího zboření, mohla stát jedním z výletních míst obyvatel Hradce. Tento Zámeček měl údajně pod svoji budovou velké množství chodeb (některé zdroje uvádí, že vedly až na staré město do pivovaru). Vstupy do těchto chodeb byly po demolici zasypány. Někteří obyvatelé Hradce ovšem tvrdí, že tyto chodby byly předělány na protiatomové kryty, ovšem to je pouhá spekulace místních obyvatel.

Závěr

Tuto diplomovou práci jsem věnoval tématu (trvale) udržitelného rozvoje a jeho nejen ekonomickým aspektům. Závorka před slovem trvale vyjadřuje skutečnost, že dle mého názoru se nelze trvale rozvíjet a rozpínat, jelikož prostor pro život na naší planetě je značně omezený. Jako příklad výrazně se ztenčujících základních životních potřeb lze uvést pitnou vodu.

Mnoho zástupců nejenom ze zemí rozvinutých (kde prim hraje EU), ale i zemí rozvíjejících se si uvědomuje riziko současného světa. Jako příklad lze uvést, že ve Rwandě, která před dvaceti lety zažila jednu z největších genocid po druhé světové válce, zakázala používat igelitové tašky a pytlíky z důvodu, aby nezamožovaly jejich přírodu.

Tato diplomová práce se snaží přinést odpovědi na otázky, zda je směřování naší planety stále ještě udržitelné, jak se rozvíjela města od dob starověku po dnešek a jestli je možné shledat vývoj města Hradec Králové jako trvale udržitelný.

Cílem této práce bylo vyjádřit podstatné znaky urbanizovaného území v teoretické rovině, popsat historický vývoj měst a na příkladu vybraného města aplikovat vybrané zásady trvale udržitelného rozvoje. Z tohoto důvodu je práce rozdělena do pěti kapitol, kde kapitoly 4 a 5 spolu velice úzce souvisí.

První kapitola mé diplomové práce se věnuje vymezení pojmu udržitelnost, vývoji názorů na ni od konference ve Stockholmu přes nejvýraznější summit z roku 1992 v Brazílii, na kterých panovala shoda v postupech jak pokračovat až po nejnovější summity v novém tisíciletí, kde proti sobě stojí výrazné názorové rozdíly. Z těchto názorových rozporů plynou taktéž různé přístupy k udržitelnému rozvoji na planetě. V některých zemích (hlavně EU) je výrazný akcent věnován snaze o rozvoj s co nejnižší zátěží, v některých zemích je ovšem udržitelný rozvoj a ochrana životního prostředí výrazně upozaděny. Dále jsou v této kapitole zmíněny tři základní pilíře TUR nebo různé indikátory a to ať již evropské, tak české.

V kapitole druhé nejprve popisují vývoj měst od doby cca 10 000 př.n.l., tedy doby vzniku nejstarších měst, kde nepanuje shoda, které že to město je nejstarší. Přes období Římské říše, úpadek měst na počátku středověku a jejich zakládání na jeho konci, se dostávám do období průmyslových revolucí, které znamenaly revoluci nejen v průmyslu, ale i v pohybu obyvatelstva z venkova do měst a jejímu celosvětovému nárůstu. Dostávám se až k městům naší doby, kde největší města a jejich aglomerace dosahují více než 30 mil. obyvatel. Dále se

zde věnuji teoretickým pojmům, které souvisí s městy, jako je definice pojmů aglomerace nebo urbanizace.

Kapitola třetí je nejkratší a popisují v ní jednak vývoj Hradce Králové od nejstarších dob po současnost. Rovněž zde zmiňuji členění města jak z hlediska katastrálního, tak z hlediska místních částí a jejich komisí. Zde často spolu nesouhlasí hranice katastrálních a místních částí (jejích komisí), což někdy trochu způsobuje zmatky. Za příklad mohu uvést, že fotbalový stadion FC Nový Hradec Králové leží v katastru Třebše.

Závěrečné dvě kapitoly spolu velmi úzce souvisí, proto je popíši společně. Ve čtvrté kapitole popisují stav různých vybraných zásad TUR a v kapitole páté je hodnotím. Konkrétně zde popisují rozpočet města, nový územní plán, nezaměstnanost, indikátory ECI, dopravu, možnosti sportovního vyžití a architekturu.

Výsledkem těchto posledních dvou kapitol je, že město Hradec Králové se snaží rozvíjet s rozmyslem a akcentem jak na současný kvalitní život dnešního obyvatelstva, tak na život v budoucnu, což se projevuje například snahou mít rozpočet města vyrovnaný nebo v územním plánu brát zřetel nejen na novou zástavbu, ale i zeleň a možnosti dalšího růstu s přihlédnutím k aktuálním podmínkám. Nutno podotknout, že první místa v mnoha průzkumech (ať dotazníkových nebo porovnávací různých oblastí života) nejsou náhodná a je třeba jen doufat, že město bude pokračovat v nastoleném trendu rozvoje.

Zdroje

Tištěné zdroje

- [1] BIGHAMOVÁ, Jane, Fiona CHANDLEROVÁ a Sam TAPLIN. *Rodinná encyklopedie světových dějin*. Praha: Fragment, 2003. ISBN 80-7200-814-5.
- [2] DOUBEK, Zdeněk a Helena REZKOVÁ. *Pohled do historie Nového Hradce Králové*. Vlkov: Helena Rezková, 2010. ISBN 978-80-944449-0-9.
- [3] DRDA, Petr; RYBOVÁ, Alena. *Keltové a Čechy*. Praha : Academia, 1998. ISBN 80-200-0658-3.
- [4] FILIP, Jan. *Ústavní právo České republiky 1*. Brno : Masarykova univerzita, 2003. ISBN 80-210-3254-5
- [5] KOTAS, Patrik. Hradec Králové - město s jedinečnou tradicí i vizí do budoucna. *Stavebnictví*. 2014, č. 9.
- [6] MACHÁČEK, J.: Udržitelný rozvoj lidských sídel. In: *Zdroje a prostředí*, Karlova Universita, Praha 2002, s. 189 – 243; ISBN 80-238-8378-X
- [7] MAIER, Karel a KOLETIV. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.
- [8] MIKULA, Jaromír. *Dějiny Hradce Králové*. Hradec Králové: Historica, 1996.
- [9] MOLDAN, B. (NE)UDRŽITELNÝ ROZVOJ EKOLOGIE-HROZBA I NADĚJE. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0769-7
- [10] POTŮČEK, J. Hradec Králové a urbanismus. Hradec Králové: GARAMON 2009. ISBN 978-80-86742-49-3
- [11] REZKOVÁ, Helena. *Historie MHD v Hradci Králové*. Vlkov: Helena Rezková a DPMHK, 2013. ISBN 978-80-944449-5-9.
- [12] ŠILHANOVÁ, Vladimíra. *Indikátory udržitelného rozvoje*. Hradec Králové: Citivas per Populi, 2008. ISBN 978-80-903813-6-0.
- [13] ZIMMERMANN, Petr. *Radnice v Hradci Králové: její reprezentanti a jejich činnost v letech 1850-1998*. Hradec Králové: Nadace Historica, 1998, 119 s. ISBN 80-901-8059-0.

Elektronické zdroje

- [14] Agenda 21. *Místní Agenda 21* [online]. 2014 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:<http://ma21.cenia.cz/Z%3%A1kladn%C3%ADinformace/Agenda21/tabid/101/language/cs-CZ/Default.aspx>
- [15] Cahokia mounds. *Schablova.net* [online]. 2011 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z:<http://www.schnablova.net/www/Pamatky%20UNESCO/Cahokia.html>
- [16] *Ci2* [online]. 2015 [cit. 2015-02-28]. Dostupné z: <http://indikatory.ci2.co.cz/>
- [17] ČERBA, Otakar. *Databázové systémy Gis* [online]. Plzeň, 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch06.html>

- [18] *Demographia World Urban Areas* [online]. 2015 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://demographia.com/db-worldua.pdf>
- [19] DOLEJŠÍ, Milan. Koňka z Budějovic do Lince. *Čt24* [online]. 2012 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/188192-konka-z-budejovic-do-lince-byla-prvni-zeleznice-v-kontinentalni-evrope/>
- [20] *DPMHK.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: http://www.dpmhk.cz/sites/default/files/jizdni-rady/mhd_planek.pdf
- [21] Historické mapy Hradec Králové. *Hradeckralove.org* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: : <http://mapserver.mmhk.cz/tms/hkhistmapy/ajax/#c=-640516%252C-1044046&z=1&l=of54,pop&p=&>
- [22] *History if* [online]. 2011 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://history-if.blog.cz/1101/mesto-ve-stredoveku>
- [23] HOLANOVÁ, Tereza a Jiří KROPÁČEK. Tady by chtěl žít každý. Podrobné srovnání krajských měst. *Aktuálně.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/index-kvality-zivota-porovnali-krajskych-mest/r~680e6818493e11e494d7002590604f2e/>
- [24] Hradec Králové - historie města. *Hradeckralove.cz Město na dlani* [online]. 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://historie.hradeckralove.cz/>
- [25] Hradec Králové *Komise místní samosprávy Hradec Králové* [online]. 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/hradec-kralove/kms>
- [26] Human Development Index and its components. In: *UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME* [online]. 2014 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://hdr.undp.org/en/content/table-1-human-development-index-and-its-components>
- [27] CHALOUPKA, Jan. Víte že? nejstarší stát a město. *Infoglobe* [online]. 2011 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.infoglobe.cz/zajimavosti/vite-ze-nejstarsi-stat-a-mesto-sveta/>
- [28] Indikátor ECI. *Hradeckralove.org* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/spolecne-evropske-indikatory-udrzitelneho-zivota>
- [29] Jaká jsou největší města světa od roku 4000 před Kristem? Známe odpověď. In: *Reflex.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.reflex.cz/clanek/zpravy/60493/test-jaka-jsou-nejvetsi-mesta-sveta-od-roku-4000-pred-kristem-zname-odpoved.html>
- [30] KAČEROVÁ, Iva. Je nás 7 miliard. *Demografie* [online]. 2011 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: http://www.demografie.info/?cz_detail_clanku&artclID=779
- [31] Kjótský protokol o změně klimatu. In: *Europa.eu* [online]. 2011 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l28060_cs.htm
- [32] Kodaňská konference: Klimatické změny zůstávají středem pozornosti i nadále. *Ministerstvo vnitra ČR* [online]. 2010 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/kodanska-konference-klimaticke-zmeny-zustavaji-stredem-pozornosti-i-nadale.aspx>
- [33] *Kopec sv. Jana* [online]. 2015 [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: <http://kopecsvjana.unas.cz/index.htm>
- [34] KRÁLOVÁ, Milena. Indikátory udržitelného rozvoje. In: *Metodický portál RVP* [online]. 2010 [cit. 2015-03-01]. Dostupné

z:http://wiki.rvp.cz/Knihovna/1.Pedagogick%C3%BD_lexikon/U/Udr%C5%BEiteln%C3%BD_rozvoj/Indik%C3%A1tory_uds%C5%BEiteln%C3%A9ho_rozvoje

[35] *Ministerstvo životního prostředí: Udržitelný rozvoj* [online]. 2015 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:http://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj

[36] MZP. *Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy* [online]. [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:http://www.mzp.cz/cz/videnska_umluva_montrealsky_protokol_dokument

[37] Největší zaměstnavatelé ve městě. *HK City* [online]. 2010 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z:<http://www.hkciry.cz/informace-o-meste-hradec-kralove/nejvetsi-zamestnavatele>

[38] Nemovité památky. *Národní památkový ústav* [online]. 2015 [cit. 2015-04-03]. Dostupné z: <http://monumnet.npu.cz/pamfond/list.php?>

[39] NĚMEC, Václav. Anglická průmyslová revoluce. *Dějepis.com* [online]. 2015 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z:<http://www.dejepis.com/ucebnice/anglicka-prumyslova-revoluce-a-jeji-rozsireni/>

[40] Nový územní plán. *Hradec Králové* [online]. 2014 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:<http://www.hradeckralove.org/urad/koncept-pripravovaneho-uphk>

[41] Počet obyvatel měst ČR. *Mapa ČR* [online]. 2011 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z:<http://www.mapaceskerekpubliky.cz/pocet-obyvatel-mest>

[42] POŠMURA, Ladislav. Unikátní parkovací dům za pětikorunu schová kolo před zloději. *Idnes.cz* [online]. 2013 [cit. 2015-03-24]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/parkovaci-dum-pro-kola-hradec-kralove-dwn-/domaci.aspx?c=A130218_160630_hradec-zpravy_kvi

[43] Rozhovor o budoucnosti třídění odpadů. *EnviWeb* [online]. 2014 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:<http://www.enviweb.cz/clanek/recykl/100337/rozhovor-o-budoucnosti-trideni-odpadu-s-jednatelem-nehlsen-trinec-2013>

[44] Proximabohemiasro. *Mistopisy.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-11-01]. Místopisy.cz. Dostupné z WWW: <http://www.mistopisy.cz/historie_hradec-kralove_56547.html>.

[45] Průměrná česká domácnost vydá za sportovní aktivity téměř 14 000 korun ročně. *ING* [online]. 2014 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.ingbank.cz/svet-sporeni/clanky/prumerna-ceska-domacnost-vyda-za-sportovni-aktivity-temer-14-000-korun-rocne.html>

[46] *Regionální rada NUTS II Severovýchod: Obnova vozového parku trolejbusů* [online]. 2013 [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.rada-severovychod.cz/realizovane-projekty/obnova-vozoveho-parku-trolejbusu>

[47] Rio+20 – Konference OSN o udržitelném rozvoji. *Ekolist.cz* [online]. 2012 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:<http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/specially/rio-20>

[48] RŮŽIČKOVÁ, Jiřina a Josef ŠKRABAL. *HISTORICKÝ LEXIKON OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY 1869–2005* [online]. 2006 [cit. 2015-02-24]. ISBN 80-250-1310-3. Dostupné z:[http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9200404384/\\$File/13n106cd1.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9200404384/$File/13n106cd1.pdf)

- [49] *Ředitelství silnic a dálnic: Sčítání dopravy 2010* [online]. 2010 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z:<http://scitani2010.rsd.cz/content/doc/52-01.jpg>
- [50] Společné evropské indikátory udržitelného života. *Hradec Králové* [online]. 2014 [cit. 2015-03-29]. Dostupné z:<http://www.hrdeckralove.org/urad/spolecne-evropske-indikatory-udrzitelneho-zivota>
- [51] Starověký Řím. *Starověký Řím* [online]. 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.staroveky-rim.ic.cz/>
- [52] Stavební slovník. *Bydlení snů* [online]. 2015 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z:<http://www.bydlenisnu.cz/slovník.html>
- [53] *Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky* [online]. Ministerstvo životního prostředí, 2010 [cit. 2015-02-28]. ISBN 978-80-7212-536-4. Dostupné z:[http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/strategie_udrzitelneho_rozvoje/\\$FILE/KM-SRUR_CZ-20100602.pdf](http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/strategie_udrzitelneho_rozvoje/$FILE/KM-SRUR_CZ-20100602.pdf)
- [54] Summit o udržitelném rozvoji skončí. *OSN* [online]. 2002 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z:<http://www.osn.cz/zpravodajstvi/zpravy/zprava.php?id=818>
- [55] SÝKORA, L., POSOVÁ, D. (2011): Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie*, 116, č. 1. Dostupné z: http://geography.cz/sbornik/wp-content/uploads/2011/04/g11-1-1sykora_posova.pdf
- [56] ŠVESTKA, Jan a Tomáš CIGÁN. Největší města světa. In: *Novinky.cz* [online]. 2014 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/cestovani/exotika/353960-nejvetsi-mesta-sveta-vede-sanghaj-praha-je-mimo-prvni-dvoustovku.html>
- [57] Ústav dálného východu: Glosář odborných termínů. *Univerzita Karlova* [online]. 2012 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://udlv.ff.cuni.cz/oppa/glosar.html>
- [58] Vymezení pojmu udržitelný rozvoj. In: *Ústav územního rozvoje*. 2006, s. 4. Dostupné z:http://www.uur.cz/principy/konference/KapitolaA%5CA11_VymezeniPojmuUdrzitelnehoRozvoje_20060919.pdf
- [59] WOKOUN, René. *Česká centra rozvoje 2010* [online]. VŠE, 2010 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z:http://www.centrarozvoje.cz/dokument/kompletni_vysledky_projektu_CCoC_2010.pdf

Seznam příloh

Příloha 1: Indikátor A4

Příloha 2: Indikátor B9

Příloha 3 Intenzita dopravy v HK

Příloha 4: Letecký snímek města z roku 1954

Příloha 5: Letecký snímek města z roku 1977

Příloha 6: Letecký snímek města z roku 2013

Příloha 1: Indikátor A4



HRADEC KRÁLOVÉ

Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb 2009

Společný evropský indikátor udržitelného rozvoje A4

Přístup občanů k blízkým veřejným prostranstvím a jiným základním službám

Definice:

Dostupnost definujeme jako bydlení v okruhu 300 metrů od veřejných prostranství nebo jiných služeb (300m=15 min. pomalé chůze)

Veřejná prostranství jsou definována jako:

- veřejné parky, zahrady či otevřená prostranství, které slouží pouze chodcům nebo cyklistům, vyjma zelených dopravních ostrůvků nebo dělicích pásů a hřbitovů
- nezastřešená sportovní zařízení, bezplatně přístupná veřejnosti
- soukromá prostranství (zemědělské plochy, soukromé parky), bezplatně přístupná veřejnosti.

Základní služby jsou definovány jako:

- primární zdravotnické služby veřejnosti (praktický lékař, nemocnice, pohotovost, rodinné poradny či jiná veřejná centra poskytující lékařské služby)
- linky hromadné dopravy s minimální frekvencí alespoň po část pracovního dne (jednou za půlhodinu);
- veřejné školy (povinná školní docházka);
- obchody s potravinami;
- recyklační zařízení nebo služby pro odvoz komunálního odpadu (včetně nádob na tříděný odpad).

V roce 2009 byly na základě dohody s dodavatelem nově provedeny analýzy vybraných témat na dostupnost do 5 minut. Jedná se o tato témata:

- dětská hřiště
- prodejny potravin
- zastávky MHD
- kontejnery na separovaný odpad

POSUZOVANÁ TÉMATA

Všechna posuzovaná témata patří do datového skladu GIS města Hradec Králové

1. Veřejná prostranství
 - rekreační s převahou zeleně
 - společenská
 - obytná

2. Sportovní zařízení:

Data byla převzata ze Studie volnočasových aktivit.

- dětská hřiště
- volně přístupná hřiště

3. Obchody s potravinami

Data byla převzata z Analýzy maloobchodní sítě. Data byla zpracována do datového modelu.

Pro další užítí byly vybrány prodejny, ve kterých probíhá prodej potravin a čerstvého ovoce.

4. Zastávky MHD

5. Mateřské školy

6. Základní školy

7. Zdravotnické služby

Data byla převzata z evidence krajského úřadu. Následně proběhl jejich výběr dle odborů.

Pro další užítí byla vybrána následující data:

- Všeobecné lékařství (obor 1)
- Praktické zubní lékařství (obor 14)
- Pediatrie (praktický lékař pro děti a dorost) (obor 301)
- Gynekologie a porodnictví (obor 603)

8. Recyklační zařízení, separovaný sběr

DATOVÉ PRÁCE - Klasifikace území města dle možnosti pohybu chodců včetně vymezení bariér

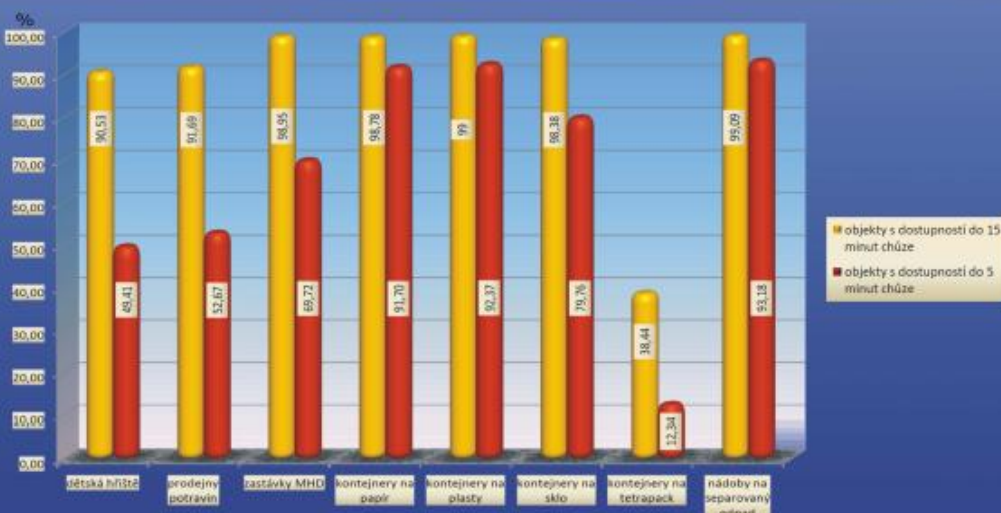
Standardní metodika zjednodušuje pohyb chodců ve městě až příliš výrazně, protože na jedné straně nebere v potaz bariéry (např. řeku) a na druhé straně se chodci pohybují rychlostí jen 300m za 15 minut. Vzhledem k tomu, že GIS technologie umožňují podrobné modelování, bylo rozhodnuto vytvořit podrobnější model. Ten ale rozhodně nemá za cíl naprosto přesné stanovení rychlosti a trasy pohybu chodců, nýbrž významně posunout věrohodnost výpočtů na dostatečnou úroveň. Ve spolupráci s pracovníky odboru strategického rozvoje byla definována a navržena klasifikace území města dle možnosti pohybu chodců včetně vymezení bariér. Pro tyto účely byla převzata všechna potřebná data z mapy středního měřítká (mapa čísel popisných) a doplněna daty

údržby chodníků vedenými technickými službami.

Pro komunikace, které jsou v GIS k dispozici v osovém modelu, byly zvoleny fiktivní pruhy, ve kterých je pohyb chodců různě omezen. Např. čtyřpruhová komunikace se v použitém modelu skládá z 5ti pruhů, z nichž krajní umožňují maximální rychlost (3 km/h), v mezilehlých je pohyb silně omezen (0,1 km/h) a v prostředním pruhu – je pohyb nemožný (0 km/h).

Všechna data byla analytickými nástroji ArcGIS protnuta do výsledné vrstvy obsahující informace ze všech výše popsaných témat. Následně byla spočtena výsledná rychlost pohybu v každém místě ve městě.

Z upravených dat byl pomocí analytických nástrojů ArcGIS vyroben výsledný datový model „COST GRID“, který se stal základem dalších analytických prací tohoto projektu.



ANALÝZY DOSTUPNOSTI DO 5 MINUT

V roce 2009 byly nově provedeny analýzy vybraných témat na dostupnost do 5 minut. Jedná se o tato témata:

- dětská hřiště
- prodejny potravin
- zastávky MHD
- kontejnery na separovaný odpad

Zmenšení docházkové vzdálenosti na 5 minut se projeví očekávaným způsobem. U hřišť, prodejen a zastávek došlo k poklesu procenta obyvatel s dostupností o cca 40%, zatímco u nádob na separovaný sběr pouze o 6%.

SOUHRNÁ ANALÝZA

Souhrnné vyhodnocení kvality bydliště, podle dostupnosti veřejných prostranství a služeb, ukazuje celkovou velmi vysokou úroveň města. Maximálně bylo možno dosáhnout počtu 16 bodů. Více než 10 bodů dosahuje bydliště 81,72 (83,00, 84,50)% obyvatel města! Naproti tomu méně než 5 bodů dosahuje bydliště jen 1,62 (1,72, 1,80)% obyvatel města! Zajímavým faktem je výrazné zvýšení procenta obyvatel s přístupem k 15-16 typům. U velmi kvalitních adres došlo k jejich dalšímu zkvalitnění! V roce 2009 již rozložení kvality zůstalo na úrovni roku 2005.

Jak již bylo konstatováno, problematické jsou okrajové části města. Ty by si i přes to, že v nich bydlí relativně málo obyvatel, zasloužily aktivní podporu pro vznik a udržení místních veřejných prostranství a služeb.

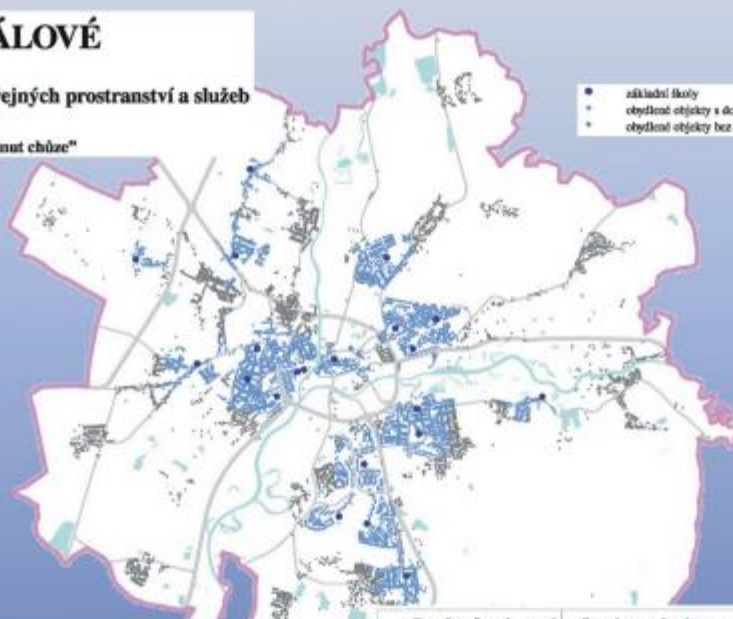
poznámka: v závorkách údaje za rok 2005, 2003

HRADEC KRÁLOVÉ INDIKÁTOR A4

Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb

6 Základní školy

b) metodika "objekty do 15 minut chůze"



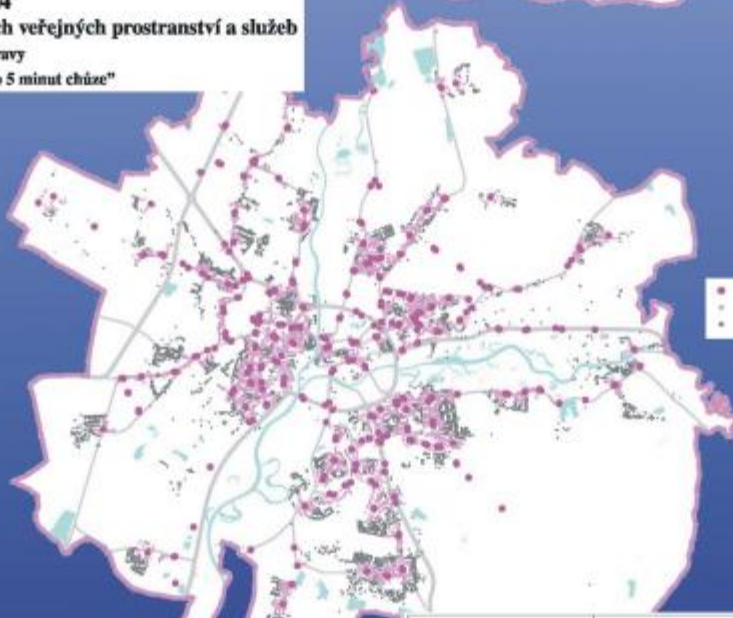
celkový počet obyvatel	počet obyvatel s dostupností	% obyvatel s dostupností
92.277	67.079	76,69%

HRADEC KRÁLOVÉ INDIKÁTOR A4

Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb

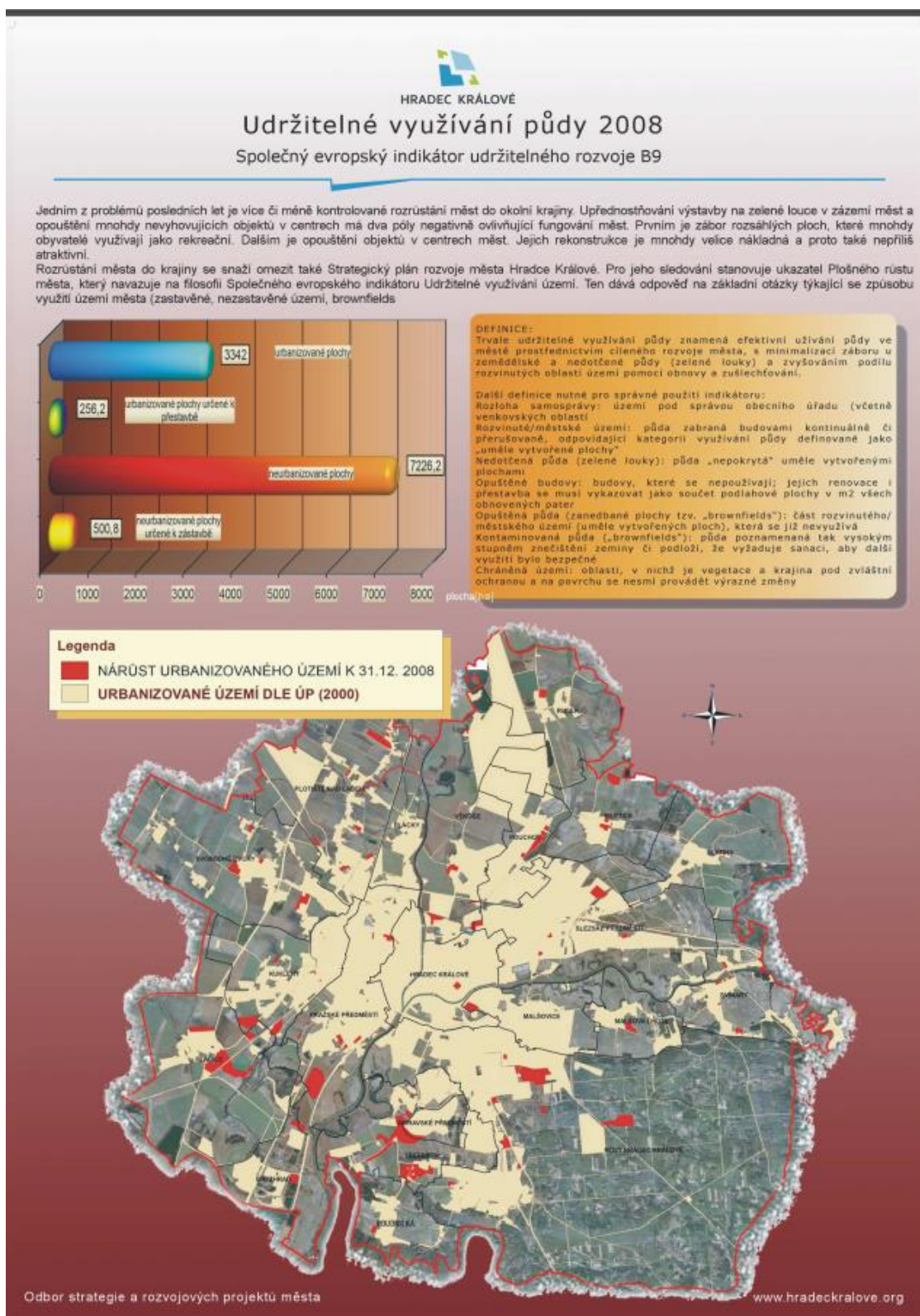
4 Linky hromadné dopravy

c) metodika "objekty do 5 minut chůze"



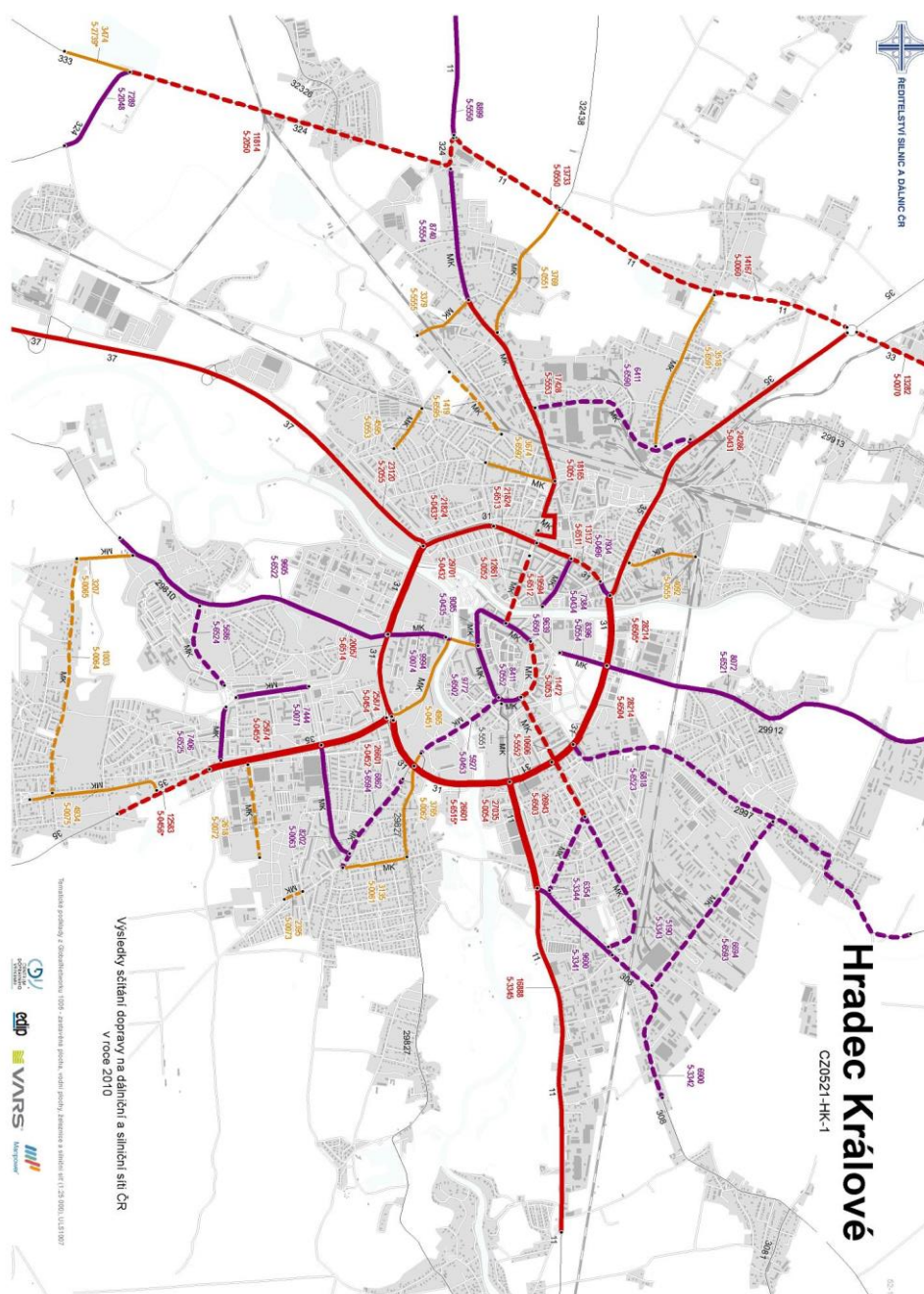
celkový počet obyvatel	počet obyvatel s dostupností	% obyvatel s dostupností
92.277	64.339	69,72%

Příloha 2: Indikátor B9



Zdroj: Indikátor B.9. [Hradeckralove.org](http://www.hradeckralove.org) [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z [://www.hradeckralove.org/file/3280](http://www.hradeckralove.org/file/3280)

Příloha 3 Intenzita dopravy v HK



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic: Sčítání dopravy 2010 [online]. 2010 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z:<http://scitani2010.rsd.cz/content/doc/52-01.jpg>

Příloha 4: Letecký snímek města z roku 1954



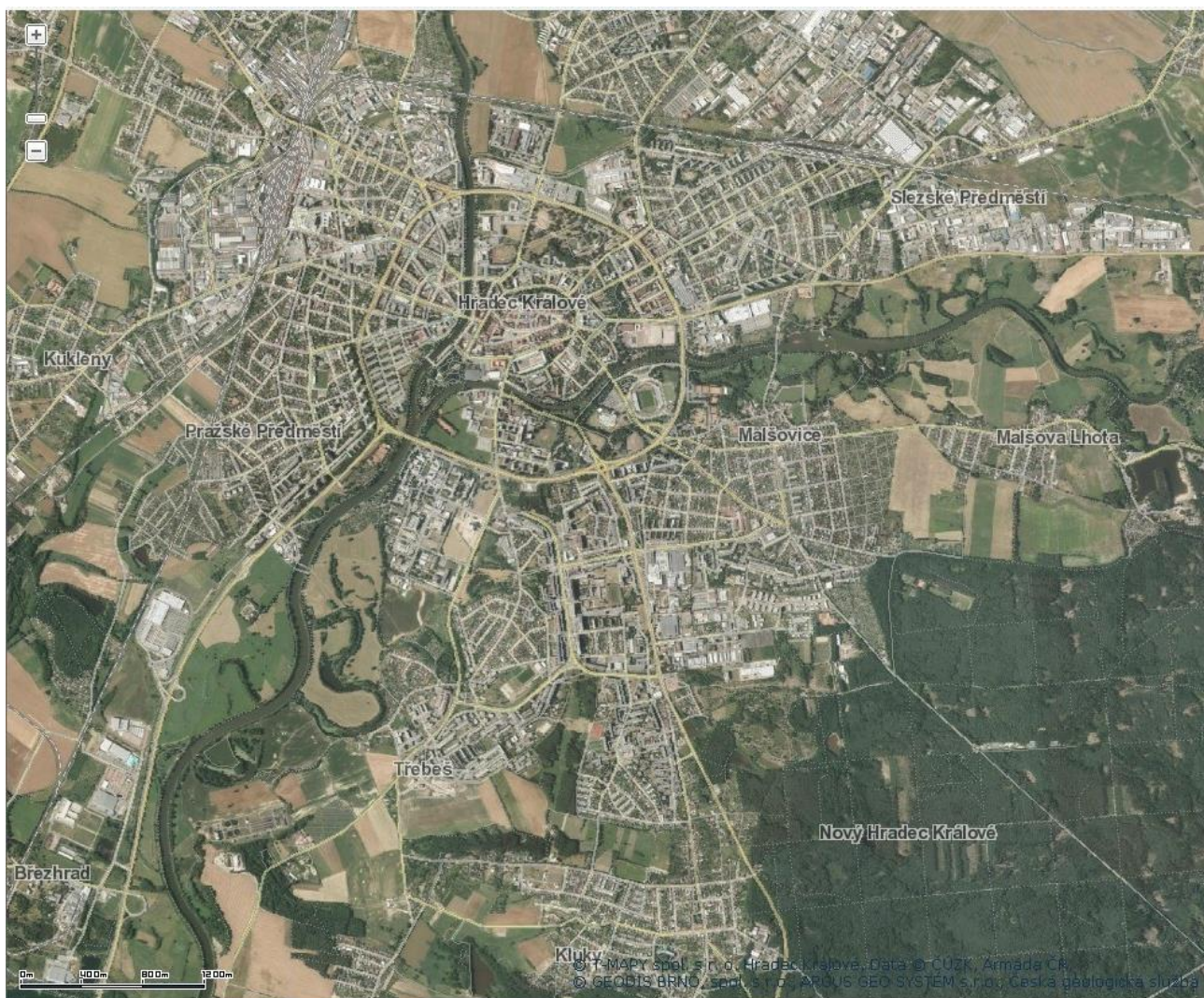
Zdroj: Historické mapy Hradec Králové. *Hradeckralove.org* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z : : <http://mapserver.mmhk.cz/tms/hkhistmapy/ajax/#c=-640516%252C-1044046&z=1&l=of54,pop&p=&>

Příloha 5: Letecký snímek města z roku 1977



Zdroj: Historické mapy Hradec Králové. *Hradeckralove.org* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z : <http://mapserver.mmhk.cz/tms/hkhistmapy/ajax/#c=-640516%252C-1044046&z=1&l=of54,pop&p=&>

Příloha 6: Letecký snímek města z roku 2013



Zdroj: Historické mapy Hradec Králové. *Hradeckralove.org* [online]. 2015 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z : <http://mapserver.mmhk.cz/tms/hkhistmapy/ajax/#c=-640516%252C-1044046&z=1&l=of54,pop&p=&>