

UNIVERZITA PARDUBICE

Fakulta ekonomicko-správní

**Kvalita života obyvatel nových
developerských oblastí**

Bc. Nikola Robová

**Diplomová práce
2015**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Nikola Robová**
Osobní číslo: **E13567**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Regionální rozvoj: Urbanismus**
Název tématu: **Kvalita života obyvatel nových developerských oblastí**
Zadávací katedra: **Ústav regionálních a bezpečnostních věd**

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

Vývoj měst v České republice je v posledních dvaceti letech spojen s negativním fenoménem suburbanizace. Jako alternativa k vystěhovávání lidí z měst do jejich zázemí je často uváděna výstavba ve stávající urbanizované zástavbě.

Cílem této práce je posoudit, nakolik nové developerské projekty nabízejí lepší prostředí a služby v porovnání se suburbánními zónami.

Osnova:

- Rešerše odborné literatury a dalších pramenů.
- Výběr urbánních a suburbánních lokalit k výzkumu.
- Analýza prostředí a poskytovaných služeb ve vybraných lokalitách.
- Porovnání kvality prostředí a služeb urbánních a suburbánních lokalit.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

GARCIA MIRA, Ricardo. Housing, space and quality of life. Aldershot: Ashgate, 2005. ISBN 0-7546-4255-0.

HEŘMANOVÁ, Eva. Koncepty, teorie a měření kvality života. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2012. ISBN 978-80-7419-106-0.

HNILÍČKA, Pavel. Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.

PAYNE, Jan. Kvalita života a zdraví. Praha: Triton, 2005. ISBN 80-7254-657-0.

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra a kol. Suburbanizace hrozba fungování (malých) měst. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2007. 234 s. ISBN 978-80-903813-3-9.

TEMELOVÁ, Jana, POSPÍŠILOVÁ, Lucie a OUŘEDNÍČEK, Martin. Nové sociálně prostorové nerovnosti, lokální rozvoj a kvalita života. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-378-0.

Vedoucí diplomové práce:


Ing. Martin Maštálka, Ph.D.


Ústav regionálních a bezpečnostních věd

Datum zadání diplomové práce:

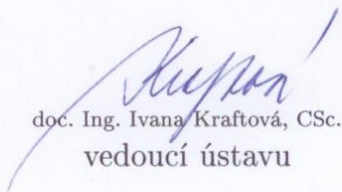
1. října 2014

Termín odevzdání diplomové práce:

30. dubna 2015


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

L.S.


doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. října 2014

PROHLÁŠENÍ

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

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla 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 28. 4. 2015

Bc. Nikola Robová

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Martinu Maštálkovi, Ph. D. za jeho odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala své rodině, blízkým a zejména mému příteli za podporu, trpělivost a ohleduplnost v době mého studia.

ANOTACE

Tato práce se zabývá kvalitou života obyvatel nových developerských oblastí. Cílem práce je provést srovnání kvality života obyvatel v developerských oblastech vystavěných od 50. let 20. století dle časového a místního hlediska. Práce se dělí na dvě základní části. V první části se věnuje problematice kvality života, vymezení developerské činnosti. Dále se zabývá občanskou vybaveností. Druhá část je věnována posouzení kvality života ve třech krajských městech – Pardubicích, Hradci Králové a Liberci kde byla situace zmapována a následně v této práci vyhodnocena.

KLÍČOVÁ SLOVA

kvalita života, developerská činnost, občanská vybavenost, Pardubice, Hradec Králové, Liberec

TITLE

Quality of Life of Inhabitants in New Development Areas

ANNOTATION

This thesis is focuses on the quality of life of inhabitants in new development areas. The aim is to compare quality of life in development areas built since 50th years in 20th century to time and local perspective. The work is divided into two parts. The first part deals with the issue of quality of life, the definition of development activities and deals with civil amenities. The second part is focused on the assessment of quality of life in the three regional cities - Pardubice, Hradec Králové and Liberec, where the situation was mapped and subsequently evaluated in this work.

KEYWORDS

quality of life, development activity, civil amenities, Pardubice, Hradec Králové, Liberec

OBSAH

ÚVOD	12
1 MĚSTO A JEHO FUNKCE.....	14
1.1 URBANIZACE	14
1.2 SÍDLA.....	16
1.3 FORMÁLNÍ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA.....	16
1.4 FUNKCE MĚST	17
1.4.1 Athénská charta.....	17
1.4.2 Současné funkce měst	18
1.4.3 Bydlení.....	18
1.4.4 Občanská vybavenost	21
1.4.5 Pracovní příležitosti	22
1.4.6 Rekreace	23
1.4.7 Doprava.....	23
1.4.8 Technická infrastruktura	24
2 VÝVOJ VÝSTAVBY V 2. POLOVINĚ 20. STOLETÍ A NA POČÁTKU 21. STOLETÍ.....	25
2.1 VÝVOJ VÝSTAVBY V 2. POLOVINĚ 20. STOLETÍ	25
2.2 VÝSTAVBA V 21. STOLETÍ.....	28
2.2.1 Developerská činnost.....	29
2.2.2 Developerské projekty	30
2.2.3 Výhody a nevýhody developerských projektů	31
3 KVALITA ŽIVOTA	33
3.1 DEFINICE KVALITY ŽIVOTA	33
3.2 FAKTORY KVALITY ŽIVOTA.....	34
3.3 MĚŘENÍ KVALITY ŽIVOTA	34
3.3.1 Indikátory ECI/TIMUR.....	34
3.3.2 Regionální index kvality života v krajích ČR.....	36
3.3.3 Indikátory kvality života pro kraje ČR.....	37
4 KVALITA ŽIVOTA V NOVÝCH LOKALITÁCH VE VYBRANÝCH KRAJSKÝCH MĚSTECH	38
4.1 PARDUBICE	38
4.1.1 Historie města Pardubice	38
4.1.2 Výstavba rodinných domů v Pardubickém kraji.....	39
4.1.3 Svítkov	41
4.1.4 Rosice	45
4.1.5 Cihelna	47
4.1.6 Základní hodnocení vybraných suburbánních lokalit města Pardubice	49
4.1.7 Hodnocení vybraných lokalit dle vzdálenosti základní občanské vybavenosti	50
4.1.8 Hodnocení suburbánních zón dle vzdálenosti k významným bodům	51
4.1.9 Hodnocení vybraných oblastí města Pardubice dle dopravní obslužnosti prostřednictvím MHD	52
4.1.10 Multikriteriální analýza nových developerských oblastí města Pardubice	53
4.2 HRADEC KRÁLOVÉ	54
4.2.1 Historie města Hradec Králové.....	55
4.2.2 Výstavba rodinných domů v Královéhradeckém kraji.....	55
4.2.3 Svobodné dvory	57
4.2.4 Nový Hradec Králové	59
4.2.5 Malšovice.....	61
4.2.6 Základní hodnocení vybraných suburbánních lokalit města Hradec Králové	62
4.2.7 Hodnocení vybraných lokalit dle vzdálenosti základní občanské vybavenosti	63
4.2.8 Hodnocení suburbánních zón dle vzdálenosti k významným bodům	64
4.2.9 Hodnocení vybraných oblastí města Hradec Králové dle dopravní obslužnosti MHD	65
4.2.10 Multikriteriální analýza nových developerských oblastí města Hradec Králové.....	67
4.3 LIBEREC	68
4.3.1 Historie města Liberec.....	68
4.3.2 Výstavba rodinných domů v Libereckém kraji.....	69
4.3.3 Horní Hanychov	71
4.3.4 Ruprechtice.....	72

4.3.5	<i>Rochlice</i>	74
4.3.6	<i>Stráž nad Nisou</i>	75
4.3.7	<i>Základní hodnocení vybraných suburbánních lokalit města Liberec</i>	76
4.3.8	<i>Hodnocení vybraných lokalit dle vzdálenosti základní občanské vybavenosti</i>	77
4.3.9	<i>Hodnocení suburbánních zón dle vzdálenosti k významným bodům</i>	78
4.3.10	<i>Hodnocení vybraných oblastí dle dopravy prostřednictvím MHD</i>	78
4.3.11	<i>Multikriteriální analýza nových developerských oblastí města Liberec</i>	80
4.4	POROVNÁNÍ VYBRANÝCH KRAJSKÝCH MĚST	81
4.4.1	<i>Hodnocení vybraných krajských měst na základě vzdálenosti základní OV</i>	81
4.4.2	<i>Hodnocení krajských měst na základě dopravní obslužnosti</i>	82
4.4.3	<i>Celkové vyhodnocení vybraných krajských měst</i>	82
4.4.4	<i>Vyhodnocení rozdílů kvality života lokalit RD a BD ve vybraných krajských městech</i>	83
ZÁVĚR		85
POUŽITÁ LITERATURA		88
SEZNAM PŘÍLOH		92

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Vývoj prostorové organizace společnosti	15
Obrázek 2: Typické radiálně okružní město Hradec Králové	16
Obrázek 3: Typické šachovnicové město Manhattan	16
Obrázek 4: Vazby mezi jednotlivými funkcemi města	18
Obrázek 5: Urban sprawl na Floridě.....	19
Obrázek 6: Vývoj počtu dokončených bytů od roku 1971 do roku 2011.....	28
Obrázek 7: Katastrální členění města Pardubice s vyznačenými mapovanými oblastmi.....	40
Obrázek 8: Umístění nové výstavby ve Svítkově (oblast 1)	42
Obrázek 9: Řadové domy vystavěné společností Bouwfonds ČR, bytová výstavba s. r. o.	43
Obrázek 10: Umístění nové výstavby ve Svítkově (oblast 2)	44
Obrázek 11: Nová zástavba ve Svítkově (oblast 2).....	44
Obrázek 12: Lokalizace nové zástavby rodinných domů v Rosicích.....	46
Obrázek 13: Vzhled nové zástavby v lokalitě Rosice	46
Obrázek 14: Lokalizace nové zástavby v oblasti Cihelna	47
Obrázek 15: Vzhled zástavby v oblasti Nová Cihelna	48
Obrázek 16: Katastrální členění města Hradec Králové.....	57
Obrázek 17: Umístění nové zástavby v oblasti Svobodné Dvory	57
Obrázek 18: Vzhled zástavby v nové lokalitě v městské části Svobodné Dvory.....	58
Obrázek 19: Umístění nové zástavby rodinných domů v Novém Hradci Králové	59
Obrázek 20: Vzhled nově vystavěných domů v městské čtvrti Nový Hradec Králové	60
Obrázek 21: Vzhled nové zástavby rodinných domů v lokalitě Malšovice	61
Obrázek 22: Katastrální členění města Liberec s vyznačenými mapovanými oblastmi	70
Obrázek 23: Vzhled zástavby rodinných domů v lokalitě Horní Hanychov v Liberci	71
Obrázek 24: Umístění nové zástavby v městské části Horní Hanychov	72
Obrázek 25: Rodinný dům v městské části Ruprechtice v Liberci.....	73
Obrázek 26: Umístění nové zástavby v městské části Ruprechtice v Liberci	73
Obrázek 27: Umístění nových rodinných domů v městské části Rochlice v Liberci.....	74
Obrázek 28: Umístění nové zástavby rodinných domů v obci Stráž nad Nisou	75

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Výhody a nevýhody developerských projektů	32
Tabulka 2: Vývoj počtu obyvatel městské části Svítkov v letech 1997 - 2015.....	41
Tabulka 3: Výskyt základních jevů v lokalitě Svítkov	45
Tabulka 4: Výskyt základních jevů v lokalitě Rosice	47
Tabulka 5: Výskyt základních jevů v Cihelně.....	48
Tabulka 6: Výskyt základních sledovaných jevů ve vybraných lokalitách města Pardubice ..	49
Tabulka 7: Vyhodnocení jednotlivých mapovaných lokalit ve městě Pardubice.....	54
Tabulka 8: Výskyt základních jevů ve Svobodných Dvorech.....	58
Tabulka 9: Výskyt základních jevů v Novém HK.....	60
Tabulka 10: Výskyt základních jevů v Malšovcích	62
Tabulka 11: Výskyt základních sledovaných jevů ve vybraných lokalitách města HK.....	63
Tabulka 12: Vyhodnocení jednotlivých mapovaných lokalit ve městě Hradec Králové	68
Tabulka 13: Výskyt základních jevů v Horním Hanychově.....	72
Tabulka 14: Výskyt základních jevů v Ruprechticích.....	73
Tabulka 15: Výskyt základních jevů v Rochlicích	75
Tabulka 16: Výskyt základních jevů v Stráži nad Nisou.....	76
Tabulka 17: Výskyt základních sledovaných jevů ve vybraných lokalitách města Liberec	77
Tabulka 18: Vyhodnocení jednotlivých mapovaných lokalit ve městě Liberec	81

Tabulka 19: Průměrný počet spojů v daných časových intervalech ve vybraných městech 82

Tabulka 20: Hodnocení vybraných krajských měst z pohledu zákl. OV a dopr. obslužnosti .. 83

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vývoj počtu dokončených bytů celkem v letech 1950 - 2009 po desetiletích.....	27
Graf 2: Vývoj počtu dokončených RD v Pardubickém kraji v letech 1997 – 2012	39
Graf 3: Vývoj počtu dokončených bytů v RD v Pardubicích v letech 2007-2013	40
Graf 4: Vzdálenosti k základní občanské vybavenosti v km ve vybraných oblastech města Pardubice	50
Graf 5: Vzdálenosti k významným bodům v km z vybraných oblastí města Pardubice	51
Graf 6: Počet spojů MHD v dopoledních hodinách z vybraných oblastí města Pardubice	52
Graf 7: Počet spojů MHD v odpoledních hodinách z vybraných oblastí města Pardubice	53
Graf 8: Vývoj počtu dokončených RD v Královéhradeckém kraji v letech 1997 - 2012	56
Graf 9: Vývoj počtu dokončených bytů v RD v HK v letech 2007-2013	56
Graf 10: Vzdálenosti k základní občanské vybavenosti v km ve vybraných oblastech města Hradec Králové.....	63
Graf 11: Vzdálenosti k významným bodům v km z vybraných oblastí města Hradec Králové	64
Graf 12: Počet spojů MHD v dopoledních hodinách z vybraných oblastí města HK	66
Graf 13: Počet spojů MHD v odpoledních hodinách z vybraných oblastí města HK	66
Graf 14: Vývoj počtu dokončených RD v Libereckém kraji v letech 1997 - 2012.....	69
Graf 15: Vývoj počtu dokončených bytů v RD v Liberci v letech 2007-2013	70
Graf 16: Vzdálenosti k základní občanské vybavenosti v km ve vybraných oblastech města Liberec	77
Graf 17: Vzdálenosti k významným bodům v km z vybraných oblastí města Liberec.....	78
Graf 18: Počet spojů MHD v dopoledních hodinách z vybraných oblastí města Liberec.....	79
Graf 19: Počet spojů MHD v odpoledních hodinách z vybraných oblastí města Liberec.....	80
Graf 20: Průměrná vzdálenost základní občanské vybavenosti ve vybraných krajských městech v km	82

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

BD	bytový dům
CIAM	mezinárodní konference moderní architektury
CZSH	CZ stavební holding
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSÚ	český statistický úřad
HK	Hradec Králové
MHD	městská hromadná doprava
OV	občanská vybavenost
Pce	Pardubice
RD	rodinný dům
TI	technická infrastruktura

ÚVOD

Tato diplomová práce s názvem *Kvalita života obyvatel nových developerských oblastí* je věnována problematice výstavby rodinných domů v posledních několika desetiletích. Vzhledem k tomu, že oblast kvality života se začíná řešit a diskutovat až od šedesátých let dvacátého století, jedná se o téma velice aktuální.

Zejména od doby po sametové revoluci dochází k nárůstu zájmu o bydlení v rodinných domech namísto bydlení v bytových domech. Začíná převažovat výstavba rodinných domů nad hromadnou výstavbou bytových domů. Jako důvod této skutečnosti se uvádí právě nízká kvalita bydlení v panelových sídlištích. Budování nových městských čtvrtí s sebou však přináší mnoho negativních jevů. Staví se na tzv. zelené louce, dochází k opomíjení základních potřeb obyvatelstva (není brána v úvahu potřeba občanské vybavenosti, ale zřetel je kladen pouze na výstavbu domů), tento jev však nenastává vždy. V podmínkách České republiky ale často dochází k trendům suburbanizace, kdy je právě současná výstavba občanské vybavenosti opomíjena. V této práci budou posuzovány oblasti vystavěné ve vnitřních suburbanizačních území, tedy v napojení na současnou urbanizovanou zástavbu. Dojde k porovnání nově vybudovaných městských čtvrtí se starými, ale také k porovnání jednotlivých oblastí v daných lokalitách.

Cílem práce je posoudit, nakolik nově vystavěné městské čtvrti v rámci vnitřní suburbanizace poskytují podmínky pro kvalitní život. Vzhledem k širokosti stanoveného cíle bylo určeno několik dílčích cílů, jejichž naplněním dojde poté k naplnění cíle celkového. Cílem je provést hodnocení jak z časového, tak především z místního hlediska. Pro účely této práce byla s přihlédnutím k rozsahu vybrána tři krajská města. Požadavkem pro výběr byla velikost a také základní podmínky jako je ekonomická situace daného regionu či počet obyvatel. Vybrána byla sousedící krajská města – Pardubice, Hradec Králové a Liberec, ve kterých byly dále vytipovány lokality. V daných městských oblastech bylo uskutečněno mapování situace a v této práci poté provedeno vyhodnocení, zda tyto oblasti poskytují podmínky pro kvalitní život. Stanoveno bylo několik kritérií, na základě kterých budou jednotlivé oblasti hodnoceny. Nejprve bude provedeno mapování a hodnocení výskytu základních jevů, dále dostupnost (vzdálenost) základní občanské vybavenosti, jejichž druhy byly stanoveny autorkou práce na základě nutnosti každodenního využívání. Hodnocení bude provedeno také dle toho, jak vzdálené jsou jednotlivé lokality k významným bodům daného města, ale také z pohledu obslužnosti městkou hromadnou dopravou.

V této práci je rozebrána teoretická základna, jejíž znalost je nutná pro možnost vyhodnocení kvality života. S tím souvisí existence města jako takového a poskytování funkcí, které umožní kvalitní život v něm. Pozornost je také věnována oblasti výstavby v podmínkách České republiky v období od padesátých let minulého století až do doby současné. Nutné je také uvést základní informace týkající se hodnocení kvality života, jejíž problematika se prolíná celou prací. Vzhledem k existenci mnoha možných pohledů na její hodnocení bude aplikováno několik vybraných způsobů hodnocení, které co nejlépe pomohou určit, zda daná oblast poskytuje vhodné podmínky pro kvalitní život či nikoliv.

1 MĚSTO A JEHO FUNKCE

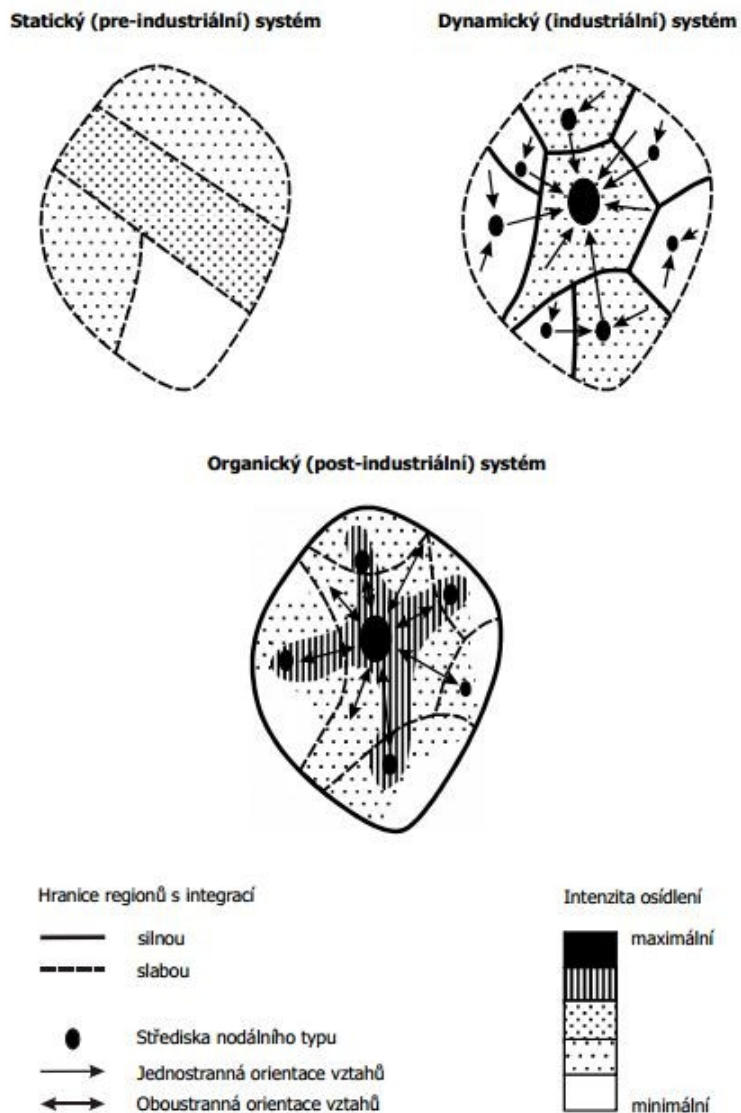
Pod pojmem město si můžeme představit buď konkrétní místo (tedy název určitého města), nebo místo, ve kterém dochází k vytváření podmínek pro život. Pro potřeby této práce je třeba charakterizovat město, jeho odlišení od jiných sídelních struktur, formální uspořádání, i jeho rozčlenění na zóny. Dále bude rozebrána problematika funkcí, které města plní. Právě úroveň plnění funkcí měst, představují důležitou oblast při hodnocení kvality života obyvatel. Významnou roli v oblasti vzniku velkých měst nese urbanizace. V posledních letech se však setkáváme s problémem suburbanizace.

1.1 Urbanizace

Urbanizace je pojem, který je bezprostředně spojený s průmyslovou revolucí. Ačkoli se velká města rozvíjela mnohem dříve, tak urbanizace ve větším měřítku nastává až na konci 18. století. V době preindustriální byla mobilita lidí velice omezená. Proto většina lidí žije na stejných místech, své obydlí nemění a není zde tedy prostor pro růst měst, lidé většinou žijí ve vesnicích. Toto období je označováno jako tzv. statický systém. Naopak dynamický systém, který odpovídá industriální společnosti, představuje období masivního stěhování lidí do měst. Je to způsobeno zejména tím, že továrny byly vystavěny ve velkých městech a obyvatelé se tak musí stěhovat za prací. Třetí období, tedy postindustriální společnost, je charakteristické pro organický systém. Je to období, kdy významnou roli v hospodářství přebírá terciální a kvartérní sektor. Lidé se stěhují z jádrových území měst. Tento systém položil základy suburbanizaci. [34]

Pokud je pohlédnuto na pojem urbanizace ve volném vymezení, pak je pod ním představováno stěhování lidí do měst. Slovník cizích slov ji pak definuje následovně: „*Urbanizace je soustředování hospodářského a kulturního života do velkých měst na úkor venkova.*“ Pod slovním označením urbanizace je možné si představit několik jevů, může se jednat o růst měst, zvětšování počtu či podílu obyvatel žijících ve městech, prostorovou expanzi měst, růst hustoty obyvatelstva či zastavění, zvětšování budov, apod. [14] Masová urbanizace je zařazována do období od konce 18. století do konce druhé světové války.

Naopak pojem **suburbanizace** je charakteristický pro období po druhé světové válce, k velkému rozmachu však dochází v nejbližší minulosti (po roce 1989) a zejména v současnosti. Suburbanizace představuje „*vystěhovávaní obyvatel a funkcí z jádrových území měst.*“ [34] Jako důvody tohoto jevu se uvádí nevyhovující prostředí centra měst, zejména pak nízká kvalita bydlení v panelových domech na sídlištích vybudovaných za socialismu.



Obrázek 1: Vývoj prostorové organizace společnosti

Zdroj: [9]

Obrázek 1 zobrazuje vývoj prostorové organizace společnosti. Jedná se o názorné představení výše zmiňovaných systémů – statického, dynamického a organického. Pro statický systém je charakteristická nízká hustota osídlení, ale rovnoměrně rozprostřená bez výrazné mobility a migrace. Dynamický systém představuje vznik velice hustě osídlených oblastí v centrech určitých regionů s jednostrannými vazbami směrem do měst. Organický systém je typickým pro období po roce 1989 a trvá dodnes. Kolem měst dochází k zvyšování intenzity osídlení, jedná se o proces zmiňované suburbanizace. Lidé se stěhují z center měst do okrajových částí. Vazby jsou oboustranné – stěhování lidí do měst, ale i z nich.

1.2 Sídla

Sídla jsou dělena na městská a venkovská. V České republice jsou města členěna na malá (od 5 000 obyvatel, např. Přelouč), střední (od 20 000 obyvatel, např. Chrudim), velká (okolo 100 000 obyvatel, např. Pardubice) a velkoměsta (od 1 milionu obyvatel, v ČR se nachází jediné velkoměsto a tím je Praha). O sídle se hovoří tehdy, pokud se v dané oblasti nachází hlavní funkce města a tím je bydlení. Pokud se v daném prostoru nenachází bydlení, pak nemůže být hovořeno o sídle, ale pouze o určité stavební struktuře. [37]

1.3 Formální uspořádání města

Rozlišuje se několik typů formálního uspořádání města. Mezi dva základní patří město radiálně okružní a město šachovnicové. Mezi radiálně okružní je možné zařadit například Brno, Hradec Králové, Olomouc a další. Šachovnicové uspořádání města není v našich podmínkách běžné, ke stavbě těchto měst dochází zejména v Severní Americe. Mezi taková města patří například New York (městská část Manhattan), Brooklyn. Mezi méně běžné uspořádání města patří například město vějířové (Litoměřice), lineární (Zlín), rastrové (Amsterdam). [22]

Obrázek 2 a Obrázek 3 zobrazují města s typickým uspořádáním – Hradec Králové radiálně okružní a Manhattan šachovnicové.



Obrázek 2: Typické radiálně okružní město Hradec Králové

Zdroj: vlastní zpracování dle mapy.cz



Obrázek 3: Typické šachovnicové město Manhattan

Zdroj: vlastní zpracování dle maps.google.com

1.4 Funkce měst

Města jdou dále rozčleněna na zóny. V každé zóně je různá hustota zástavby. A také se zde nachází různé funkce. Pokud se jedná o jednu funkci, pak je zóna nazývána monofunkční, pokud o více funkcí, pak se zóna nazývá polyfunkční. Typickým příkladem monofunkční zóny může být zóna průmyslová. Naopak jako polyfunkční zóna může být jmenována oblast současného sídliště. Nachází se tam nejen funkce bydlení, ale najdeme tam také občanskou vybavenost, popř. oblast určenou k rekreaci. [37] Právě z pohledu funkčního jsou ve městě rozeznávány základní druhy funkcí. Členěny jsou na plošné a lineární a vychází z myšlenek vytvořených na konferenci CIAM roku 1933:

- plošné funkce – bydlení, občanská vybavenost, výroba (pracovní příležitosti), rekreace
- lineární funkce – doprava a technická infrastruktura

1.4.1 Athénská charta

Athénská charta je soubor zásad tzv. moderního urbanismu vydaných roku 1934. Je výsledkem konference CIAM (international Congresses of Modern Architecture) konané v roce 1933 pod vedením Le Corbusiera. Myšlenky vychází z definice z roku 1931: *"Pojem funkčního města vychází z toho, že forma města je určována jeho základními funkcemi: bydlením, prací, rekreací a je svazující dopravou. Tyto prvky určují formu města."* Tedy již od roku 1931 byly podány základy funkčního členění města. Původně byly definovány 4 základní funkce měst: bydlení, práce, rekreace a doprava. Hlavní myšlenkou bylo scelení 3 funkcí (bydlení, práce a rekreace), přičemž čtvrtá funkce (doprava) má předchozí spojit. Charta se stala teoretickým základem funkcionalistického urbanismu. Za nedostatek myšlenek Athénské charty je uváděno podcenění faktorů psychologických, biologických a společenských. [5]

V Příloze A této práce je k nahlédnutí znění zásad Athénské charty v oblasti funkčních složek měst, příloha tedy obsahuje druhou část charty s názvem Současný stav měst – kritika a náprava. U každé funkční oblasti je uveden současný stav (zaměřeno na nevyhovující oblasti) a dále požadavky, na základě jejichž splnění, má dojít k odstranění nedostatků.

Ačkoli zásady Athénské charty nebyly nikdy ve velkém měřítku uplatněny, její myšlenky výrazně ovlivnily fungování současných měst. [5]

1.4.2 Současné funkce měst

Původní čtyři vymezené funkce měst vyplývající z Athénské charty byly rozšířeny o občanskou vybavenost a technickou infrastrukturu. Z podstaty jednotlivých funkcí měst vyplývají požadavky na jejich dostupnost. Na následujícím obrázku jsou znázorněny vazby požadované, optimální a nevhodné.

	bydlení	OV	výroba	rekreace	doprava a TI
bydlení	-	žádoucí vazby	neslučitelné	žádoucí vazby	žádoucí vazby
OV	žádoucí vazby	-	slabé vazby	slabé vazby	žádoucí vazby
výroba	neslučitelné	slabé vazby	-	neslučitelné	žádoucí vazby
rekreace	žádoucí vazby	slabé vazby	neslučitelné	-	slabé vazby
doprava a TI	žádoucí vazby	žádoucí vazby	žádoucí vazby	slabé vazby	-

žádoucí vazby
 neslučitelné
 slabé vazby

Obrázek 4: Vazby mezi jednotlivými funkcemi města

*Zdroj: vlastní
zpracování dle [35]*

Obrázek 4 nám ukazuje, že mezi žádoucí vazby patří vztah bydlení – občanská vybavenost; bydlení – rekreace; bydlení – doprava a technická infrastruktura. Naopak mezi nežádoucí vazby patří bydlení – výroba; výroba – rekreace.

1.4.3 Bydlení

Bydlení představuje základní funkci měst. Je to základní životní potřeba všech lidí, která se řadí na pozici hned za zajištěním stravovacích a hygienických potřeb. Až po uspokojení základních životních potřeb může člověk uspokojovat potřeby vyšších řádů. Uvádí se, že bydlení je věnováno cca 50 % zastavěné plochy měst. [36] Zaujímá tedy největší část městských prostor a musí být této oblasti věnována nemalá pozornost. Zejména v posledních letech došlo k velkým změnám týkajících se oblasti bydlení. Objevuje se hrozba dalšího zastavování greenfields a narůstání počtu brownfields. Další hrozbou současné doby je urban sprawl.

- **brownfield** je nemovitost, která není efektivně využívána a je zanedbaná, případně i kontaminovaná. Jedná se o nemovitost, kterou nelze efektivně využívat, aniž by

proběhl proces její regenerace. Brownfield obvykle vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční či jiné aktivity. [3]

- **greenfield** tzv. zelená louka, jedná se o území, které do dnešního dne nebylo zastavěné, zpravidla louky a pole. Zastavováním těchto oblastí dochází ke snižování rozlohy zemědělského půdního fondu a k rozšiřování zastavěného území. V současné době ne zcela žádoucí jev.
- **urban sprawl**, do českého jazyka překládáno jako sídelní kaše. Jedná se o velmi hustou zástavbu, která se rozlévá do okolní krajiny. Jedná se o nové osídlení, které zabírá plochy předměstí měst. Sídelní kaše bývají vystavovány zejména podél významných komunikačních cest. [13] Často se jedná o bezmyšlenkovitě vytvořenou sídelní strukturu se slepými ulicemi, bez další občanské vybavenosti.



Obrázek 5: Urban sprawl na Floridě

Zdroj: [39]

Obrázek 5 nám ukazuje výsledek zástavby v USA na Floridě. Jedná se o názornou ukázkou tzv. urban sprawl. Hustá zástavba rodinných domů se slepými ulicemi.

Urban sprawl je jedním z projevů suburbanizace, jedná se však o projev negativní. Tento způsob zástavby nekooperuje s myšlenkou udržitelného rozvoje. Vyznačuje se vysokými

nároky na zábor pôdy a náklady na vybudování technické a dopravní infrastruktury. Další negativní vlastností těchto sídel je zvýšená potřeba mobility. [34]

Vzhledem k výše zmíněným hrozbám je důležité, aby byla funkce bydlení ve městech koordinována a usměrňována požadovaným směrem. Problém urban sprawl je charakteristický zejména pro USA. V České republice se vyskytuje výjimečně a vzhledem k možnosti čerpání zkušeností právě z USA je zde vysoká pravděpodobnost podchycení problému na jeho počátku a zamezení této výstavby.

Jelikož je bydlení základní lidskou potřebou a umožňuje tak uspokojovat další lidské potřeby, je třeba se zaměřit na to, aby bylo kvalitní a vycházelo z požadavků obyvatelstva. Bydlení má tři základní funkce vzhledem k potřebám člověka:

1. **biosociální funkce** poskytuje

- ochranu člověka před okolními vlivy
- zajišťování výživy
- prostor pro rodinný život
- prostor pro odpočinek
- prostor pro osobní hygienu, péči o zdraví

2. **socioekonomická funkce** umožňuje

- navazovat sousedské a společenské vztahy
- přípravu na práci, studium, apod.
- pracovní aktivity, drobné podnikání, aj.

3. **sociokulturní, zájmová a rekreační funkce** [36]

Způsoby bydlení

Ve městě rozlišujeme dva základní způsoby bydlení. Může se jednat o bydlení v rodinných domech (maximálně 3 bytové jednotky) nebo v domech bytových. Mezi nejrozšířenější bytové domy v současné době řadíme schodišťový dům a věžový dům.

- schodišťový dům – základní typ bytového domu, jednotlivé byty jsou přístupné z vnitřního schodiště, v jednom podlaží se nachází zpravidla 2 – 4 byty. Dům má maximálně 4 podlaží.

- věžový dům – počet podlaží domů přesáhl přístupnost po schodišti a to je nahrazeno soustavou výtahů. Jedná se o domy s více než 4 podlažími. Počet bytů přístupných z jedné skupiny výtahů se pohybuje mezi 3 – 8. [35]

Naopak rodinné domy jsou objekty pro individuální bydlení. Mezi nejběžnější domy rodinné patří samostatně stojící dům, dvojdům, čtyřdům, řadový dům, terasový dům, řetězový dům nebo v posledních letech vystavovaný atriový dům.

- individuální (samostatně stojící) dům – vyšší nárok na rozlohu zastavěné plochy, naopak jako pozitivní vlastnost může být věnováno soukromí, nezávislost na rozhodování, apod.
- dvojdům – oproti izolovanému RD jsou zde nižší nároky na rozlohu pozemku, ekonomičtější varianta, pro umístění oken jsou k dispozici 3 světové strany
- řadový dům – velice ekonomické řešení, maximální využití stavebních pozemků, pro umístění oken jsou k dispozici 2 světové strany; velice oblíbený typ domu jak pro občany (majitele), tak pro developery
- řetězový dům – tvoří tzv. přechod mezi řadovými domy a dvojdomy; jedná se o domy, které jsou spojené krčky – ty slouží buď jako garáž, či dílna
- atriový dům – tento typ je k vidění velice zřídka; obytné místnosti jsou orientovány do vnitřní strany zahrady (okna jsou situována do oblasti zahrady, nikoli do ulice); izolovanost vůči sousedům; za nevýhodu je uváděn ne příliš přitažlivý vzhled těchto domů [33]

1.4.4 Občanská vybavenost

Další významnou funkcí města hned po bydlení je občanská vybavenost. Jedná se o nejvíce heterogenní funkční složku. Představuje rozsáhlý soubor výrobních i nevýrobních zařízení, které slouží k uspokojování potřeb zdejších a dojíždějících obyvatel, ale také se významnou mírou podílejí na vytváření pracovních příležitostí v dané oblasti. Rozvoj občanské vybavenosti ovlivňuje mnoho faktorů vycházející z demografické, sociální a ekonomické skladby obyvatelstva, dále z prostředí a také dominující funkce. [25]

Dle velikosti zájmového území rozlišujeme základní občanskou vybavenost (obchod s potravinami a základní hygienické potřeby, základní škola, mateřská škola,...), vyšší občanskou vybavenost (poliklinika, střední škola, sportovní areál, kino, knihovna,...) a nadmístní občanskou vybavenost (nemocnice, vysoká škola, divadlo,...). [35]

Další členění občanské vybavenosti vychází z toho, zda je ekonomicky soběstačná nebo není. Rozlišujeme nekomerční, komerční a smíšenou občanskou vybavenost.

1. **nekomerční občanská vybavenost** – oblast, která není zisková a je financována z veřejných prostředků. Do této oblasti patří stavby pro:

- církevní účely – kostely, kláštery, kaple a drobné církevní stavby
- školství a výchovu – jesle, mateřské školy, základní školy, střední školy, vysoké školy, školy se speciálním určením
- kulturu - divadlo, kino, kulturní domy, knihovny, muzea a galerie
- tělovýchovu a sport – tělocvičny, sportovní haly, sportovní areály, zimní stadiony, koupaliště
- zdravotnictví a sociální péče – do oblasti zdravotnictví řadíme například nemocnice, polikliniky, lázně, lékárny; do oblasti sociální péče pak domovy důchodců, dětské domovy, aj.

2. **komerční občanská vybavenost** – jedná se o ziskovou oblast, do které řadíme:

- stavby pro obchod – z pohledu občanu jsou významné stavby pro maloobchod, vzhledem k zaměření této práce budou tedy uvažovány pouze maloobchodní zařízení; stavby pro obchod může dle umístění rozlišit na městský typ prodeje (pultový prodej, samoobsluha, pasáže, obchodní domy a tržiště) a příměstský typ prodeje (supermarkety, diskontní prodejny, hypermarkety, obchodní centra,...)
- služby – do této skupiny patří zejména oblast péče (kadeřnictví, kosmetika,...) a dále drobné opravárenské (autoservis) a výrobní služby (truhlářství)
- prostory veřejného stravování – jídelny, restaurace, rychlé občerstvení,...
- prostory pro přechodné ubytování – autokempy, penziony, hotely, ubytovny

3. **smíšená** – oblasti občanské vybavenosti, které mohou být jak ziskové, tak hrazeny z veřejných financí. Patří sem oblast administrativy. [35]

1.4.5 Pracovní příležitosti

Nejen bydlení a občanská vybavenost mají vliv na kvalitu lidského života. Další funkcí města je poskytování pracovních příležitostí, někdy také označováno jako funkce výroby. Aby

mohli občané uspokojovat své potřeby, musí zajistit peněžní příjmy, které jsou nejčastěji získávány za odvedenou práci ve formě mzdy či platu. Z tohoto důvodu patří pracovní příležitosti mezi další důležitou funkci měst.

Uvádí se, že cca 50 % obyvatelstva je ekonomicky aktivních. To znamená, že pro polovinu občanů je třeba zajistit zaměstnání. Z hlediska oboru činnosti a doby vzniku členíme pracovní příležitosti do čtyř sektorů:

- primární – zaměstnávání osob v zemědělství
- sekundární – představuje průmyslovou výrobu
- terciární – oblast obchodu a služeb
- kvartární – spojitost s technologickým pokrokem, zejména zaměstnání v oblasti školství, vědy a výzkumu [29]

1.4.6 Rekrece

Jedná se o funkci, která byla definována již v roce 1933 na konferenci CIAM. Rekrece je velice důležitá z hlediska psychického a fyzického, výrazně může ovlivnit kvalitu života obyvatelstva. Jedná se o formu odpočinku nebo činnosti ve volném čase. Rekrece má několik významů:

- ekonomický – je předpokladem kvalitního pracovního výkonu
- sociální – stala se nezbytnou součástí každodenního života obyvatelstva a má vliv na kvalitu života
- význam přírodních podmínek – určité druhy rekreace jsou závislé na kvalitě přírodních podmínek a využívají přírodní prostředí [26]

1.4.7 Doprava

V dřívějších dobách nebyla tato funkce měst natolik významná jako v dnešní době. Obyvatelé současných měst se bez této funkce již neobejdou. Ať už se potřebují dopravit za prací, nákupy či jinou občanskou vybaveností. Pro obyvatelstvo je v běžném životě důležitá doprava osobní, dalším druhem je pak doprava nákladní. Takto se člení z pohledu přepravované komodity. Dopravu je však možné členit dle několika dalších hledisek.

Pro běžný život ve městě je nejdůležitější doprava silniční, železniční, cyklistická, pěší a městská hromadná doprava. Mezi druhy dopravy patří také doprava v klidu, která je často opomíjená a není jí kladen takový důraz.

- silniční doprava – jedná se o nejčastější druh dopravy
- železniční – druhý nejrozšířenější a nejvyužívanější způsob dopravy na vzdálenosti delšího charakteru (místa nejsou dostupná pěší či cyklistickou dopravou)
- cyklistická – v současné době velice rozšířený způsob dopravy na kratší vzdálenosti. Tento způsob dopravy je velice podporován a upřednostňován před individuální automobilovou dopravou.
- pěší – jedná se o nejstarší a nejzákladnější způsob přepravy
- městská hromadná doprava – tato doprava je zajišťována zejména ve středních a velkých městech; doplňuje individuální dopravu; snahou je podpora městské hromadné dopravy na místo individuální automobilové dopravy; městská hromadná doprava se člení na kolejovou (metro, tramvaj) a nekolejovou (autobus, trolejbus)
- doprava v klidu – ačkoli je tento druh dopravy často přehlížen, tak právě doprava v klidu působí největší problémy ve městech; představuje parkování a odstavení vozidel buď na parkovištích, nebo v garážích [35]

1.4.8 Technická infrastruktura

Dalším druhem liniové funkce města je technická infrastruktura. Tou „*se rozumí souhrn technických zařízení, která umožňují provoz města na soudobé civilizační úrovni.*“ [35] TI zajišťuje tzv. dobrou funkci urbanizovaného území. [27] Mezi součást technické infrastruktury řadíme:

- systém zásobování vodou (pitnou a užitkovou)
- systém odvodnění, veřejné kanalizace včetně čistírny odpadních vod (ČOV)
- systém zásobování elektrickou energií
- systém centralizovaného zásobování teplem a teplou užitkovou vodou
- systém zásobování plynem
- systém odpadového hospodářství
- telekomunikační systémy
- budoucí systémy technické obsluhy území (vývoj TI nelze považovat za ukončený) [27]

2 VÝVOJ VÝSTAVBY V 2. POLOVINĚ 20. STOLETÍ A NA POČÁTKU

21. STOLETÍ

Funkce bydlení představuje nejdůležitější funkci města. Vzhledem k bytové nouzi po druhé světové válce dochází v druhé polovině dvacátého století k expanzi výstavby. Zpočátku se jedná především o výstavbu bytovou, později však začíná převládat výstavba rodinných domů. Po druhé světové válce je charakteristický vliv industrializace na dosavadní způsob výstavby domů. Pro konec dvacátého století a počátek století 21. je pak charakteristický rozmach tzv. developerské činnosti, která hraje v současných trendech stavebnictví velkou roli a má zásadní význam na nynější vzhled měst.

2.1 Vývoj výstavby v 2. polovině 20. století

Po druhé světové válce dochází k bytové krizi, která byla způsobena zejména značným poškozením bytového fondu válkou. Další příčinou bytové krize je také nedostatek stavebního materiálu. Během války se nevyrobil a nebylo tedy z čeho nové domy vystavět. Je tedy třeba rychle vystavět bydlení pro velký počet obyvatel. Tím dochází k rozsáhlé výstavbě bytových domů do komplexů zvaných sídliště. Právě bytová nouze patří mezi první faktor, proč se začaly sídliště a bytové komplexy stavět.

Představitelé tehdejšího politického režimu hlásali názor, že nedostatek bytů lze rychle vyřešit pouze, pokud převezme finanční, organizační a technickou zodpovědnost za hromadnou výstavbu. Cílem pak nebyla pouze rychlá výstavba, ale také finanční dostupnost všem sociálním vrstvám. Druhým faktorem byla také realizace námětů vytvořených různými moderními školami architektury a urbanismu. V poválečné situaci nastala mnohem větší pravděpodobnost jejich využití, než před válkou, kdy bytová nouze nebyla. Přijetí koncepce výstavby ucelených a komplexních bytových celků ale napomohl ještě třetí faktor, kterým byly sociálně motivované ideje kvalitního bydlení pro všechny vrstvy obyvatelstva. [14] Výstavba sídlišť v České republice byla produktem čtyř vzájemně propojených koncepcí:

- socialistická bytová a městská politika
- aplikace koncepcí moderní architektury a urbanismu
- soubor myšlenek označovaných jako zásady socialistické kultury
- vývoj stavebních technologií [14]

Zejména nové technologie ve stavebnictví jsou příčinou výstavby panelových sídlišť. Jádrem byl názor, že výstavba bytů musí být otázkou průmyslu. Proto se v této době výstavba odvrací od řemeslné a pomalé k průmyslové a rychlé. Navíc dochází k přesunu práce ze staveniště do průmyslových areálů a na samotných místech výstavby se provádí pouze nezbytné činnosti, tedy již samotná výstavba. Příprava materiálu a stavebních součástí probíhá v průmyslových podnicích. Tento způsob výstavby měl zastánce pro organizační, ekonomické i technologické důvody. V druhé polovině devatenáctého století se hlásá názor, že výstavba bytových domů pomocí panelů je možností, jak výstavbu industrializovat, což bylo cílem socialistického režimu. Již v době výstavby prvních domů však naráží na několik problémů, kterými bylo například zatížení dopravní sítě či poškozování silnic. Nakonec dochází k situaci, kdy je na úkor industrializace výstavby potlačena role architektonická, urbanistická i kulturní. Dnes je tento způsob výstavby označován jako fordismus – snaha ukázat význam hromadnosti, sériovosti a standardizace. [14]

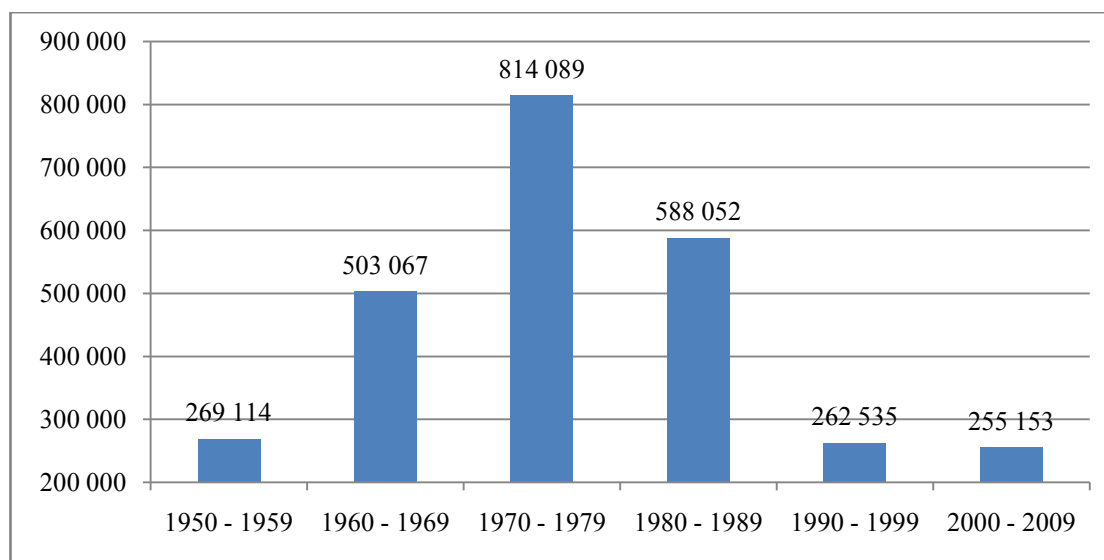
V padesátých letech je výstavba soustředěna zejména do oblastí Ostravska a Severních Čech. Jedná se o malá sídliště s byty s nízkým standardem. Ovšem množství vystavěných bytů není takové, aby zahnaloby bytovou nouzi. Mezi lety 1946-1950 dochází k dramatickému poklesu počtu bytů a to o 12,1 %. Zejména ve velkých městech jako je Praha, Brno či Plzeň dochází k vážným problémům. V roce 1959 byl přijat zákon č. 27/1959 Sb. o družstevní bytové výstavbě a byl tak umožněn vznik stavebních bytových družstev. Družstva mají však v tehdejší socialistickém režimu rozporuplné postavení. Mezi výhody družstevní výstavby patří výhodný státem garantovaný úvěr, státní subvence, relativní ekonomická samostatnost. Mezi nevýhody pak řadíme ovlivňování výběru předsedů družstev, násilné zapojení družstev do režimu státního plánu, jehož výsledkem byla tzv. stabilizační družstevní výstavba, což znamenalo využití panelové technologie. [11]

Vznik možnosti družstevní a podnikové výstavby také vedl k vyššímu standardu bytů. Stát neměl dostatek finančních prostředků na výstavbu a vytvoření nutné infrastruktury, proto úroveň bytů nebylo vysoká. Přenos části financování výstavby na obyvatelstvo a podniky, ale umožnil zvyšování standardu. V šedesátých letech je pak hlavním cílem socialistické politiky zvyšovat kvalitu bydlení – raději malý byt, technicky vybavený v novém sídlišti. V této době se začíná hovořit o kvalitě bydlení a životní úrovni, začínají se pořádat diskuze o bydlení, výstavy o bydlení, vychází první knižní publikace s tematikou bydlení. Pro období sedmdesátých a osmdesátých let je charakteristický největší rozmach bytové výstavby, právě v tomto období bylo na území České republiky vystavěno nejvíce sídlišť s bytovými domy. Ačkoli je v této době již zažehnána bytová krize, vlivem masivní výstavby došlo k narušení

architektonického a kulturního vzhledu města, často zástavba sahá až do samého historického jádra města. V některých západoevropských zemích dochází dokonce k odstraňování či alespoň úpravám těchto nevhodně lokalizovaných sídlišť, což v České republice vzhledem k nedostatku finančních zdrojů nebylo a ani není možné. Reálnou cestou pro naši zemi je humanizace a úprava těchto sídelních celků.

Níže uvedený Graf 1 zobrazuje vývoj počtu dokončených bytů celkem (v bytových i rodinných domech) v letech 1950 – 2009. Pro přehlednost byla data sumarizována po deseti letech. Nejvyšší počet dokončených bytů byl vystavěn právě v již zmiňovaných sedmdesátých letech – 814 089 bytů. Od té doby se počet vystavěných bytů snižuje a v posledním evidovaném desetiletí dosahuje úrovně 255 153 vystavěných bytů.

Graf 1: Vývoj počtu dokončených bytů celkem v letech 1950 - 2009 po desetiletích



Zdroj: vlastní zpracování dle dat ČSÚ

Masivní výstavba sídlišť v druhé polovině 20. století s sebou s postupem času přinesla několik problémů, mezi které patří například:

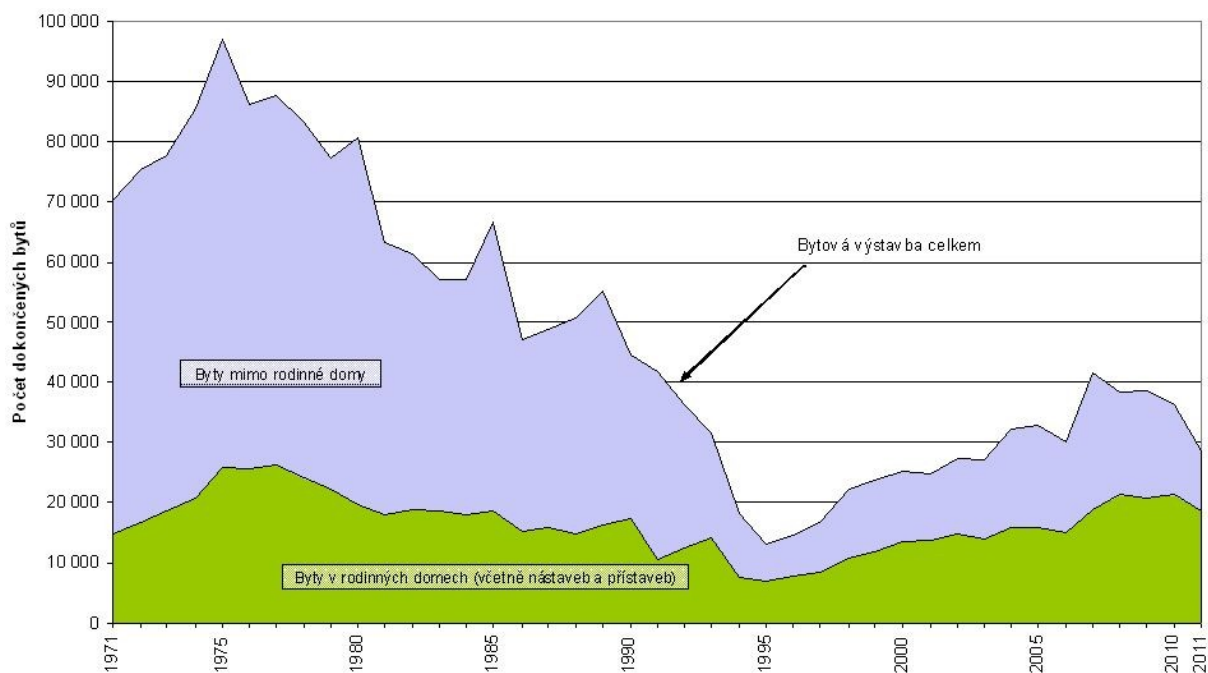
- nadměrná monofunkčnost sídlišť
- nedostatek pracovních příležitostí na sídlištích
- nedostatečná vybavenost obytných souborů
- monotónnost budov a prostředí
- absence typicky městských prvků
- snížená bezpečnost apod.

Pro období po roce 1989 je charakteristická výstavba rodinných domů a vznik suburbánních zón. Bytové domy se staví prostřednictvím developerských projektů a i sídliště často vznikají v suburbanizační oblasti. Po roce 2000 dochází k developerské výstavbě také rodinných domů (celých městských čtvrtí).

2.2 Výstavba v 21. století

Pro 21. století je charakteristické, že dochází k výstavbě většího počtu bytů v rodinných domech. Ke zlomu dochází již kolem roku 1995. Došlo k překonání bytové krize po válce, kdy bylo vystavěno mnoho bytů, ale v bytových domech. V dnešní době velké množství obyvatelstva shání bydlení v rodinných domech. Důvodů může být několik, ale zpravidla vždy se jedná o nevyhovující podmínky bydlení v socialistických sídlištích. Obrázek 6 zobrazuje podíl dokončených bytů v rodinných a bytových domech. Je patrné, že v posledních letech převažuje výstavba rodinných domů.

K rozsáhlé výstavbě rodinných domů, kdy počet dokončených bytů v RD převyšuje počet dokončených bytů v BD, dochází v podmínkách ČR zejména v období předválečném a dále pokračuje po sametové revoluci. V posledních cca 15 letech dochází k výstavbám celých městských čtvrtí rodinných domů developerskými společnostmi.



Obrázek 6: Vývoj počtu dokončených bytů od roku 1971 do roku 2011

Zdroj: [4]

2.2.1 Developerská činnost

V posledních letech se do podvědomí dostává pojem developerská činnost. Název pochází z anglického slova development, které znamená rozvoj, vývoj v souvislosti se stavebnictvím. V České republice nyní působí již mnoho firem, které se touto oblastí zabývají. Hlavní myšlenkou je výstavba celých čtvrtí měst - ať už rodinných či bytových domů, včetně hledání a obstarání vhodného pozemku, zajištění stavebního povolení, samotná výstavba, její koordinace a dohled, až k prodeji jednotlivých domů či bytů konečným investorům. Počátečním investorem je developerská společnost, konečným však zájemce o bydlení v dané lokalitě. Často je již před samotnou výstavbou znám okruh zájemců o byty či domy.

Definice developerské činnosti existuje mnoho a žádná z nich není ustálenou. V české právní úpravě není definice zakotvena. Zemí, která definuje developerskou činnosti zákonem, je například Velká Británie: *„Developerská činnost představuje provádění výstavby, inženýrské činnosti, těžby či jiných činností v, na, přes či pod pozemkem, nebo provádění jakýchkoliv podstatných změn v užívání jakékoliv budovy či pozemku.“* [38]

Vzhledem k tomu, že v České republice není developerská činnost právně podchycena a nejsou ani věrohodné zdroje, které by se touto problematikou zabývaly, není přesně vymezené, co všechno je do developerské činnosti zahrnováno. V této oblasti jsou rozlišovány dva subjekty – developer, který je investorem projektu a finálního investora, který má zájem vlastnit výsledek projektu. Developerský projekt prochází třemi fázemi, z nichž každá má několik činností, které v daném okamžiku probíhají:

- přípravná
 - vyhledání vhodné nemovitosti
 - hodnocení proveditelnosti projektu
 - možnosti financování
- realizační
 - nákup pozemku
 - získání potřebných povolení
 - výstavba
 - uzavírání smluv o budoucích smlouvách
- závěrečná

- prodej koncovým investorům [1]

2.2.2 Developerské projekty

Existuje mnoho druhů a členění developerských projektů. Mezi základní členění je možné zařadit například jejich rozdělení na čtyři druhy:

- development podnikatelských parků nebo logistických objektů a areálů
- development obchodních, hotelových nebo kancelářských objektů a komplexů
- development bytových nebo rodinných domů a jejich komplexů
- development polyfunkčních celků [6]

Výše uvedené členění bylo vytvořené pro potřeby bank, které je využíváno v okamžiku, kdy developeri potřebují získat (půjčit) prostředky na developerské projekty.

Další možné členění je dle využití:

- komerční – převažují komerční prostory
 - podnikatelské parky nebo logistické areály
 - obchodní, hotelové nebo kancelářské objekty
 - ostatní polyfunkční celky
- bytové – převažují bytové prostory
 - bytové komplexy
 - čtvrti rodinných domů
 - ostatní polyfunkční celky [6]

Developerské společnosti člení projekty do dvou oblastí. Může se jednat o jednorázové projekty, které představují výstavbu bytových domů, nákupních center, kancelářských budov, apod. Druhou oblastí developerských projektů je tzv. city development, který se v České republice objevuje teprve v posledních pár letech, ale stává se velice oblíbeným.

Hlavní myšlenkou city developmentu není výstavba jednotlivých objektů, ale celých městských částí či čtvrtí. U těchto projektů hraje významnou roli soulad s krajinou a současnou zástavbou, pokud již v dané části existuje. Nejprve je zpracována urbanistická studie, která je zaměřena na oblast týkající se životního komfortu budoucích obyvatel a občanské vybavenosti nově budovaných čtvrtí. Mezi nejdůležitější faktory se řadí např. dopravní dostupnost, blízkost kulturních a sportovních zařízení, škol, dětských hřišť,

zdravotnických zařízení, sportovních areálů, obchodů a restaurací. Pokud tyto služby nenabízí stávající zástavba v blízkosti, mnohé z nich se stávají součástí nových projektů.

Samotné architektonické řešení se řeší až po úvodních studiích a je výrazně ovlivněno místními úřady a územním plánem města. „*Úzká spolupráce mezi developerem a úřady umožňuje dosažení nejlepších výsledků, v některých případech se město může stát investorem některých částí projektu, které jsou důležité pro veřejný život a náklady na výstavbu se tak pro developera sníží.*“ [7]

Developerské projekty mohou vznikat buď v místech bez výstavby, tzv. využití volných prostor greenfields (stavba na zelené louce) nebo v místech, která ztratila své původní využití, jako jsou staré tovární haly, skladiště a další průmyslové objekty. Zde se hovoří o využití tzv. brownfields. Právě využití brownfields dostává větší podpory, jelikož dochází k zatraktivnění dané části města (s chátrajícími objekty nevypadají městské čtvrti lákavě), ale jedná se také o cestu k zajištění udržitelného rozvoje. [7] Ačkoli je pro developery jednodušší provést stavbu na zelené louce, z hlediska udržitelného rozvoje a ochrany životního prostředí se jedná o cestu nežádoucí. Proto jsou projekty, které se zaměřují na využití brownfields vítány a podporovány.

Hlavním důvodem, proč je většina developerských projektů, uskutečňována v oblastech greenfields je zejména výše nákladů s výstavbou související, ale také doba výstavby. Pokud se rozhodnou pro využití starých objektů (či brownfields), je projekt zpravidla dražší, ale také jeho uskutečnění trvá delší dobu. Dalším faktem může být také to, že výstavba v suburbánních zónách se může jevit jako atraktivnější pro koncové investory.

2.2.3 Výhody a nevýhody developerských projektů

I developerské projekty však mají své výhody a nevýhody. Pokud se koncový investor rozhoduje mezi výstavbou tzv. svépomocí nebo využití činnosti developerů, pak musí zhodnotit všechna pozitiva a negativa. Každý jedinec vyhodnotí výhody a nevýhody dle svého úhlu pohledu. V této práci byly vybrány některé klady a zápory zakoupení bytů či domů vystavěných developerskou činností, které jsou uvedeny níže. Tabulka 1 zobrazuje základní výhody a nevýhody developerských projektů. Obě možnosti se zde jeví jako vyrovnané, záleží však již na konkrétních situacích, na hodnotitelích a také na váze, která bude jednotlivým oblastem přisuzována.

Tabulka 1: Výhody a nevýhody developerských projektů

Výhody	Nevýhody
nízká časová náročnost pro koncového investora	vyšší finanční náklady
rychlejší výstavba	nemožnost úplné kontroly
výstavbu provádí odborníci	možnost špatného výběru developera (nekvalitní výstavba; riziko bankrotu,...)
koncový investor nepotřebuje získávat speciální znalosti a dovednosti související s výstavbou	téměř jednotný vzhled všech bytů/domů (není zde prostor pro velké individuální požadavky)

*Zdroj: vlastní
zpracování*

3 KVALITA ŽIVOTA

Od šedesátých let se v souvislosti s nevyhovujícími podmínkami bydlení v socialistických sídlištích začíná hovořit o kvalitě života. Tento pojem má mnoho definic, žádná z nich není ustálenou a běžně uváděnou. Na kvalitní život mají vliv různé faktory, které mohou být buď endogenní, nebo exogenní. Existuje mnoho způsobů hodnocení kvality života v rozdělení na subjektivní a objektivní. Nedílnou součástí hodnocení této problematiky, je její měření, a to zejména pomocí indikátorů kvality života ECI/TIMUR, regionálního indexu kvality života a indikátorů kvality života pro kraje ČR. Existuje však mnoho dalších možných hodnocení, podle kterých je možné hodnotit kvalitní život. Pro potřeby této práce, kde je hodnocena kvalita života obyvatel developerských oblastí je brána v úvahu zejména vzdálenost k vybraným jevům a občanské vybavenosti.

3.1 Definice kvality života

Pojem kvalita života se stává součástí slovníku až v druhé polovině 20. století. V této době se začíná o kvalitě života mluvit ve více vědních disciplínách, objevují se první výzkumy kvality života. Uvádí se však, že poprvé se toto slovní spojení objevilo již v 20. letech 20. století v souvislosti s úvahami o ekonomickém rozvoji. Poté se objevuje v psychologii, sociologii, filozofii, geografii a dalších vědních disciplínách. V dnešní dynamické době se jedná o pojem užívaný širokou veřejností. Každý jedinec si pod pojmem kvalita života představuje různé jevy. I z hlediska vědního je toto označení užíváno v různých smyslech.

Definic pojmu kvalita života existuje nespočetné množství. Odlišují se oborem, do kterého spadají. V této práci bude uvedeno několik z nich pro vytvoření představy o tomto pojmu. Poprvé byla kvalita života definována světovou zdravotnickou organizací WHO, orientuje se však na oblast zdraví: *„Zdraví není jen absence nemoci či poruchy, ale je to komplexní stav tělesné, duševní i sociální pohody“.*[10]

Dle Johnstona se jedná o *„stav sociální pohody jednotlivce nebo skupiny, který je sledovaný nebo identifikovatelný objektivními indikátory.“*

Kvalitu života je možné definovat také jako stupeň pohody, spokojenosti a životní úrovně, jež z velké míry závisí na schopnostech jedince. Mezi schopnosti jedince se pak řadí dosažení určitého vzdělání, či udržování zdraví. [19]

Další definici uvádí Szalai, který tvrdí, že kvalita života je stupeň výjimečnosti způsobu a uspokojivého charakteru života, osobní existenční stav zdraví, stav pohody. Spokojenost

s životem je dána jak objektivním skutečnostmi a faktory, tak i subjektivním vnímáním a hodnocením těchto faktorů. [10]

3.2 Faktory kvality života

Jak už bylo výše popsáno, na kvalitu života mají vliv dva druhy faktorů. Jedná se o faktory exogenní (objektivní), tak i endogenní (subjektivní). V praxi se však oba druhy faktorů často prolínají. Jako objektivní faktory může být uvedena oblast výše průměrných mezd, dostupnost obchodu a služeb, dostupnost zdravotní péče, vzdělávání, kultury, sportovního a jiného volnočasového vyžití, dostupnost bydlení, kvalita životního prostředí, apod. Tyto faktory jsou pro hodnocení kvality života vhodné proto, že mohou být spočítány či jinak určeny a jsou očištěni od subjektivní stránky pohledu hodnotitele či dotazované osoby. Naopak mezi subjektivní faktory patří například pocit štěstí, spokojenost v práci, rodinné vztahy, spokojenost v manželství či partnerství, apod. Subjektivní bývají zpravidla mnohem složitěji měřitelné. Často se jejich úroveň hodnotí buď bodovou stupnicí, např. od 0 do 10, kdy 0 znamená nejhorší stav a naopak číslo 10 nejlepší situaci, nebo se využívají slovně popsané stavy, např.: velice spokojen, spokojen, spíše spokojen, spíše nespokojen, nespokojen, velice nespokojen. Takových to slovních stupnic hodnocení může být velkou množství, zpravidla si každý, kdo danou problematiku zkoumá, volí vlastní řadu stupnice hodnocení. [10]

3.3 Měření kvality života

Způsob měření kvality života se mění vzhledem k velikosti regionu, ve kterém je měření prováděno. Pro globální srovnání se využívají jiné indexy než pro srovnání krajů, okresů či měst. V oblasti globální je využíván ukazatel HDP (hrubý domácí produkt), HPI (index lidské chudoby) nebo například HDI (index lidského rozvoje). Pro měření kvality života na lokální úrovni jsou využívány zpravidla podrobnější indexy. Důvodem může být to, že buď se některé indikátory pro danou oblast samostatně nesledují, či jiné indexy nám mohou lépe představit skutečnou situaci. [10]

3.3.1 Indikátory ECI/TIMUR

Jedná se o uzpůsobené indikátory pro Českou republiku, pochází ze sady společných evropských indikátorů. Tato sada obsahuje celkem 10 indikátorů, které jsou zaměřeny jak na kvalitu života, tak na udržitelný rozvoj. Patří mezi ně:

- Spokojenost obyvatel s místním společenstvím – jedná se o podíl spokojených a nespokojených občanů s městem jako s místem, kde žijí či pracují

- Místní příspěvek ke změně klimatu – zjišťuje se emise CO₂ na obyvatele
- Mobilita a místní přeprava – zjišťuje se mobilita občanů na území daného města
- Dostupnost veřejných prostranství a služeb - procento občanů žijících v dosahu 300 m od veřejných prostranství větších než 5 000 m²
- Kvalita místního ovzduší - počet případů překročení mezních hodnot vybraných látek znečišťujících ovzduší
- Cesty dětí do školy a ze školy – procento dětí dopravujících se do školy autem, hromadnou dopravou, na kole nebo pěšky
- Nezaměstnanost – v této oblasti je hlavním indikátorem dlouhodobá míra nezaměstnanosti
- Zatížení prostředí hlukem - podíl obyvatelstva, které je vystavené působení hluku $L_{noc} > 55 \text{ dB(A)}$
- Udržitelné využívání území – hlavním ukazatelem je procento rozlohy zvláště chráněných území
- Ekologická stopa – představuje množství přírodních zdrojů, které město spotřebuje v daném roce k zajištění všech funkcí nezbytných k jeho fungování [16]

V této části práce budou blíže probrány vybrané indikátory z řady ECI/TIMIUR, které budou dále využity pro měření kvality života obyvatel ve vybraných městech ČR.

Spokojenost obyvatel s místním společenstvím

Tento indikátor se měří pomocí stupnice od 0 do 10, kdy 0 znamená, že obyvatelé nejsou spokojeni, naopak hodnota 10, že jsou maximálně spokojeni. Výsledkem tohoto šetření je pouze jakási představa o tom, do jaké míry jsou obyvatelé spokojeni, či nespokojeni. Jedná se o velice subjektivní indikátor. V této oblasti se využívá metodika dotazníkového průzkumu.

Mobilita a místní přeprava

Tento indikátor zjišťuje a popisuje mobilitu občanů žijících na území daného města nebo obce. Sleduje se zde několik oblastí. Jedná se o průměrný počet cest, které vykoná každý občan během dne; účel cest a jejich pravidelnost během týdne; průměrnou denní vzdálenost cesty na osobu; délku (čas) trvání cesty; použité druhy dopravy. Přesné cíle zjišťování tohoto indikátoru nejsou stanoveny. Hlavním smyslem je však zjišťování, jak se dané dílčí ukazatele mění v jednotlivých letech. [16] Cílem je snižování individuální automobilové dopravy,

podpora cyklo dopravy a hromadné městské dopravy. Snížením individuální automobilové dopravy dojde nejen k snížení emise nebezpečných plynů, ale často také k lepšímu zprůjezdění města a zvýšení bezpečnosti na silnicích.

Dostupnost veřejných prostranství a služeb

Sledujeme přístup obyvatelstva k blízkým veřejným prostranstvím a základním službám. Tato dostupnost se sleduje ve vzdálenosti 300 m od domu či bytu. Mezi veřejná prostranství, u kterých je tato dostupnost sledována, patří: parky, otevřená prostranství, sportovní zařízení, zdravotnické služby, linky hromadné dopravy, veřejné školy, obchod se základními potravinami, nádoby na separovaný odpad. V tomto indikátoru se sleduje pouze to, zda je daná služba dostupná, nikoli její kvalita. Právě to, zda mají občané přístup k základním službám, velice ovlivňuje kvalitu života.

Cesty dětí do a ze školy

Hlavním smyslem tohoto indikátoru je zvýšení bezpečnosti dětí. Zjišťuje se, zda se děti do školy dopravují hromadnou dopravou, dováží je rodiče autem, chodí pěšky či jezdí na kole. V posledních letech byl zaznamenán nárůst dětí, kteří se do školy dopravují na kole. To by mělo vést k tomu, že budou pořádány výuky jízdy na kole a dopravní výchova. Ve většině větších měst je již zřízeno dětské dopravní hřiště, kde výuka správného pohybu v dopravě probíhá. Jako jednotka měření je zde stanoveno procento dětí, dle zvoleného způsobu dopravy.

3.3.2 Regionální index kvality života v krajích ČR

Tento způsob měření kvality života nahlíží na problematiku ze tří úrovní. Kdy se každá skládá z několika pod úrovní, ty pak obsahují již konkrétní ukazatele, které jsou pro danou oblast počítány.

- předpoklady pro dlouhý a zdravý život
 - demografické předpoklady
 - zdraví a bezpečnost obyvatelstva
 - kvalita životního prostředí
- předpoklady pro tvořivý život s dostatečným vzděláním
 - úroveň školství a vzdělanost obyvatel
 - rodina a sociální soudržnost

- práce a možnosti společenského uplatnění
- předpoklady pro přiměřenou životní úroveň
 - ekonomická výkonnost regionu
 - sociální status obyvatel [10]

3.3.3 Indikátory kvality života pro kraje ČR

Ačkoli se jedná o indikátory pro kraje, jsou použitelné i pro hodnocení měst. Jednotlivé údaje pro výpočet indikátorů jsou sledovány také za města. Proto zde není problém aplikace na nižší územní celek. Indikátory jsou rozděleny do 7 oblastí:

- demografický vývoj – mezi indikátory patří počet obyvatel, věková struktura, přirozený přírůstek, migrace, sňatečnost a rozvodovost, míra urbanizace
- kriminalita a sociální patologie – pro hodnocení této oblasti se využívá počet zjištěných trestních činů, hospodářská kriminalita, počet loupeží a vloupání, počet znásilnění a vražd
- sociální oblast – v sociální oblasti se hodnotí míra nezaměstnanosti, podíl nezaměstnaných mladých (15-29 let) lidí na celkovém počtu nezaměstnaných; počet uchazečů na jedno pracovní místo; průměrná měsíční mzda; průměrná výše důchodu
- zdravotní stav a zdravotní péče – mezi indikátory ze zdravotního hlediska patří úmrtnost; kojenecká a novorozenecká úmrtnost; počet lékařů na 1000 obyvatel; počet lůžek v nemocnicích na 1000 obyvatel; procento pracovní neschopnosti
- vzdělání – počet studentů na gymnáziích a SOŠ
- bytová výstavba – počet vystavěných domů a bytů; počet vydaných stavebních povolení; průměrná hodnota dokončených staveb
- ekonomika – v oblasti ekonomiky se hodnotí úroveň HDP; počet podnikatelů; ekonomická aktivita a dále zaměstnanost podle sektorů národního hospodářství
- environmentální oblast – je zjišťováno množství emisí nebezpečných látek; produkce odpadů; investice na ochranu ŽP [24]

4 KVALITA ŽIVOTA V NOVÝCH LOKALITÁCH VE VYBRANÝCH KRAJSKÝCH MĚSTECH

Pro posouzení kvality života byla vybrána tři krajská města a dále vytipovány oblasti, ve kterých došlo po roce 1989 k developerské výstavbě. Rozebrány budou některé obytné čtvrti v Pardubicích, Hradci Králové a Liberci. Tato města byla vybrána na základě posouzení velikosti, ekonomické situace a počtu obyvatelstva tak, aby bylo možné jejich porovnání. Zohledněna je zejména úroveň občanské vybavenosti, dopravní dostupnosti, možnosti rekreace, ale také samotná úroveň bydlení. Kvalita života je v této práci hodnocena z hlediska plnění funkce měst, které nejvíce ovlivňují spokojenost obyvatel s daným prostředím. Jedná se o již zmiňované oblasti občanské vybavenosti, bydlení, dopravy a rekreace. V práci nebude posuzována oblast pracovních příležitostí ani úroveň technické infrastruktury, pouze její existence.

4.1 Pardubice

Město Pardubice je sídelní město Pardubického kraje. Nachází se ve východních Čechách na soutoku řeky Labe a Chrudimky. Město se rozkládá na území téměř 78 km² a leží v nadmořské výšce 215 – 237 metrů. Počet stálých obyvatel města se pohybuje kolem 90 tisíc. Město je velice dobře dopravně dostupné, nachází se na hlavním železničním koridoru, je vzdálené pouze 104 km od hlavního města Prahy. Za výhodu je také považována existence letiště se smíšeným provozem. [8] Pardubice jsou také součástí bicentrické aglomerace Hradecko - Pardubické.

4.1.1 Historie města Pardubice

První zmínka o městě pochází již z konce 13. století. Městem se stávají kolem roku 1340. Za nejvýznamnější osobnost tehdejší doby, a pro Pardubice významnou i dnes, je považován Arnošt z Pardubic. Již v 15. století se v Čechách ustálilo přísloví: „Skví se jako Pardubice.“ což svědčí o významnosti města. Za rozkvět se zasloužil rod pánů z Pernštejna, kteří přestavěli město (zámek, náměstí a okolní prostředí) do dnešní podoby. Od roku 1560 vlastní město královská komora a nastává období úpadku Pardubic.

Za velice podstatné období je pro město považován rok 1845, tedy rok výstavby železniční tratě do Prahy a Olomouce. Později se začíná budovat dráha do dalších měst a z Pardubic se stává významný dopravní uzel. Díky své strategické poloze, která umožnila to, že se město nachází na hlavním železničním koridoru v České republice, mohlo docházet

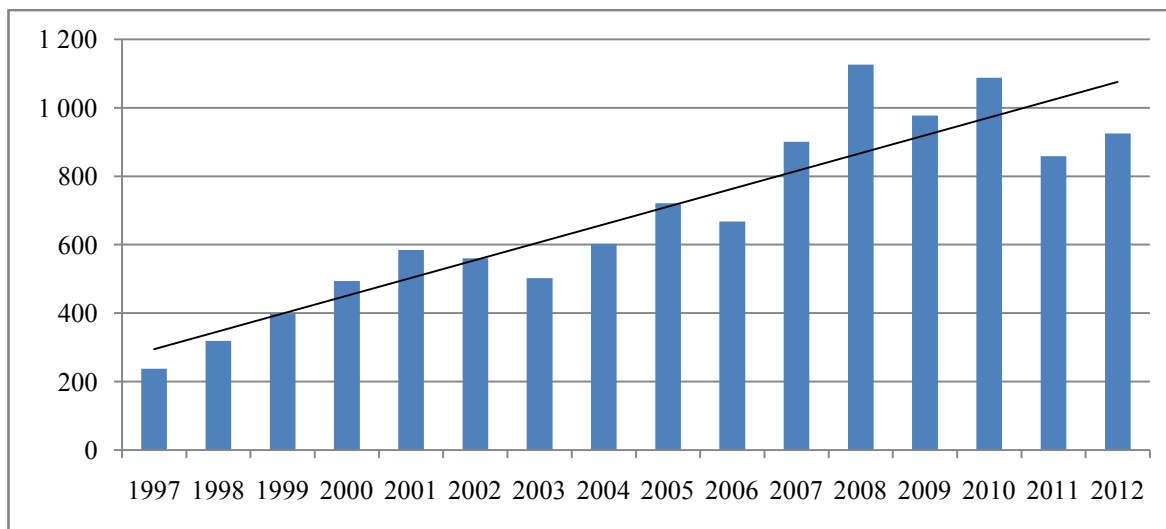
k dalšímu rozvoji města. Právě výstavba železnice byla v období industriální revoluce podmínkou pro významný rozvoj českých měst. Ihned po zřízení železnice se v Pardubicích začal rozvíjet průmysl. Za vlivné podniky je možné jmenovat například Fantovy závody (dnes Paramo) nebo podnik Prokop a synové, které představují rozvoj zejména průmyslu strojírenského a potravinářského. [12]

4.1.2 Výstavba rodinných domů v Pardubickém kraji

Již historie města Pardubice nám napovídá, že oblast Pardubického kraje bude významnou oblastí osídlení. K největšímu rozmachu města Pardubice dohází po průmyslové revoluci a i v posledních letech je tato oblast velice lukrativní pro obyvatelstvo.

Výstavba rodinných domů má v oblasti Pardubického kraje rostoucí charakter. Tuto skutečnost znázorňuje Graf 2, ze kterého je patrné, že výstavba rodinných domů roste. Zatímco v roce 1997 bylo vystavěno na území Pardubického kraje 238 domů v posledním uvedeném roce, tedy v roce 2012 činí počet domů 925. Maximum ve sledovaném období představuje výstavba v roce 2008, kdy bylo vystavěno celkem 1 126 rodinných domů. I v následujících letech lze očekávat nárůst výstavby rodinných domů. I když se staví také bytové domy, počet dokončených bytů v RD převyšuje počet dokončených bytů v BD.

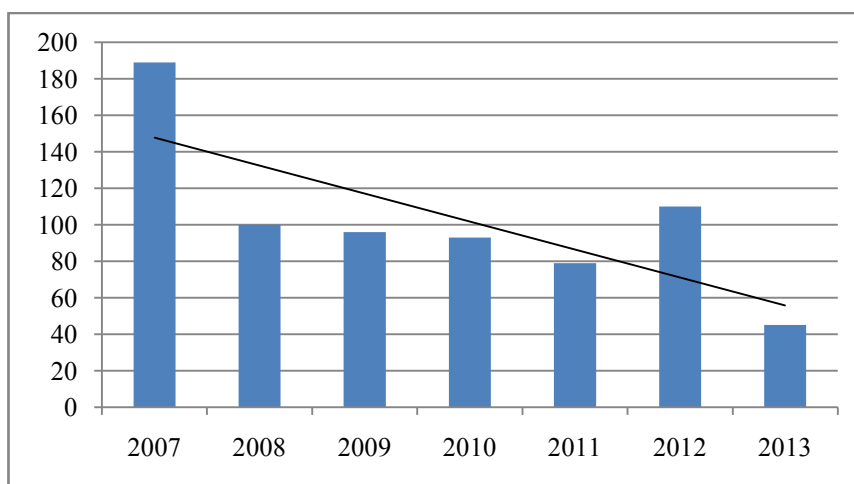
Graf 2: Vývoj počtu dokončených RD v Pardubickém kraji v letech 1997 – 2012



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat ČSÚ*

Naopak následující Graf 3 má klesající charakter. Zobrazuje počet dokončených bytů v rodinných domech v letech 2007 – 2013. Hodnoty za celý Pardubický kraj mají rostoucí charakter, ale hodnoty pouze za město Pardubice klesající. Z těchto údajů je možné usuzovat, že dochází k nárůstu výstavby zejména v menších městech a vesnicích.

Graf 3: Vývoj počtu dokončených bytů v RD v Pardubicích v letech 2007-2013



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat ČSÚ*

Pro mapování kvality života ve městě Pardubice byly vybrány tři oblasti města. Jedná se o Svítkov, Cihelnu a Rosice. Jedná se o městské části, kde dochází nebo v posledních letech došlo k výstavbě čtvrtí rodinných domů. Hovoříme zde o tzv. vnitřní suburbanizaci, tedy stěhování lidí do okrajových částí měst. Obrázek 7 zobrazuje katastrální členění města Pardubice. Červenou barvou jsou vyznačené mapované suburbánní lokality. Cihelna je na tomto obrázku součástí vyznačené oblasti Pardubice a nachází se v severovýchodní části.



Obrázek 7: Katastrální členění města Pardubice s vyznačenými mapovanými oblastmi

Zdroj: vlastní

4.1.3 Svítkov

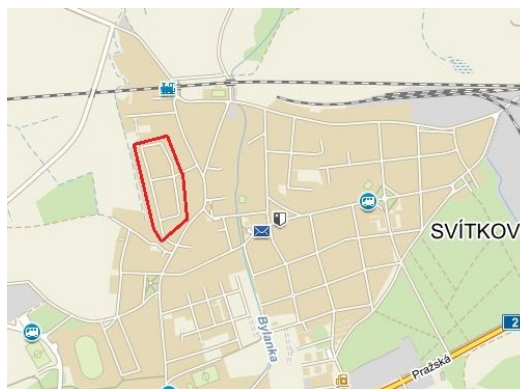
První oblastí pro mapování byla stanovena městská část Svítkov, která je součástí městského obvodu Pardubice VI. K 1. lednu 2015 mělo v tomto obvodu trvalé bydliště 3 565 obyvatel. Tabulka 2 zobrazuje vývoj počtu obyvatelstva ve Svítkově od roku 1997 do roku 2015. Stavby jsou uvedeny vždy k 1. 1. daného roku. Za celé sledované období se počet obyvatelstva zvýšil o 37,27 procent. V absolutním vyjádření se jedná o 968 obyvatel. Pouze ve dvou letech v rámci tohoto období došlo ke snížení počtu občanů a to v roce 2003 a 2005. Naopak k největšímu nárůstu dochází mezi lety 2008 až 2011.

Tabulka 2: Vývoj počtu obyvatel městské části Svítkov v letech 1997 - 2015

Rok	Počet obyvatel	Meziroční změna počtu obyvatelstva
1997	2 597	X
1998	2 614	0,65
1999	2643	1,11
2000	2649	0,23
2001	2695	1,74
2002	2698	0,11
2003	2663	-1,30
2004	2682	0,71
2005	2657	-0,93
2006	2661	0,15
2007	2718	2,14
2008	3000	10,38
2009	3189	6,30
2010	3299	3,45
2011	3408	3,30
2012	3453	1,32
2013	3465	0,35
2014	3512	1,36
2015	3565	1,51

*Zdroj: vlastní
zpracování dle [21]*

Svítkov se stal oblíbenou oblastí pro výstavbu rodinných domů zejména v posledních letech. Jedná se o významnou suburbánní lokalitu v rámci města Pardubice. Ve Svítkově se nachází dvě developerské oblasti. První z nich byla umístěna v ulicích Habřinská, V Oklíkách a Na Parohách. Obrázek 8 zobrazuje na mapě lokaci první oblasti developerské výstavby.



Obrázek 8: Umístění nové výstavby ve Svítkově (oblast 1)

*Zdroj: upraveno dle
mapy.cz*

Výstavbu provedla společnost Bouwfonds ČR, bytová výstavba s. r. o. Předmětem bylo vystavění celkem 165 rodinných domů (z toho 109 řadových, 18 dvojdomů a 38 samostatně stojících domů). Součástí bylo vytvoření nové uliční sítě, inženýrských sítí a zeleně. Využití prostor výstavby byl v územním plánu města Pardubice funkčně vyčleněn k nízkopodlažnímu předměstskému bydlení a pro služby obyvatelstvu v místním měřítku. Záměr společnosti využít prostor k výstavbě rodinných domů byl schválen. Výstavba započala v dubnu roku 2008 a probíhala ve třech etapách, kdy první domy byly připraveny k nastěhování již v roce 2009. Poslední doby byly osídleny v roce 2011. [2] Jako velice pozitivní lze hodnotit vzhled domů, které byly zapuštěny do původní zástavby tak, aby nebyl narušen ráz území. Jednotný vzhled působí čistým a uspořádaným dojmem. Domy jsou prosluněné s malou předzahrádkou, která odděluje veřejný prostor od soukromého.

Tato lokalita rodinných domů byla vystavěna prostřednictvím developerské společnosti Bouwfonds ČR jako celá městská čtvrť. Developeři tedy nejen nakoupili a rozparcelovali pozemky, ale provedli také výstavbu jednotlivých domů. Od toho se také odvíjí cena domů. V rámci nových čtvrtí rodinných domů je v posledních dvaceti letech k vidění varianta, kdy developerské společnosti skoupí pozemky a poté rozprodají jako stavební parcely, zpravidla napojené na inženýrské sítě. Druhou možností je, že developeři provedou i celou výstavbu. V podkapitole 2.2.3 byly rozebrány výhody a nevýhody, při rozhodování mezi koupí domu vystavěného developerskou společností, nebo výstavbou svépomocí.

V této oblasti je však nutno vyzdvihnout, že ponechání celé čtvrti na developerské společnosti se vyplatilo. Oblast působí celistvým dojmem. Zároveň je třeba také zmínit, že domy mají tradiční vzhled, nejedná se o moderní pojetí, které by do dané lokality nezapadalo.

Obrázek 9 zobrazuje vzhled zástavby v dané oblasti. K domům náleží také garáž a stání před vjezdem do garáže.

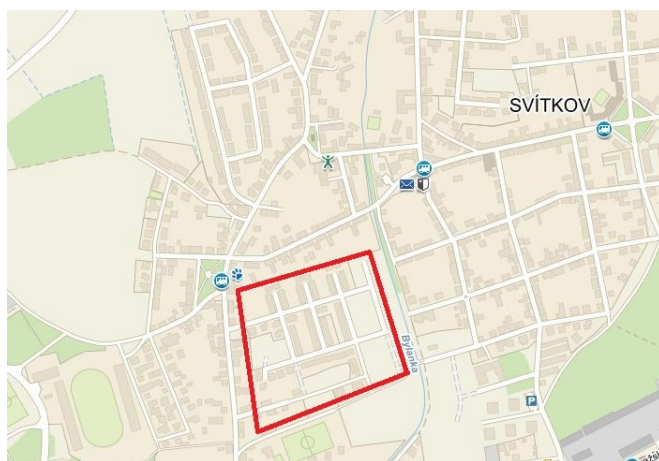


Obrázek 9: Řadové domy vystavěné společností Bouwfonds ČR, bytová výstavba s. r. o.

Zdroj: vlastní

Ačkoli zástavba působí velice pozitivně, má i svá negativa. Mezi ně můžeme zařadit například to, že zde chybí parkovací místa. Je počítáno, že daná rodina má pouze jedno auto, popř. dvě. Kdy jedno z nich musí být zaparkováno v garáži, druhé v prostoru před ní. Jedná se však o velice nepraktické řešení. V případě, že je z nějakého důvodu u domu třeba zaparkovat aut více, nastává zde problém s průjezdností silnice. Za další oblast, která nebyla zcela šťastně řešena, je absence dětského hřiště a odpočinkové zóny. Developerské společnosti se zpravidla snaží vytěžit z daného projektu co nejvíce finančních prostředků. Rozparcelují tak a rozprodají celou oblast. Není zde ponechána plocha, která by mohla být využita pro vybudování dětského hřiště, umístění laviček, vysázení zeleně. Tyto plochy, které slouží zejména ke každodenní relaxaci a odpočinku místních obyvatel, v oblasti nové zástavby Svítkov chybí.

Druhá oblast developerské zástavby se nachází v ulicích Na Humenském, Dr. Matouška, Laty Brandisové, Dostihová, Ke Stájím. Dále v současné době pokračuje výstavba, která je součástí této oblasti, v ulici Františka Ventury. Obrázek 10 zobrazuje umístění druhé lokality nově vystavěných rodinných domů.



Obrázek 10: Umístění nové výstavby ve Svítkově (oblast 2)

*Zdroj: upraveno dle
mapy.cz*

Druhou čtvrt' rodinných domů ve Svítkově vystavěla společnost CZ stavební holding, a. s. Nyní se v dané oblasti nachází 108 dokončených rodinných domů. Jedná se o individuálně stojící RD, dvojdomy a řadové domy. Dalších 54 domů bude k dispozici po dokončení druhé etapy výstavby, která započala již v minulém roce.

Vzhled výstavby je velice podobný, jako v oblasti 1, která byla rozebrána výše. Domy jsou patrové s podkrovím se sedlovou střechou. Opět se jedná o tradiční vzhled, přičemž zástavba je jednotného charakteru. Obrázek 11 zobrazuje vzhled domů vystavěných společnostmi CZSH, a. s.



Obrázek 11: Nová zástavba ve Svítkově (oblast 2)

Zdroj: vlastní

Nejen vzhled zástavby má podobný charakter, jako v první oblasti. Co se týče vybavenosti území, opět zde chybí parkovací místa pro případ, že bude rodina vlastnit dopravních prostředků více. Prostor pro dětské hřiště zde také chybí. Na okraji zástavby byl však vyčleněn prostor pro dostatečný počet nádob na separovaný odpad.

Vzhledem k tomu, že občanskou vybavenost a charakter území lze hodnotit mnohými indikátory, bylo zvoleno více pohledů. Jako první bylo vybráno posouzení území dle výskytu základních prvků, které jsou pro městské čtvrti významné zejména z důvodu uspokojování základních potřeb pro bydlení, tedy oblast bezpečnosti (chodníky, osvětlení, parkovací místa), oblast čistého prostředí (odpadkové koše, koše na psí exkrementy, nádoby na separovaný odpad) a dále oblast týkající se každodenního odpočinku (lavičky, zeleň, dětské hřiště). Výskyt jednotlivých jevů ve vybraných mapovaných oblastech ve městě Pardubice v rozdělení na výskyt ve staré a nové oblasti zástavby zobrazuje Tabulka 3. Existence jevů byla zjištěna prostřednictvím osobního mapování na daném území. Níže uvedená Tabulka 6 obsahuje porovnání všech mapovaných lokalit ve městě Pardubice.

Tabulka 3: Výskyt základních jevů v lokalitě Svítkov

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Koše na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	100
nová	ano	ne	ano	ne	ne	ne	ano	ne	ne	33

Zdroj: vlastní

Oblast je dále hodnocena z pohledu dostupnosti základní občanské vybavenosti (kapitola 4.1.7), vzdálenosti k vybraným významným bodům (kapitola 4.1.8) a dle dopravního napojení na MHD (kapitola 4.1.9).

4.1.4 Rosice

Druhou mapovanou oblastí ve městě Pardubice jsou Rosice, které jsou součástí městského obvodu VII. Rosice mají katastrální rozlohu 4,4 km² a žije zde 2 159 obyvatel. Také tato městská část se v posledních letech stala oblíbenou lokalitou developerské výstavby. Její umístění znázorňuje Obrázek 12.



Obrázek 12: Lokalizace nové zástavby rodinných domů v Rosicích

*Zdroj: vlastní úprava
dle mapy.cz*

Nová čtvrť byla vystavěna na základě individuální výstavby majiteli jednotlivých pozemků. Nejedná se o jednotnou zástavbu, jako tomu bylo např. ve Svítkově. Převážnou část nové zóny tvoří patrové domy s podkrovím a několik bungalovů. Jedná se o domy tradičního vzhledu se sedlovou střechou. Daná lokalita je velice dobře napojena na starou zástavbu a zapadá tak do původního prostředí. Vystavěno zde bylo celkem cca 60 rodinných domů.



Obrázek 13: Vzhled nové zástavby v lokalitě Rosice

Zdroj: vlastní

Obrázek 13 podává informaci o vzhledu zástavby v nové oblasti městské části Rosice. Celá lokalita působí symetrickým a uspořádaným dojmem. Za nevýhody nově vytvořené městské části je možné považovat absenci chodníků a parkovacích míst. Opět zde nebyl vyčleněn prostor pro odpočinkovou zónu. Chybí zde také odpadkové koše. Situace je tedy obdobná, jako v mapované části ve Svítkově. O existenci výskytů základních sledovaných

jevů informuje Tabulka 4. Hodnocení této lokality a její porovnání s ostatními suurbánními zónami bude provedeno opět v kapitolách, které jsou uvedeny v další části této práce.

Tabulka 4: Výskyt základních jevů v lokalitě Rosice

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Koše na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	100
nová	ne	ne	ano	ne	ne	ne	ano	ne	ano	33

Zdroj: vlastní

4.1.5 Cihelna

Třetí suburbánní zónou je nově vybudovaná městská část, která je součástí městského obvodu Pardubice II. Cihelna má katastrální rozlohu 19,37 km² a je významnou rozvojovou plochou určenou k bydlení. V této oblasti se nachází zcela nová čtvrť nazývaná Nová Cihelna, jejíž výstavba byla dokončena v třetím čtvrtletí roku 2012. Obrázek 14 znázorňuje lokalizaci nové zástavby, která je na mapě vyznačena červeně.



Obrázek 14: Lokalizace nové zástavby v oblasti Cihelna

*Zdroj: vlastní úprava
dle mapy.cz*

Tzv. Novou Cihelnu nechala vystavět společnost Stavconsult Projekt a.s. Při projektování bylo bráno na zřetel heslo: Klidné a pohodlné bydlení s vysokým standardem. Mimo bydlení v bytovém domě je zde na výběr ze tří druhů rodinných domů: řadový dům (28 domů s užitnou plochou okolo 148 m²), atriový dům (19 domů s užitnou plochou v rozmezí 121 – 236 m²) a dvoupodlažní atriový dům (8 domů s užitnou plochou kolem 152 m²). Již výběr výstavby atriových domů je zajímavý, k vidění tento typ RD je pouze zřídka. Obrázek 15 vyobrazuje atriové domy po levé a pravé straně, dvoupodlažní atriové domy jsou k vidění v pozadí obrázku. [40]



Obrázek 15: Vzhled zástavby v oblasti Nová Cihelna

Zdroj: vlastní

Nová Cihelna byla vystavěna jako komplex jednotného vzhledu, což lze hodnotit pozitivně. Před domy nalezneme parkovací místa. Byla zde také vyčleněna plocha, kde bylo vybudováno dětské hřiště s odpočinkovou zónou. Kolem celé oblasti je vysázeno dostatečné množství zeleně, které během několika let vytvoří oblast vhodnou pro každodenní rekreaci a odpočinek. Bohužel si tato lokalita nenašla oblibu u občanů. Z 55 rodinných domů jsou prodané pouze 4, tedy pouhých 7 % domů je obydlených. Další 4 domy jsou v současné době rezervovány. Zóna na první pohled působí velice opuštěně. Chybí zde také základní vybavenost, jako jsou kontejnery na separovaný odpad (v celé lokalitě se nachází pouze jedna nádoba na směsný odpad), dále chybí odpadkové koše včetně košů na psí exkrementy. Za negativní lze také považovat absenci chodníků, ačkoli se jedná o obytnou zónu, vybudování chodníků alespoň na jedné straně by bylo pro zajištění bezpečnosti vhodné. Následující Tabulka 5 podává informaci o výskytu základních jevů v Cihelně.

Tabulka 5: Výskyt základních jevů v Cihelně

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Košé na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	100
nová	ne	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ano	ano	44

Zdroj: vlastní

Důvodem neosídlenosti domů je dle názoru autorky vysoká cena nabízených nemovitostí. U řadových domů se jedná o cenu kolem 5 milionů Kč. Dvoupodlažní atriové domy mohou být pořízeny cca za 5,3 milionu Kč a cena jednopodlažních atriových domů se pohybuje dle

velikosti od 5 do 8 milionu Kč. Vzhledem k tomu, že daná lokalita je již 2,5 roku připravena k nastěhování a prodej domů u developerských projektů začíná již s výstavbou daných oblastí, hovoří se zde o době cca 3,5 roku, za kterou si tento projekt nenašel poptávku. Tabulka 6 uvádí výskyt základních jevů v oblasti Nová Cihelna, kde z 9 zjišťovaných oblastí splňuje 4. Z tohoto pohledu hodnocená se však oblast Nová Cihelna jeví jako lepší oblastí pro bydlení, než Svítkov. Stejně jako u předchozích oblastí města Pardubice bude také zde provedeno hodnocení oblasti z několika pohledů v další části této práce.

4.1.6 Základní hodnocení vybraných suburbánních lokalit města Pardubice

Níže uvedená Tabulka 6 podává přehled o výskytu základních jevů, které byly vybrány pro základní zhodnocení vybraných lokalit. Jak už bylo uvedeno, jedná se o oblast bezpečí (chodníky, pouliční osvětlení, parkovací místa), čistoty oblasti (nádoby na separovaný odpad, odpadkové koše, koše na psí exkrementy) a možnosti odpočinku (lavičky, zeleň, dětské hřiště).

U všech tří lokalit byl zaznamenán úplný výskyt sledovaných jevů ve staré zástavbě. Proto z tohoto pohledu nelze říci, která oblast je nejlepší, všechny tři poskytují základní podmínky pro kvalitní bydlení. Naopak v oblasti nových městských čtvrtí již dochází k různým úrovním výskytu. Jako nejvhodnější novou suburbánní zónou se jeví Nová Cihelna, kde hodnocení činí 44 %, lokalita Rosice i Svítkov mají stejné hodnocení, jevy jsou zde zastoupeny z 33 %. Jedná se však o velice základní hodnocení, proto nelze pouze z této oblasti provádět závěry.

Tabulka 6: Výskyt základních sledovaných jevů ve vybraných lokalitách města Pardubice

	Svítkov		Rosice		Cihelna	
	stará	nová	stará	nová	stará	Nová
Chodníky	ano	ano	ano	ne	ano	ne
Parkovací místa	ano	ne	ano	ne	ano	ano
Veřejné osvětlení	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Lavičky	ano	ne	ano	ne	ano	ne
Odpadkové koše	ano	ne	ano	ne	ano	ne
Koše na psí exkrementy	ano	ne	ano	ne	ano	ne
Nádoby na sep. odpad	ano	ano	ano	ano	ano	ne
Dětské hřiště	ano	ne	ano	ne	ano	ano
Zeleň	ano	ne	ano	ano	ano	ano
Celkem v %	100	33	100	33	100	44

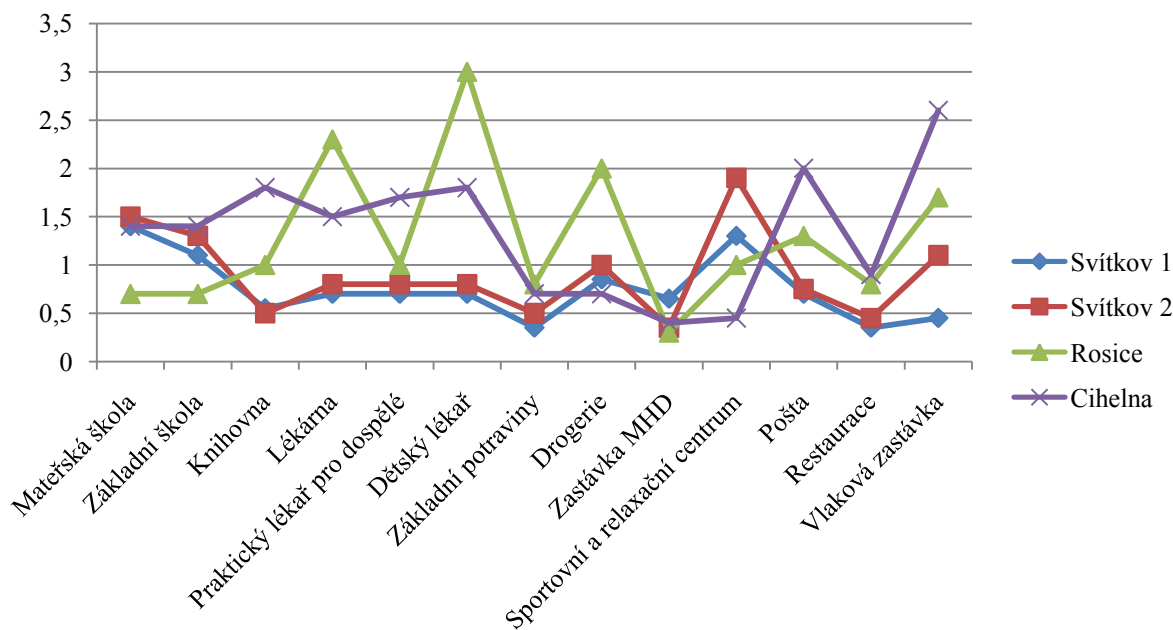
Zdroj: vlastní

4.1.7 Hodnocení vybraných lokalit dle vzdálenosti základní občanské vybavenosti

Další zvolenou oblastí pro hodnocení vybraných suburbánních zón je vzdálenost k základní občanské vybavenosti. Tato vzdálenost byla měřena z centra nových lokalit a je posuzována jako docházková, nikoli dojezdová. Uvádí se, že vhodná docházková vzdálenost představuje 15 minut chůze, což je cca 1 km. Z níže uvedeného hodnocení je však patrné, že velký počet sledovaných druhů vybavenosti tento požadavek nesplňuje. U základní občanské vybavenosti je nutné, aby byly jednotlivé druhy dostupné všem občanům, tedy i těm, kteří nevlastní dopravní prostředek.

V lokalitě Svítkov byla měření prováděna z obou nových čtvrtí, ale daná vzdálenost se v průmětu téměř neliší. Vzdálenosti jsou uvedeny v kilometrech. Níže uvedený Graf 4 umožňuje vyhodnotit, která z oblastí je z hlediska vzdálenosti základní občanské vybavenosti nejvhodnější. Graf byl sestaven na základě údajů, které obsahuje Tabulka 21 Vzdálenosti k základní občanské vybavenosti včetně průměrné hodnoty ve vybraných lokalitách uvedena příloze B. Z grafu je patrné, že jako nejlepší oblast je možné vyhodnotit Svítkov (oblast 1 i oblast 2), naopak jako nejhorší oblast je hodnocena lokalita Rosice nad Labem, jejíž základní občanská vybavenost je nedostačující. Některé jevy se nenachází v docházkové vzdálenosti, ale je třeba využití dopravního prostředku.

Graf 4: Vzdálenosti k základní občanské vybavenosti v km ve vybraných oblastech města Pardubice



Zdroj: vlastní

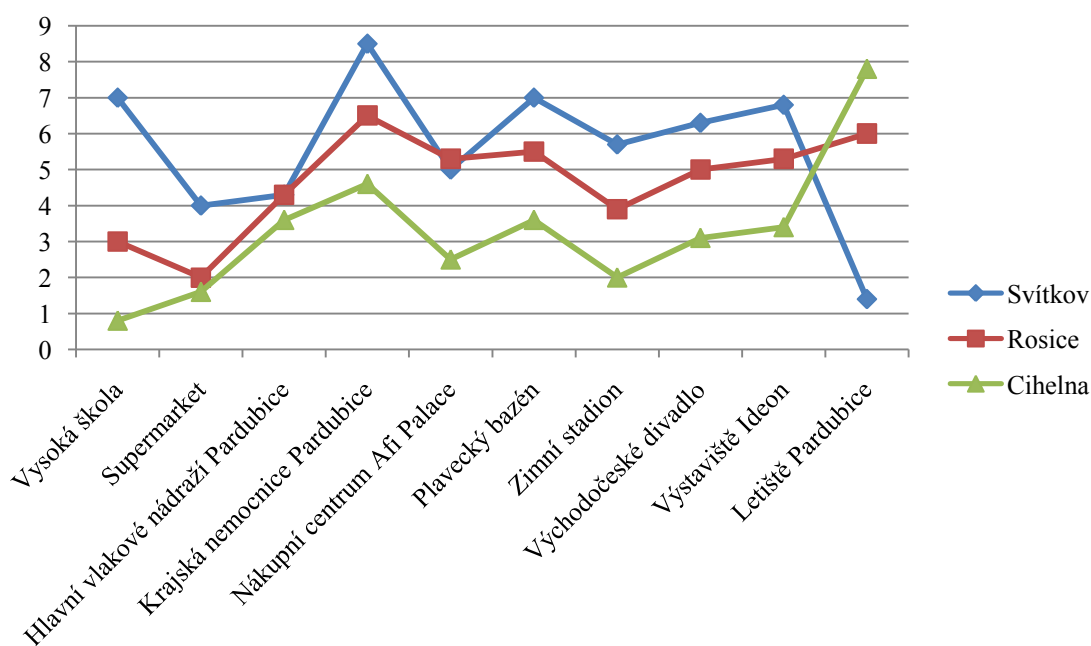
4.1.8 Hodnocení suburbánních zón dle vzdálenosti k významným bodům

V této části práce bude posouzena vzdálenost nových developerských oblastí od významných bodů daného města – Pardubic. Bylo stanoveno několik významných bodů, které jsou dle autorky navštěvované, občany vyhledávané a jedná se o vyšší občanskou vybavenost typickou pro dané město. Zařazena byla oblast nákupů, kultury, sportu, zdraví, vzdělávání a dopravních možností. Celkem bylo vybráno 10 významných bodů, z nichž 9 představuje konkrétní body, které jsou pro všechny oblasti stejné, pouze supermarket bude brán v úvahu ten nejbližší k dané suburbánní zóně. Níže uvedené významné body byly vybrány z důvodu významnosti pro město Pardubice. Velký počet z nich reprezentuje město v okolí a jsou vhodnými oblastmi pro přilákání turistů. Vzdálenosti jsou uvedeny v kilometrech.

Graf 5 byl sestaven z hodnot, které obsahuje Tabulka 22 v Příloze B. Z grafu je patrné, že lokalita, která je dle hodnocení vzdálenosti k vybraným významným bodům vybrána za nejlepší, je Cihelna. Druhou oblastí jsou Rosice nad Labem a jako lokalita nejvzdálenější k významným bodům je hodnocena suburbánní zóna Svítkov.

Hlavním účelem tohoto grafu je podání přehledu o tom, jak vzdálené jsou vybrané oblasti nových developerských projektů od významných bodů města Pardubice. Lokalita Nová Cihelna je tedy z tohoto pohledu považována za nejvhodněji umístěnou novou městskou čtvrť.

Graf 5: Vzdálenosti k významným bodům v km z vybraných oblastí města Pardubice

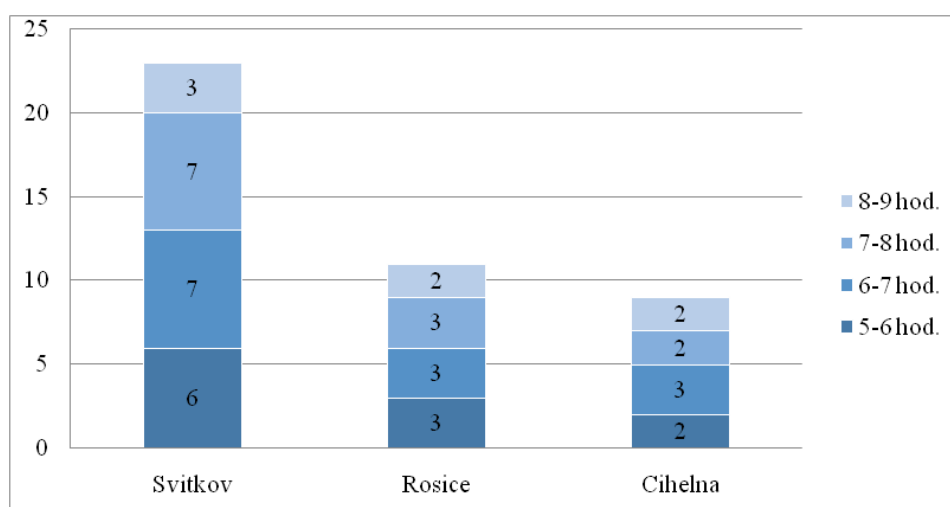


Zdroj: vlastní

4.1.9 Hodnocení vybraných oblastí města Pardubice dle dopravní obslužnosti prostřednictvím MHD

Všechny tři lokality nových developerských oblastí jsou napojeny na obsluhu městské hromadné dopravy. Do oblasti Svítkov zajíždí linky číslo 8, 15 a 88, do Rosic linka 9 a do oblasti Cihelna linky číslo 10 a 16. Pro hodnocení byla vybrána dopolední a odpolední časová rozpětí, ve kterých dochází k největšímu využívání MHD. Zjišťován je počet spojů, které zastaví v sledovaném časovém intervalu v mapované oblasti a jejichž cílový směr je zastávka Hlavní nádraží (vzhledem k tomu, že většina spojů MHD vyjíždí právě z této zastávky, bylo vybráno Hlavní nádraží jako vhodný koncový bod). Graf 6 zobrazuje celkový počet spojů a zároveň počet spojů v jednotlivých časových intervalech. Nejvíce autobusů MHD zastavuje v lokalitě Svítkov, kde ve sledovaném čase od 5 do 9 hodin, stává celkem 23 spojů (tedy v průměru 6 za hodinu). V Rosicích se pak jedná o 11 autobusů (průměrně 3 do hodiny) a na Cihelně pouze 9 spojů (průměrně 2 autobusy za hodinu). Z hlediska dopolední dopravní obslužnosti lze velice pozitivně hodnotit Svítkov.

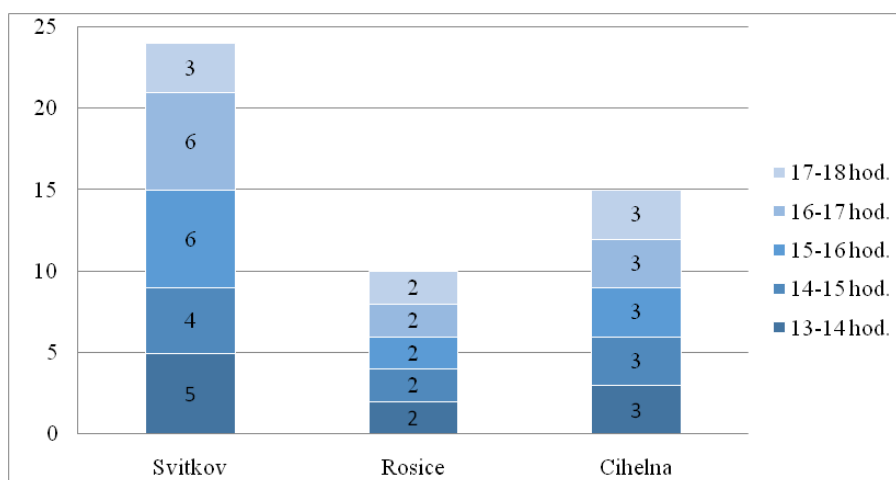
Graf 6: Počet spojů MHD v dopoledních hodinách z vybraných oblastí města Pardubice



Zdroj: vlastní zpracování dle dat idos.cz

Pro přehlednost byla odpolední spojení MHD zpracována do samostatného grafu. Graf 7 zobrazuje počet spojů ve zvoleném odpoledním časovém intervalu. Nejvíce spoji je opět obsluhována lokalita Svítkov, kde stává v časovém rozpětí od 13 do 18 hodin celkem 24 autobusů (průměrně 5 do hodiny). Naopak v Rosicích zastaví celkem pouze 10 spojů (2 do hodiny) a na Cihelně celkem 15 autobusů (3 do hodiny).

Graf 7: Počet spojů MHD v odpoledních hodinách z vybraných oblastí města Pardubice



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat idos.cz*

Pokud zhodnotíme vybrané developerské oblasti z pohledu dopravní obslužnosti MHD, potom za nejvýhodněji situovanou lokalitu hodnotíme Svítkov, kde zastavuje prakticky dvojnásobný počet spojů, než v zbylých dvou lokalitách.

4.1.10 Multikriteriální analýza nových developerských oblastí města Pardubice

Vzhledem k výše provedenému hodnocení z několika úhlů pohledu, není jednoznačné, kterou z vybraných lokalit, můžeme označit za tu, která poskytuje nejlepší a nejhorší podmínky pro kvalitní život. Pokud porovnáme situaci nových a starých lokalit, potom v každé z mapovaných oblastí, poskytují oblasti starší zástavby kvalitnější podmínky pro život, než oblasti nové. Na druhou stranu nově vystavěné domy poskytují lepší prostředí pro bydlení mladých rodin, než staré domy. Tento faktor však v hodnocení není uvažován.

V rámci hodnocení výskytu základních jevů považujeme oblast Nová Cihelna za nejlepší, ovšem i s výskytem 44 % sledovaných jevů se nejedná o uspokojivou hodnotu. Lokality Rosice a Svítkov jsou na stejné pozici s 33 %. Velké množství nedostatků je však možné postupem času odstranit (doplnit lavičky, odpadkové koše, koše na psí exkrementy).

Co se týče vzdálenosti k základní občanské vybavenosti, za nejlépe situovanou lokalitu byl vyhodnocen Svítkov (oblast 1 i 2). Právě faktor dostupnosti základní občanské vybavenosti je v hodnocení kvality života obyvatelstva velice významný. Jako nejméně vyhovující pak byla stanovena oblast Rosice nad Labem, která je velice vzdálená od základní občanské vybavenosti. Nová Cihelna je umístěna v prostoru tak, že nabízí prostor pro klidné

bydlení a zároveň není výrazně vzdálena od základní občanské vybavenosti. K významným bodům města Pardubice má nejlepší postavení v porovnání s ostatními mapovanými lokalitami Cihelna. Problémem nové zástavby zde však je nezáměr o bydlení v této čtvrti.

Z pohledu dopravní obslužnosti prostřednictvím MHD opět nejlépe hodnotíme lokalitu Svítkov, kam zajíždí cca dvakrát více autobusů, než do části Cihelna a Rosice.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem není možné jednoznačně určit, která z oblastí nové zástavby poskytuje nejlepší podmínky pro kvalitní život. Přistoupeno bylo k vytvoření hodnocení na základě pořadí, prostřednictvím přidělených bodů. S přihlédnutím k situaci, že přidělení vah k jednotlivým oblastem hodnocení by mohlo přinést snížení objektivitu hodnocení, jsou u všech stanoveny váhy stejné. Tabulka 7 udává pořadí vybraných mapovaných oblastí města Pardubice. Stanoveno bylo pořadí u jednotlivých oblastí hodnocení, poté byly přiřazeny body a na základě jejich sumace je možné provést konečné vyhodnocení. Za oblast nové zástavby, která poskytuje nejvhodnější podmínky pro kvalitní život, je dle údajů v tabulce, možné vyhodnotit oblast Cihelna. V pořadí druhou je pak městská část Svítkov a jako nejméně vhodnou považujeme Rosice.

Tabulka 7: Vyhodnocení jednotlivých mapovaných lokalit ve městě Pardubice

	Pořadí		
	Svítkov	Cihelna	Rosice
Výskyt základních jevů	2./3.	1.	2./3.
Základní občanská vybavenost	1.	2.	3.
Vzdálenost k významným bodům	3.	1.	2.
Dopravní obslužnost	1.	2./3.	2./3.
	Body		
	Svítkov	Cihelna	Rosice
Výskyt základních jevů	1,5	3	1,5
Základní občanská vybavenost	3	2	1
Vzdálenost k významným bodům	1	3	2
Dopravní obslužnost	3	1,5	1,5
Celkem bodů	8,5	9,5	6
Pořadí z bodů	2.	1.	3.

Zdroj: vlastní

4.2 Hradec Králové

Hradec Králové je krajským městem. Počet stálých obyvatel k 1. 1. 2014 činil 92 904. Město leží na soutoku řeky Labe a Orlice. Je součástí bicentrické aglomeraci Hradecko-

Pardubické. Je vzdálené pouze 100 km od hlavního města Praha. Vzhledem k přímému napojení na dálnici D11 je cesta do Prahy velice rychlá (cca 1 hodina cesta z okraje jednoho města na okraj města druhého). Rozloha Hradce Králové činí 105,6 km². [41]

4.2.1 Historie města Hradec Králové

Oblast v okolí města byla obydlená již v době prehistorické. První dochovaná písemná zmínka o tomto městě pochází z roku 1225. Ve středověku byl Hradec Králové věnným městem českých královen. Díky své výhodné poloze mělo město charakter obchodního střediska. Od 14. století se stává renesančním historickým jádrem. V tomto období se vzhledem ke své velikosti a počtu obyvatel řadil jako druhé největší město hned po Praze. Až do období třicetiletí války město roste co se velikosti i významu týče. Na konci 16. století byla vystavěna tzv. Bílá věž, která je typickou dominantou města až dodnes.

Třicetiletá válka znamená pro město obrovské ztráty na obytných domech, z městských předměstí se stávají pouhé trosky.

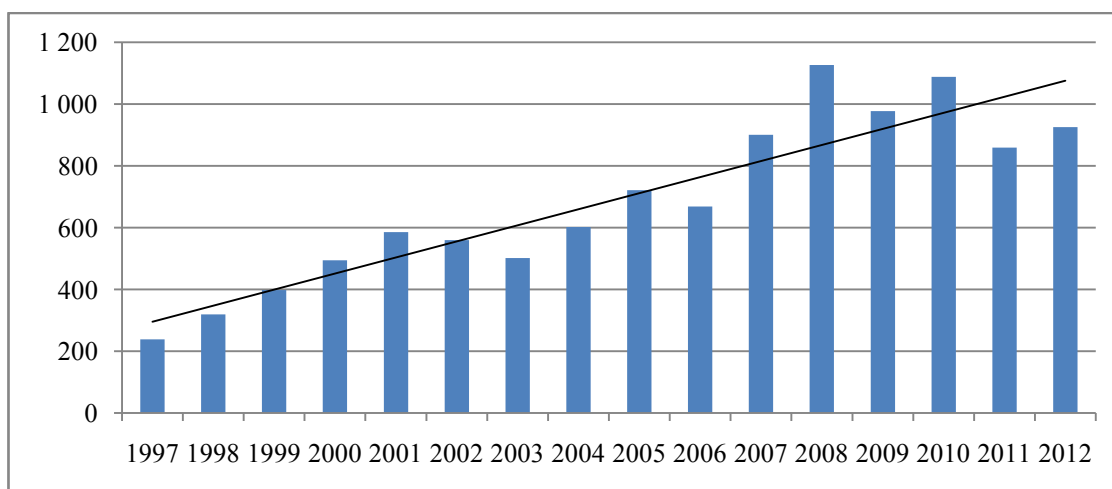
Roku 1851 byl Hradec Králové prohlášen samostatným městem. V roce 1857 byla do města přivedena železnice, což umožnilo jeho další rozvoj zejména z pohledu rozvoje průmyslu. Roku 1864 vzniká v Hradci světoznámá továrna na piana Petrof (založil Antonín Petrof). V 80. letech bylo ve městě postaveno Klicperovo divadlo a založeno muzeum.

Pro současný vzhled a situaci města byl velice významný rok 1895. Ve stejné době dochází k bourání hradeb a k vytváření prvních regulačních plánů. Po první světové válce nastává pro město nová etapa jeho vývoje. Dochází k vytváření jeho moderního urbanistického rázu. Zasluhou starosty Ulricha a jeho spolupracovníků, zejména pak díky činnosti architekta profesora Josefa Gočára se město dostává na přední místo československých měst. Pevnostní město se mění na „salon republiky“. Vývoj města je přerušen druhou světovou válkou, ale po její ukončení se znovu stává významným střediskem. Historické centrum města bylo prohlášeno památkovou rezervací. [15]

4.2.2 Výstavba rodinných domů v Královéhradeckém kraji

Graf 8 představuje vývoj výstavby rodinných domů v podmínkách Královéhradeckého kraje v letech 1997 – 2012. V posledních šesti letech výstavba ročně převyšuje 900 vystavěných domů. I v následujících letech je možné předpokládat další nárůst výstavby. Situace je stejná, jako u výše uvedeného města Pardubice.

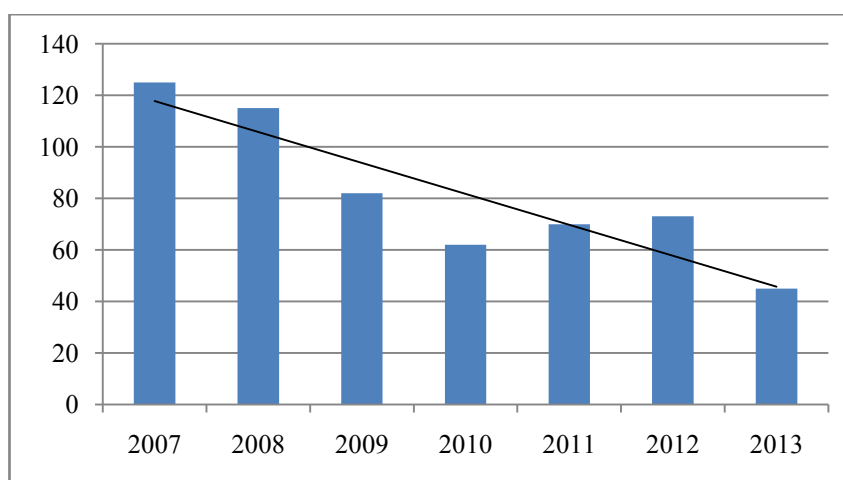
Graf 8: Vývoj počtu dokončených RD v Královéhradeckém kraji v letech 1997 - 2012



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat ČSÚ*

Stejně jako u města Pardubice je situace obdobná. Počet dokončených bytů v RD v celém Královéhradeckém kraji má rostoucí trend, zatímco ve městě HK má trend klesající, jak ukazuje Graf 9. Opět je možné usuzovat, že výstavba RD se provádí zejména v suburbánních zónách (menších městech a na vesnicích).

Graf 9: Vývoj počtu dokončených bytů v RD v HK v letech 2007-2013



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat ČSÚ*

Pro mapování kvality života ve městě Hradec Králové byly vytipovány tři lokality – Svobodné Dvory, Malšovice a Nový Hradec Králové. Obrázek 16 zobrazuje katastrální členění města Hradec Králové. Červenou barvou jsou vyznačeny městské části, ve kterých bylo provedeno mapování nových developerských oblastí.

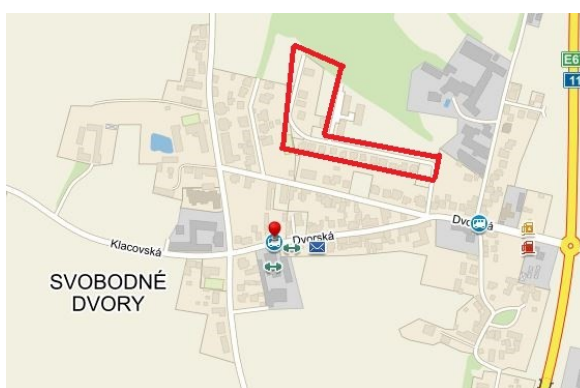


Obrázek 16: Katastrální členění města Hradec Králové

Zdroj:vlastní

4.2.3 Svobodné dvory

První mapovanou lokalitou ve městě Hradec Králové byly Svobodné Dvory. Původně se jednalo o samostatnou obec, nyní se však jedná o městskou část HK. V současné době zde žije kolem 2 200 obyvatel (poslední zveřejněný údaj o počtu obyvatelstva z roku 2014 udává 2 253 obyvatel) a katastrální rozloha tohoto území činí 6,94 km². Svobodné Dvory jsou označovány za druhou nejvíce rostoucí městskou čtvrť HK, co se počtu obyvatel týče. Nová výstavba rodinných domů probíhala v této lokalitě na více místech. Obrázek 17 znázorňuje oblast, která byla vystavěna jako poslední a v současné době zde probíhá stále výstavba, ovšem v převážné většině se jedná o bytové domy. Zástavba bytových domů není na obrázku vyznačena, ale níže bude zmíněna.



Obrázek 17: Umístění nové zástavby v oblasti Svobodné Dvory

*Zdroj: upraveno dle
mapy.cz*

Nová výstavba rodinných a bytových domů byla v městské části Svobodné Dvory umožněna prostřednictvím developerské společnosti Final Alfa, a. s., která území zakoupila a dále zajistila rozparcelování pozemků. Některé pozemky byly rozprodány pro individuální výstavbu rodinných domů, právě u nevyznačené části na obrázku však společnost pokračovala také se samotnou výstavbou. Jedná se o bytové domy. Od roku 2005 zde bylo vystavěno cca 26 rodinných domů. Během tří etap výstavby bytových domů má v této lokalitě vzniknout celkem 96 nových bytových jednotek. [23] V této oblasti nové zástavby je možné velice pozitivně ohodnotit uspořádání prostoru, byly zde vymezeny plochy pro chodníky, parkovací místa, příjezdové cesty jsou dostatečně široké, vysázena zde byla zeleň. Činnost společnosti Final Alfa, a. s. zde má velký význam pro zajištění kvalitního života. V oblasti se nachází většina sledovaných jevů, které znázorňuje Tabulka 8. Nedostatky týkající se absence laviček, košů na psí exkrementy a dětského hřiště je možné v průběhu času odstranit, což se v této oblasti také předpokládá.

Tabulka 8: Výskyt základních jevů ve Svobodných Dvorech

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Košé na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ano	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	89
nová	ano	ano	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	67

Zdroj: vlastní

Vzhled zástavby rodinných domů působí velice pozitivně s ohledem na původní. Jedná se převážně o domy s jedním nadzemním podlažím s obytným podkrovím, zpravidla se sedlovou střechou. Žádný z domů nepůsobí vůči ostatním dominantně. Neobjevují se zde stavby moderního charakteru, což je vzhledem k staré zástavbě žádoucí. Obrázek 18 podává základní přehled o vzhledu jednotlivých domů.



Obrázek 18: Vzhled zástavby v nové lokalitě v městské části Svobodné Dvory

Zdroj: vlastní

Velkou výhodou této oblasti je bezprostřední napojení na starou zástavbu a blízkost k základní občanské vybavenosti. Vzdálenost k vyšší občanské vybavenosti již není tak příznivá, ale vzhledem k prostředí dané lokality lze považovat tento nedostatek za zanedbatelný. Právě z pohledu výskytu základních jevů a základní občanské vybavenosti je dojezdová vzdálenost za vyšší občanskou vybaveností v toleranci. Při prvním dojmu působí lokalita jako velice vhodná pro život mladých rodin s dětmi. Mateřská i základní škola se nachází v bezprostřední blízkosti, stejně tomu je s poštou, či sokolovnou. V místě se také nachází obchod se základními potravinami, za většími nákupy je třeba vyjet do centra Hradce Králové, ale základní potřeby obyvatelů je možné uspokojit v místě. Bližší zhodnocení této lokality bude provedeno v následujících kapitolách v porovnání s ostatními vybranými oblastmi.

4.2.4 Nový Hradec Králové

Druhou vybranou lokalitou pro posouzení kvality života ve městě Hradec Králové je Nový HK. V současné době žije v této městské části cca 3 000. Obrázek 19 znázorňuje oblast nové zástavby, která se nachází ve vyznačené červené zóně.



Obrázek 19: Umístění nové zástavby rodinných domů v Novém Hradci Králové

*Zdroj: upraveno dle
mapy.cz*

V této oblasti bylo vystavěno více než 50 rodinných domů. Již z obrázku je patrné, že se v dané lokalitě nachází velký počet slepých ulic. Celá nová zóna má velké množství nedostatků. Silnice vedoucí k jednotlivým domům jsou velice úzké (zpravidla na projetí jednoho automobilu), bez chodníků, často se jedná o již zmiňované slepé ulice bez označení. Celá čtvrť působí neuspořádaným a chaotickým dojmem. Nachází se zde velké množství domů v moderním stylu, ale také tradiční rodinné domky. Často zde je k vidění dům velkých měřítek v moderním pojetí a vedle něj stojící malý dům tradičního vzhledu. Na první pohled

tedy lokalita nepůsobí na diváka klidně. V některých částech chybí také veřejné osvětlení. Svou nepřehledností je celá lokalita nebezpečná jak chodcům, tak i cyklistům a řidičům dalších dopravních prostředků. Při hodnocení výskytu základních jevů byly zjištěny značné nedostatky, které zobrazuje Tabulka 9. Velké množství těchto negativ daného území však nebude možné ani postupem času odstranit z důvodu, že pro ně v oblasti nebyl vyčleněn prostor (např. parkovací místa).

Tabulka 9: Výskyt základních jevů v Novém HK

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Koše na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	100
nová	ne	ne	ano	ne	ne	ne	ano	ne	ne	22

Zdroj: vlastní

Obrázek 20 vyobrazuje možný typ domů vystavěných v městské části Nový Hradec Králové. Jedná se však o velice hrubý pohled na danou zástavbu z důvodu, že každá stavba je jiného druhu (jiné velikosti, pojetí). Ve staré části této čtvrti byly vystavěny izolované rodinné domy a dále dvojdomy, jedná se o stavby tradičního vzhledu. Proto nová zástavba působí rušivým dojmem vzhledem k celku.



Obrázek 20: Vzhled nově vystavěných domů v městské čtvrti Nový Hradec Králové

Zdroj: vlastní

Nově vystavěné domy jsou zde příkladem toho, že je nutné vytváření regulačních plánů a jejich dodržování. Mnohdy dochází k tomu, že města nemají regulační pravidla přísně vymezená, aby zde byl větší potenciál přilákat nové občany do dané oblasti. Otázkou je, kam až je značná svoboda ve výstavě žádoucí.

4.2.5 Malšovice

Poslední mapovanou městskou čtvrtí ve městě Hradec Králové jsou Malšovice, které se nachází jihovýchodně od centra města. V současné době zde žije okolo 9 100 obyvatel. Velice zajímavá lokalita nové zástavby vznikla v rámci výstavby bytových domů, kde byl vyhrazen prostor pro výstavbu domů rodinných. Jedná se o lokalitu s různorodou zástavbou – nalezneme zde řadové domy, izolovaně stojící rodinné domy přízemní, ale také patrové. Vzhled je spíše moderního charakteru, jak znázorňuje Obrázek 21. S přihlédnutím k tomu, že celá čtvrť byla pojata v moderním duchu (lampy veřejného osvětlení jsou také netradiční), celá zóna zástavby působí příjemně. Například v porovnání s lokalitou Nový Hradec Králové byla tato oblast vybudována dle požadavků na kvalitní život obyvatel.



Obrázek 21: Vzhled nové zástavby rodinných domů v lokalitě Malšovice

Zdroj: vlastní

Nově vybudované rodinné domy se nachází v těsné blízkosti přírodě. Hned za domy je les, včetně možnosti sportovního vyžití (v blízkosti se nachází tenisové hřiště a hradecký jezdecký klub). Celá lokalita působí na diváka velice pozitivně. Na první pohled se jedná o oblast s příznivými podmínkami pro život mladých rodin s dětmi, ale i život starších generací. Nedaleko se také nachází přírodní památka Na Plachtě a Hradecké městské lesy, což jsou oblasti velice vhodné pro každodenní odpočinek. Od názvu přírodní památky byl vytvořen název dané nové oblasti zástavby rezidence Na Plachtě. V rámci celého projektu byla vybudována také odpočinková oblast hned za zástavbou, kde se nachází lavičky, zeleň a vodní plocha. Hodnocení dané lokality bude provedeno v další části této práce. Z pohledu existence základních jevů je možné oblast ohodnotit pozitivně. Nachází se zde 56 % sledovaných jevů, jak uvádí Tabulka 10.

Tabulka 10: Výskyt základních jevů v Malšovicích

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Koše na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ano	ano	ano	ne	ano	ano	ano	ano	ano	89
nová	ano	ano	ano	ne	ne	ne	ano	ne	ano	56

Zdroj: vlastní

Stejně u základní občanské vybavenosti ani u vzdálenosti k významným bodům nebyly zjištěny negativa dané oblasti. Celkově je možné zhodnotit výběr území pro novou zástavbu jako vhodný. Dříve se zde nacházely nevyužívané skladové prostory, proto i vzhledem k tomu, že byla zastavěna plocha, kterou je možné označit za browfield, je tato lokalita hodnocena pozitivně.

4.2.6 Základní hodnocení vybraných suburbánních lokalit města Hradec Králové

Z pohledu výskytu základních sledovaných jevů poskytují staré oblasti zástavby lepší podmínky pro kvalitu života. Je tomu tak u všech tří sledovaných lokalit. Stará zástavba v Novém Hradci Králové vykazuje 100 % výskyt sledovaných jevů, Svobodné Dvory a Malšovice pak 89 %. Naopak podmínky v nových lokalitách zástavby jsou horší. Stejně tomu bylo i u města Pardubice.

Z nových developerských oblastí je za nejvíce vyhovující určena dle místního šetření lokalita Svobodné Dvory s výskytem 67 %, poté následují Malšovice (56 %) a za nevyhovující je považována oblast nové zástavby v Novém HK (pouhých 22 %). Nedostatky v lokalitě Svobodné Dvory a Malšovice mohou být postupem času odstraněny (doplňeny odpadkové koše, lavičky). V Novém HK se však vyskytují nedostatky, které není možné odstranit – absence parkovacích míst, úzké silnice, absence chodníků. Z pohledu základního hodnocení je tedy možné pozitivně ohodnotit první a poslední mapovanou oblast. Naopak Nový HK je považován za nevyhovující.

Tabulka 11: Výskyt základních sledovaných jevů ve vybraných lokalitách města HK

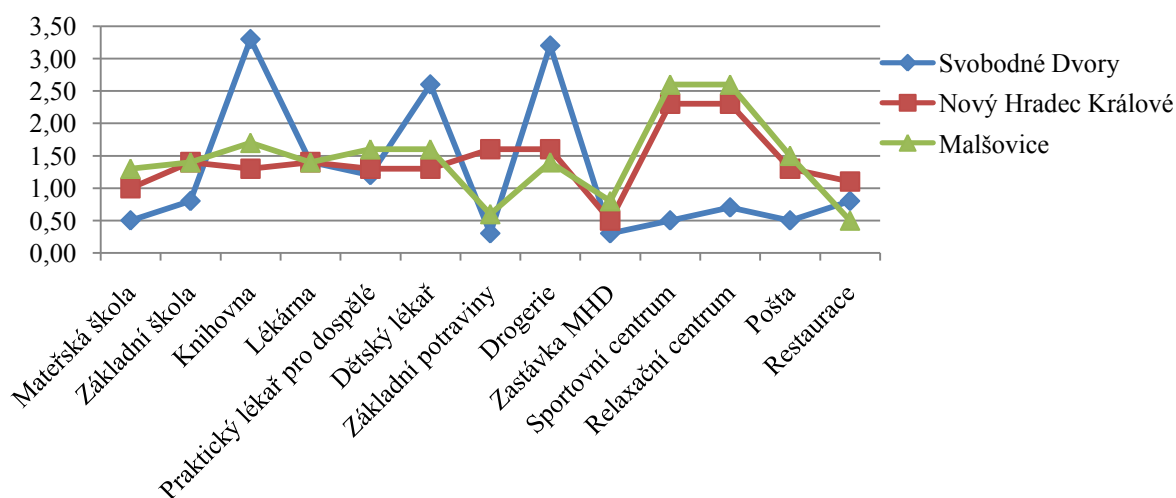
	Svobodné dvory		Nový Hradec Králové		Mašovice	
	stará	nová	stará	nová	stará	nová
Chodníky	ano	ano	ano	ne	ano	ano
Parkovací místa	ne	ano	ano	ne	ano	ano
Veřejné osvětlení	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Lavičky	ano	ne	ano	ne	ne	ne
Odpadkové koše	ano	ano	ano	ne	ano	ne
Koše na psí exkrementy	ano	ne	ano	ne	ano	ne
Nádoby na sep. odpad	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Dětské hřiště	ano	ne	ano	ne	ano	ne
Zeleň	ano	ano	ano	ne	ano	ano
Celkem v %	89	67	100	22	89	56

Zdroj: vlastní

4.2.7 Hodnocení vybraných lokalit dle vzdálenosti základní občanské vybavenosti

Další hodnocení vybraných lokalit je provedeno z hlediska vzdálenosti dané oblasti nové zástavby k základní občanské vybavenosti. Graf 10 nám podává informaci o vzdálenosti k vybraným druhům občanské vybavenosti v kilometrech. Byl sestaven s dat, které obsahuje Tabulka 23 uvedená v příloze B. Je patrné, že nejvhodnější lokalitou jsou Svobodné Dvory, ačkoli u tří sledovaných druhů vykazují velké odchýlení. Vzdálenost mateřské a základní školy se pohybuje okolo 500 metrů, což je velice pozitivní. Také obchod se základními potravinami se nachází cca 300 metrů od nové zástavby. Vzdálenosti u Mašovic a Nového Hradce Králové jsou velice podobné.

Graf 10: Vzdálenosti k základní občanské vybavenosti v km ve vybraných oblastech města Hradec Králové



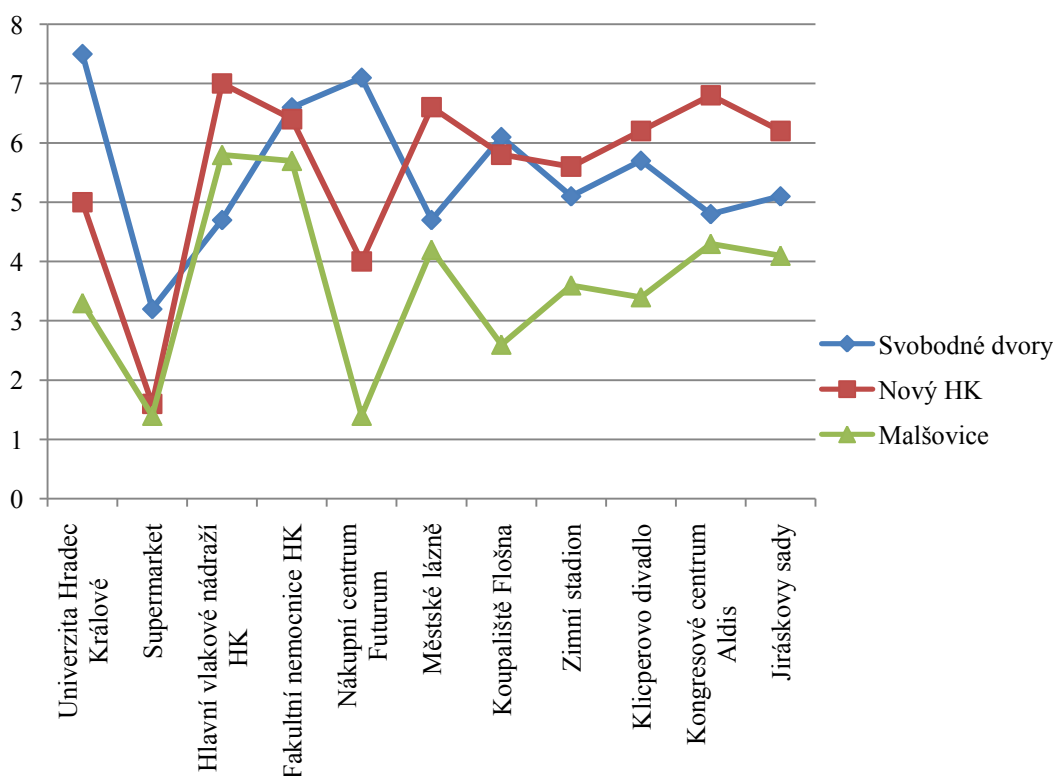
Zdroj: vlastní

U některých výše uvedených druhů základní občanské vybavenosti nebylo přistoupeno k měření nejbližšího zařízení, ale blízkost takového zařízení, které nabízí větší možnosti. Jedná se o sportovní a relaxační centrum (na příkladu lokality Malšovice zde nebylo bráno v úvahu blízké tenisové hřiště, protože se jedná a jeden druh sportu, uvažována byla ta centra, kde jsou nabízené služby více rozmanité).

4.2.8 Hodnocení suburbánních zón dle vzdálenosti k významným bodům

Graf 11 znázorňuje vzdálenosti jednotlivých lokalit nové zástavby od významných bodů města Hradec Králové. Celkem bylo vybráno 11 významných bodů, z nich 10 jsou konkrétní stejné pro všechny oblasti, pouze supermarket je uvažován ten nejbližší k dané lokalitě. Vybrány byly body týkající se zdraví (Fakultní nemocnice HK), vzdělávání (Univerzita HK), kultury (Kongresové centrum Aldis, Klicperovo divadlo) dopravy (Hlavní vlakové nádraží), nákupů (supermarket, nákupní středisko Futurum) a dále místa, která jsou vhodná pro každodenní rekreace obyvatelstva a sportovní vyžití (Městské lázně, koupaliště Flošna, zimní stadion, Jiráskovy sady). Důvodem výběru těchto bodů je významnost pro dané město. Většina z nich reprezentuje Hradec Králové na republikové úrovni a jedná se o vhodné oblasti pro turisty, ale také každodenní odpočinek občanů.

Graf 11: Vzdálenosti k významným bodům v km z vybraných oblastí města Hradec Králové



Zdroj: vlastní

Z výše uvedeného grafu je patrné, že nejbliže k vybraným významným bodům se nachází lokalita Malšovice. Nový Hradec Králové a Svobodné dvory je možné považovat za srovnatelně vzdálené lokality. Svobodné Dvory jsou blížeji k 6 významným bodům z celkového počtu 11, Nový Hradec Králové je bližší k 5. Proto je možné obě dvě oblasti hodnotit stejně.

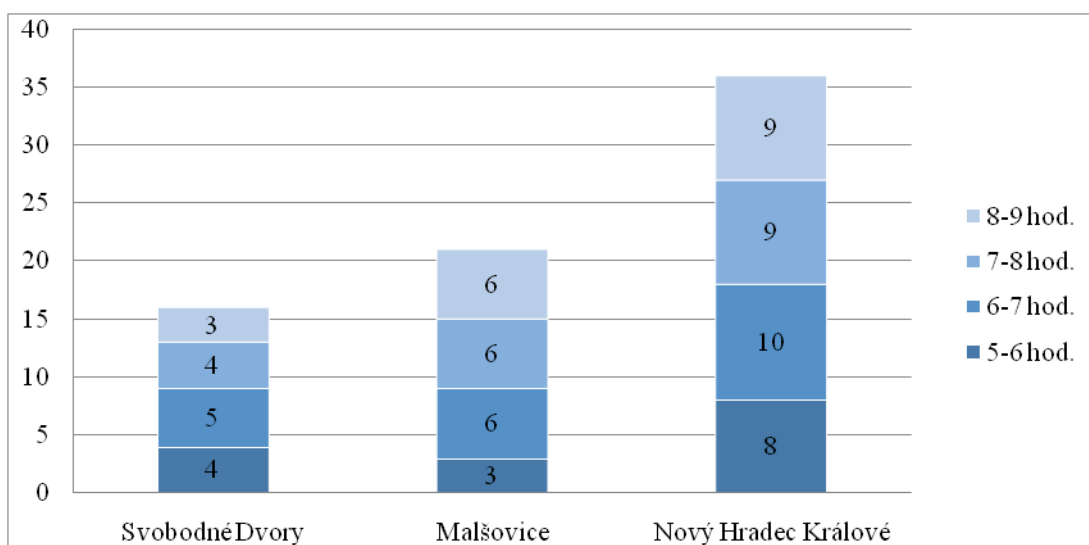
4.2.9 Hodnocení vybraných oblastí města Hradec Králové dle dopravní obslužnosti MHD

Vzhledem k tomu, že u dvou oblastí, které byly mapovány, jsou nejbližší zastávky MHD obsluhovány pouhým 1 až 2 spoji za hodinu, byly vybrány zastávky, kde je četnost vyšší. U lokality Malšovice zastávka Na Občinách (vzdálená cca 830 m od nové zástavby; nejbližší zastávka je vzdálená 800 m, tento rozdíl je možné považovat za zanedbatelný), v oblasti Nový Hradec Králové byl zjišťován počet spojů ze stejnojmenné zastávky vzdálené cca 1 100 m (nejbližší je vzdálená 500 m). U nové zástavby Svobodné Dvory zůstává stejná zastávka, která byla použita pro měření vzdáleností při posuzování základní občanské vybavenosti – tedy Svobodné Dvory, škola.

Zjišťován byl počet spojů, které vyjíždí z dané lokality (A) a jejichž konečnou zastávkou je Terminál HD (B). Také byla zjištěna doba cesty z místa A do místa B. Cesta ze Svobodných Dvorů trvá k Terminálu HD pouhých 16 minut, z Malšovic 27 minut a ze zastávky Nový Hradec Králové 25 minut.

Opět zde došlo k rozdělení počtu spojů na dopolední a odpolední nejfrekventovanější časové intervaly. Zastávka Svobodné Dvory – škola je obsluhována linkou 16, Malšovice – Na Občinách linkou 7, 8, 9 a Nový Hradec Králové linkou 1 a 2. Graf 12 zobrazuje počet spojů, které staví ve vybraných lokalitách ve stanovených časových intervalech. Je patrné, že nejlepší situace je v Novém HK, kde jede v průměru každou hodinu 9 autobusů (tedy cca každých 6,5 minut jeden spoj). V lokalitě Malšovice staví v časovém intervalu od 5 do 9 hodin celkem 21 linek MHD (průměrně 5 za hodinu), nejméně pak ve Svobodných Dvorech, kde staví 16 autobusů (průměrně 3 za hodinu).

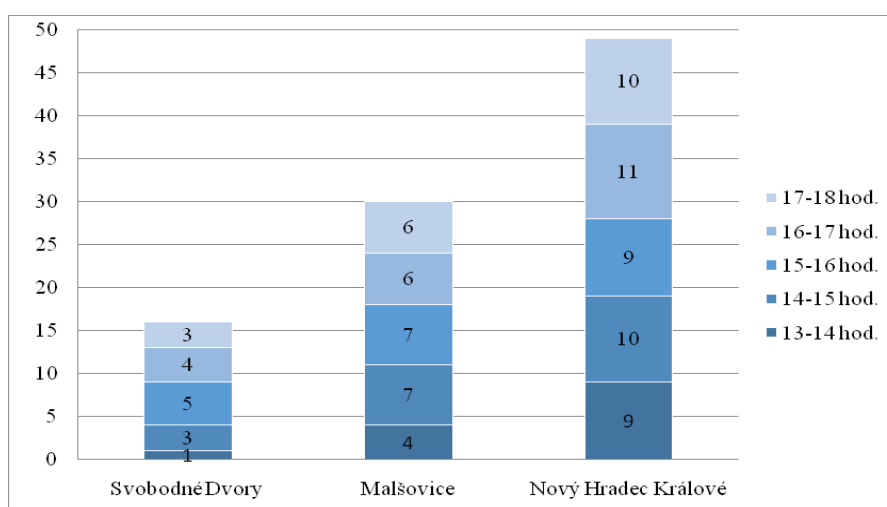
Graf 12: Počet spojů MHD v dopoledních hodinách z vybraných oblastí města HK



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat idos.cz*

Následující Graf 13 zobrazuje počet spojů v odpoledních hodinách (v časovém rozpětí od 13 do 18 hodin), které směřují z dané lokality k Terminálu HD. Graf umožňuje vyčíst, že největší počet autobusů stává opět v lokalitě Nový Hradec Králové, ve stanoveném časovém rozpětí se jedná o celkový počet 49 (tedy téměř 10 autobusů do hodiny – v průměru každých 6 minut zde stává jeden autobus), druhou lokalitou s největším počtem spojů jsou Malšovice s celkovou hodnotou 30 (průměrně 5 autobusů do hodiny), nejhorší obslužnost je pak v oblasti Svobodné Dvory, kde v daném časovém rozpětí stává pouze 16 autobusů (průměrně 3 za hodinu).

Graf 13: Počet spojů MHD v odpoledních hodinách z vybraných oblastí města HK



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat idos.cz*

Z výše uvedených grafů je patrné, že nejlépe je MHD obsluhována oblast Nový Hradec Králové, kde téměř každý 6 minut zastaví jeden autobus a to jak v dopoledním, tak odpoledním sledovaném časovém rozpětí. Druhou lokalitou s nečetnější zastávkou MHD jsou Malšovice, kde zastaví v průměru každých 10 minut jeden spoj. Jako nejméně obsluhovanou oblastí byly vyhodnoceny Svobodné Dvory, kde zastaví cca 4 autobusy za hodinu (tedy jeden za 15 minut).

4.2.10 Multikriteriální analýza nových developerských oblastí města Hradec Králové

Při posuzování výskytu základních sledovaných jevů získala oblast Malšovice 56 %, což je možné považovat za dostačující vzhledem k stáří dané oblasti. Jako nejlépe hodnocená oblast dle základních podmínek byla vybrána dle místního šetření lokalita Svobodné Dvory (67 %). Naopak jako nová zástavba s nevyhovující základní vybaveností potřebnou pro bydlení byl vyhodnocen Nový Hradec Králové (výskyt pouhých 22 % sledovaných jevů).

Z pohledu blízkosti základní občanské vybavenosti byla jako nejlépe umístěná oblast vyhodnocena městská část Svobodné Dvory. Lokality Nový Hradec Králové a Malšovice se od sebe v průměru výrazně nelišily, ale lokalita Nový Hradec Králové je k základní občanské vybavenosti bližší.

S přihlédnutím k vzdálenosti k vybraným významným bodům je za nejlépe lokalizovanou oblast vyhodnocena městská část Malšovice. Zbylé dvě mapované zóny Svobodné Dvory a Nový Hradec Králové jsou vzdálenostně srovnatelné, u 6 z 11 sledovaných jevů jsou bližší Svobodné Dvory. Žádná ze sledovaných lokalit však nepředstavuje výrazně vzdálenou oblast, proto je možné hodnotit výběr místa pro novou zástavbu za příznivý.

Z výsledků posledního hodnocení (dle obslužnosti dané lokality MHD) vyplývá, že nejlépe obsluhovanou městskou částí je Nový Hradec Králové. Poté následují Malšovice a nejméně spojů staví v Svobodných Dvorech. Ze shrnutí výsledků jednotlivých hodnocení je patrné, že každá z mapovaných městských částí má své výhody a nevýhody. Není možné jednoznačně určit, která lokalita je nejvhodnější pro kvalitní život. Proto byla vytvořena Tabulka 12, která slouží k snazšímu vyhodnocení. Každé z hodnocených oblastí je prisuzována stejná váha z důvodu, že přidělením váhy by došlo k vyjádření subjektivního názoru autora. Každý jedinec hodnotí jednotlivé části dle vlastního názoru, a proto pro účely této práce nebyly váhy přiděleny. Body byly přiřazeny pouze na základě pořadí.

Tabulka 12: Vyhodnocení jednotlivých mapovaných lokalit ve městě Hradec Králové

	Pořadí		
	Svobodné Dvory	Malšovice	Nový HK
Výskyt základních jevů	1.	2.	3.
Základní občanská vybavenost	1.	3.	2.
Vzdálenost k významným bodům	2.	1.	3.
Dopravní obslužnost	3.	2.	1.
	Body		
	Svobodné Dvory	Malšovice	Nový HK
Výskyt základních jevů	3	2	1
Základní občanská vybavenost	3	1	2
Vzdálenost k významným bodům	2	3	1
Dopravní obslužnost	1	2	3
Celkem bodů	9	8	7
Pořadí z bodů	1.	2.	3.

Zdroj: vlastní

Při provedení sumarizace bodů je za nejvhodnější lokalitu pro kvalitní život určena městská část Svobodné Dvory (9 bodů), na druhém místě Malšovice (8 bodů) a za nejméně vhodnou oblast je považován Nový Hradec Králové (7 bodů).

4.3 Liberec

Liberec je třetím krajským městem, které bylo zvoleno pro posouzení kvality života obyvatel v rámci nových oblastí zástavby. Vybrány byly celkem čtyři lokality – Rochlice, Ruprechtice, Horní Hanychov a suburbánní oblast – obec Stráž nad Nisou, která není součástí Liberce, ale jedná se o významnou lokalitu nové developerské výstavby. Město se nachází v severních Čechách nedaleko hranic s Německem a Polskem v kotlině Jizerských hor. Liberec se rozkládá na území velkém cca 106 km² a žije v něm kolem 106 tisíc obyvatel. Městem protéká řeka Nisa. [30]

4.3.1 Historie města Liberec

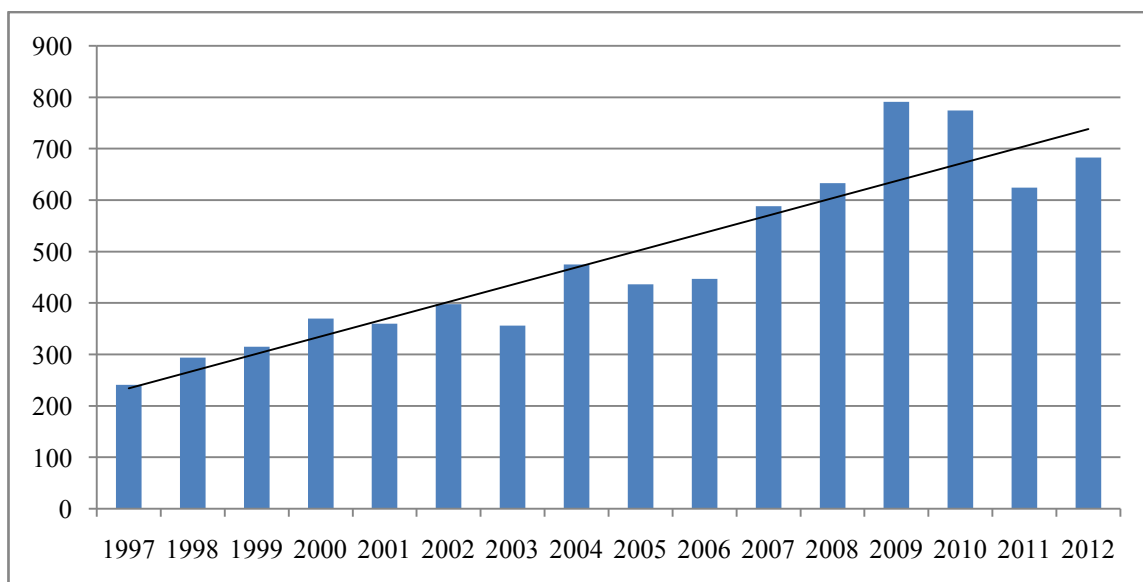
První zmínka pochází z roku 1352. O rozvoj města se zasloužil rod Redernů, za jejichž vlády získalo město právo vařit pivo a pořádat trhy, ve městě je také zahájena tradice textilního průmyslu. V druhé polovině 18. století dochází k velkému rozkvětu textilního průmyslu na území města, zaniká však domácí výroba, která byla kdysi podporována, ale staví se velké manufaktury. Na přelomu 19. a 20. století se město stává druhým nejlidnatějším v České republice a získává přezdívku „Český Manchester“ nebo „Vídeň severu“. Dvacáté

století je pro město velice významné a je nazýváno tzv. zlatou dobou města. Dochází k celkové přestavbě centra města a vybudování několika veřejných budov. Přístupuje se k demolici původních, z části dřevěných či brázděných, staveb a k stavbě reprezentativních veřejných budov v neorenesančním slohu (radnice, spořitelny, pošty, muzea a lázní). Původní architekturu města představují například liberecký zámek, či Valdštejnské domy ze 17. století. Dochází také k velkému rozvoji turistiky. Vývoj města zastavuje první světová válka a dále druhá světová válka, po jejíž skončení se již město nevyvíjí natolik dynamicky. Situace se mění až v 90. letech 20. století, kdy pokračuje rozvoj města. [30]

4.3.2 Výstavba rodinných domů v Libereckém kraji

Graf 14 zobrazuje vývoj počtu vystavěných rodinných domů na území Libereckého kraje v letech 1997 – 2012. Za celé sledované období se počet dokončených rodinných domů zvýšil téměř trojnásobně. Zatímco v roce 1997 bylo na území dokončeno 241 domů, v roce 2012 to bylo již 683. Výstavba dosahuje svého maxima v roce 2009, kdy bylo vystavěno celkem 791 domů. V porovnání s městem Pardubice a Hradec Králové je trend stejný – roste počet dokončených bytů v rodinných domech a převažuje jejich počet nad dokončenými byty v bytových domech.

Graf 14: Vývoj počtu dokončených RD v Libereckém kraji v letech 1997 - 2012

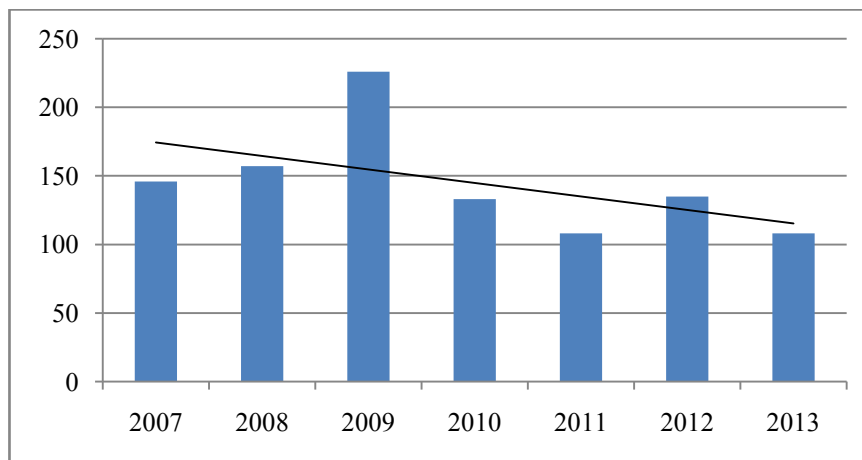


*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat ČSÚ*

Stejně jako u výše hodnocených měst Pardubice a Hradec Králové i v Liberci má výstavba rodinných domů klesající trend, ačkoli výstavba v Libereckém kraji trend opačný. Počet dokončených bytů v rodinných domech dosahuje za sledované období maxima v roce 2009,

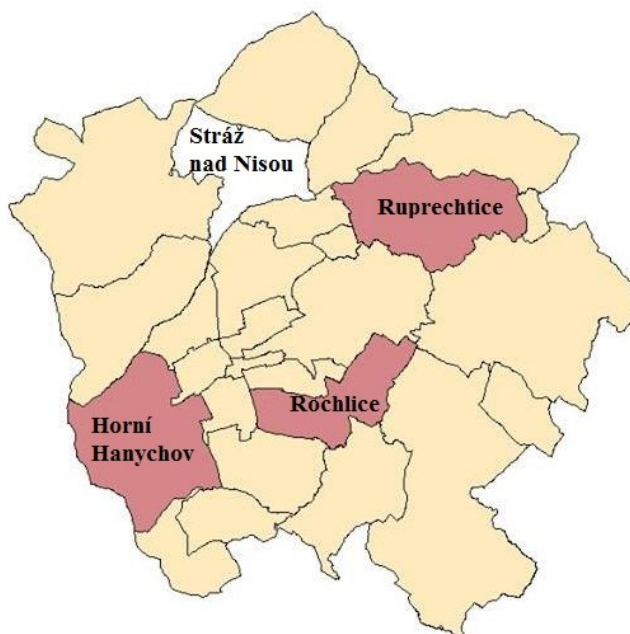
kdy bylo dokončeno 226 bytů. Naopak minima dosahuje v roce 2011 a 2013, kdy bylo dokončeno o více než polovinu bytů méně (108). Tento vývoj zobrazuje Graf 15.

Graf 15: Vývoj počtu dokončených bytů v RD v Liberci v letech 2007-2013



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat ČSÚ*

Pro mapování kvality života nových developerských oblastí byly v Liberci vytipovány 3 lokality (Horní Hanychov, Rochlice, Ruprechtice) a jedna oblast, která není součástí města, ale jedná se o významnou suburbánní zónu (Stráž nad Nisou). Obrázek 22 znázorňuje umístění jednotlivých lokalit, přičemž lokality ve městě Liberec jsou zvýrazněny červenou barvou a obec Stráž nad Nisou barvou bílou.



Obrázek 22: Katastrální členění města Liberec s vyznačenými mapovanými oblastmi

Zdroj: vlastní

4.3.3 Horní Hanychov

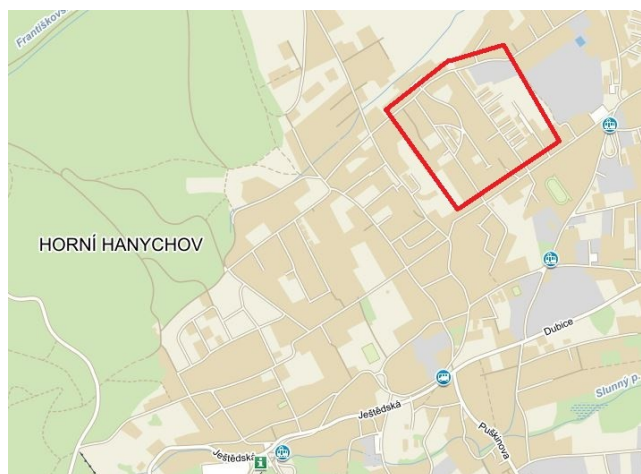
Horní Hanychov je jednou z městských čtvrtí Liberce. Jedná se o oblíbenou lokalitu pro novou zástavbu. Výměra této městské části činí 1,32 km² a v roce 2011 zde žilo 1 162 obyvatel. [18] Nachází se zde typická zástavba rodinných domů – izolované rodinné domy s obytným podkrovím, několik dvojdomů a řadový dům. Téměř všechny domy jsou patrové, většinou se sedlovou střechou. Dvojdomy a řadové domy pak se střechou rovnou. Celkem zde vzniklo kolem 100 nových rodinných domů. Obrázek 23 zobrazuje vzhled zástavby v mapované oblasti.



Obrázek 23: Vzhled zástavby rodinných domů v lokalitě Horní Hanychov v Liberci

Zdroj: vlastní

Umístění nové zástavby v lokalitě Horní Hanychov vyobrazuje následující Obrázek 24, kde je nová oblast vyznačena červeně. Jedná se o ulice Tálinská, Březnická, Prachatická, Krumlovská, Písecká, Pacovská a dále několik vystavěných domů v ulici Varšavská, která není na obrázku vyznačena. Dále cca 30 domů bylo nově vystavěno v ulici Skokanská a Sruženářská, tato oblast není na obrázku také vyznačena. V oblasti nové zástavby se nachází také několik volných ploch pro další výstavbu. Domy vystavěné v posledních letech přímo navazují na stávající zástavbu. Vzhled zástavby se od původní výrazně neliší. Velikost domů i stavebních parcel je přibližně stejná. Celá oblast působí klidným dojmem a je možné označit jak starou, tak novou lokalitu jako oblast vhodnou pro život mladých rodin s dětmi, tak starších občanů. Hlubší posouzení dané lokality bude provedeno v následujících kapitolách.



Obrázek 24: Umístění nové zástavby v městské části Horní Hanychov

*Zdroj: upraveno dle
mapy.cz*

Z pohledu výskytu základních jevů je možné danou lokalitu hodnotit pozitivně. V nové oblasti se vyskytují takové nedostatky, jež je možné odstranit. Hodnota výskytu 44 %, kterou uvádí Tabulka 13, je v porovnání s jinými novými oblastmi (bude provedeno v další části této práce) vysoká.

Tabulka 13: Výskyt základních jevů v Horním Hanychově

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Koše na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ano	ne	ano	ano	ano	ne	ano	ano	ne	67
nová	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ano	ne	ano	44

Zdroj: vlastní

4.3.4 Ruprechtice

Druhou oblastí, která byla v Liberci mapována, jsou Ruprechtice. Tato oblast má rozlohu 1,69 km² a počet obyvatel se pohybuje kolem 5 635 (údaj z roku 2011). [18] Nová zástavba se nachází v bezprostřední blízkosti lesa, který je vhodným místem pro každodenní rekreaci. Celá oblast je však situována do velice svažitého terénu. K domům vedou úzké příjezdové komunikace. Chybí zde parkovací místa a chodníky, které by zajistili větší bezpečnost. V převážné části této lokality chybí také veřejné osvětlení. O výskytu základních sledovaných jevů informuje Tabulka 14. Hodnota 22 % je velice nízká. V nové zástavbě v Ruprechticích se objevují závažné nedostatky.

Tabulka 14: Výskyt základních jevů v Ruprechticích

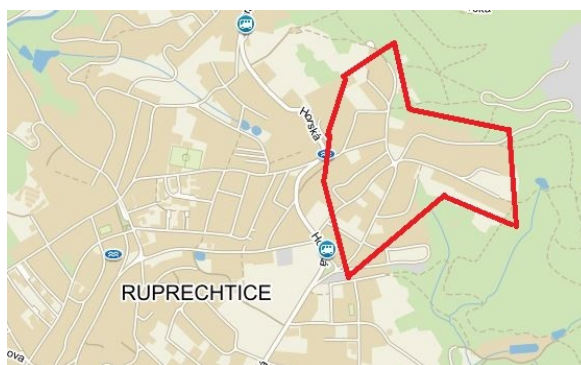
Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Koše na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ne	ano	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	67
nová	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ne	ano	22

Zdroj: vlastní

Situovány jsou zde izolované rodinné domy různých typů a velikostí. Je zde možno vidět tradiční domy se sedlovou střechou, ale také velice moderní domy velkých měřítek. Bohužel vzhledem k různorodé zástavbě a různé velikosti pozemků nepůsobí daná oblast klidně, ale velice chaoticky. Obrázek 25 zobrazuje rodinný dům vystavěný v městské části Ruprechtice. Je patrné, že se nejedná o tradiční zástavbu. Domy vedle sebe stojící jsou velice kontrastní, některé až dominantní vzhledem ke svému okolí.

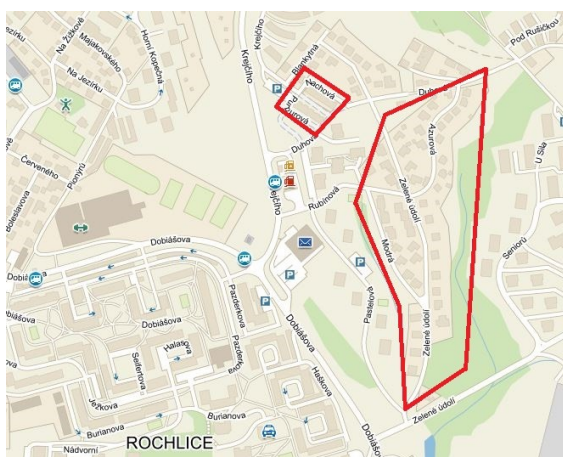
**Obrázek 25:** Rodinný dům v městské části Ruprechtice v Liberci*Zdroj: [17]*

Oblast nové zástavby je situována severovýchodním směrem. Rozkládá se v ulicích Krakonošova, Na Vyhlídce, U Slunečních lázní, Na Floře, Divoká, Trpasličí, Hostivitova a Kovařovicova. Polohu nové zástavby určuje Obrázek 26.

**Obrázek 26:** Umístění nové zástavby v městské části Ruprechtice v Liberci*Zdroj: upraveno dle mapy.cz*

4.3.5 Rochlice

Pro městskou část Rochlice je charakteristická zástavba bytová. V oblasti však bylo vystavěno několik rodinných domů. Vzhledem k tomu, že se v dané městské části nachází převážně sídliště, nebyla tato lokalita porovnávána se starou zástavbou. Jsou posuzovány pouze podmínky pro kvalitní život nově vystavěných rodinných domů. Celkem zde bylo vystavěno cca 70 nových domů. Pevně se jedná o izolované rodinné domy, dále několik dvojdomů a řadové domy, které jsou v dané lokalitě nejnovější (lokalita Panorama). Nová výstavba se rozkládá v ulicích Zelené údolí, Azurová, Modrá, Nachová, Tyrkysová a Purpurová. Její umístění znázorňuje Obrázek 27.



Obrázek 27: Umístění nových rodinných domů v městské části Rochlice v Liberci

*Zdroj: upraveno dle
mapy.cz*

Vystavěné nové řadové domy jsou součástí projektu Panorama, jehož cílem je výstavba celkem 30 domů. V současné době je dostavěna jedna řada domů (řada A), dochází k výstavbě druhé řady (nyní již téměř dokončeno) a v nejbližší budoucnosti má dojít k výstavbě třetí řady (řady C). Pouze 2 domy v řadě B jsou ještě k prodeji, ostatní jsou již prodány. [28]

Ačkoli jsou rodinné domy v lokalitě Rochlice vystavěny v části, kde převažují bytové domy, jedná se o velice vhodné umístění domů. Od sídliště jsou rodinné domy odděleny zelení, která je také vhodnou oblastí pro rekreaci. Za negativa daného území je však možné uvést svažité terén, velice úzké silnice a absenci parkovacích míst (automobily stojí na chodnících a dochází ke snížení bezpečnosti provozu). Parkovací místa však nechybí u domů vybudovaných na základě projektu Panorama. V dané oblasti chybí lavičky, dětské hřiště, ale i odpadkové koše. O výskytu sledovaných jevů v nové zástavbě v Rochlicích informuje Tabulka 15.

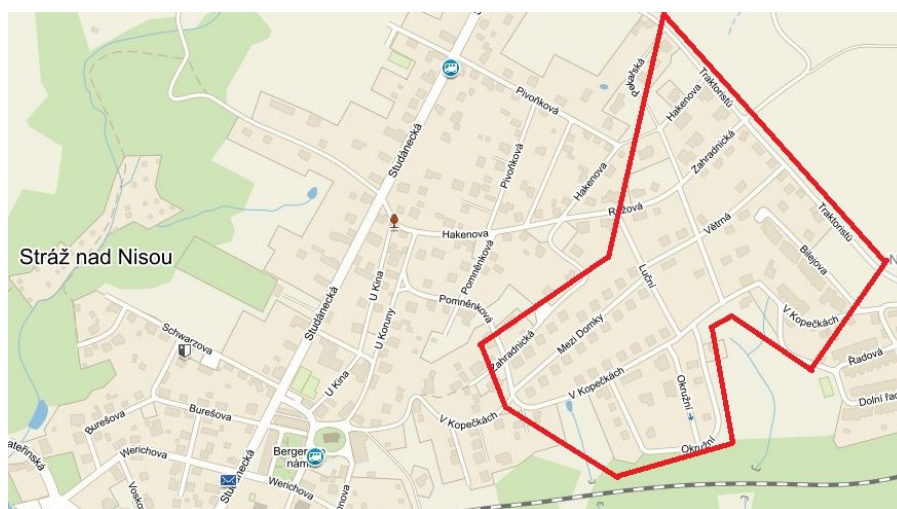
Tabulka 15: Výskyt základních jevů v Rochlicích

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Koše na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
nová	ano	ne	ano	ne	ne	ne	ano	ne	ano	44

Zdroj: vlastní

4.3.6 Stráž nad Nisou

Obec Stráž nad Nisou není součástí města Liberec, jedná se o samostatnou obec. Vzhledem k tomu, že se jedná o významnou suburbánní oblast, bylo i u této obce provedeno hodnocení kvality života. V obci žije cca 2 313 obyvatel. Její katastrální rozloha činí 4,53 km². [32] V oblasti nové zástavby bylo vystavěno cca 100 nových rodinných domů. V ulicích Traktoristů, Růžová, Luční, Okružní, Pekařská, Zahradnická došlo k individuální výstavbě izolovaně stojících rodinných domů, zpravidla se jedná o domy s obytným podkrovím se sedlovou střechou tradičního vzhledu. V ulicích Mezi Domky a V Kopečkách pak došlo k developerské výstavbě jednopodlažních rodinných domů (bungalovů) jednotného vzhledu, celkem se jedná o cca 27 domů.



Obrázek 28: Umístění nové zástavby rodinných domů v obci Stráž nad Nisou

Zdroj: upraveno dle mapy.cz

Obrázek 28 zobrazuje umístění nové zástavby rodinných domů v obci Stráž nad Nisou. Je patrné, že nová oblast je rozsáhlá. Nachází se zde několik volných stavebních pozemků pro další výstavbu. Nové domy navazují na staré přirozeně a celkový vzhled působí klidně. Obec je velice dobře umístěna ve vztahu ke krajskému městu Liberec a je možné ji označit za vhodnou lokalitu pro život rodin. Podrobnějšímu hodnocení bude lokalita podstoupena v dalších kapitolách. V oblasti nové zástavby ve Stráži nad Nisou se vyskytuje velký počet

sledovaných jevů, o kterých informuje Tabulka 16. Hodnota 67 % je na novou oblast velice vysoká. Za negativum je však považována absence chodníků. Tento nedostatek nebude moci být odstraněn po celém území z důvodu neponechání prostoru pro jejich dobudování.

Tabulka 16: Výskyt základních jevů v Stráži nad Nisou

Zástavba	Chodníky	Parkovací místa	Veřejné osvětlení	Lavičky	Odpad. koše	Koše na psí exkrem.	Nádoby na sep. odpad	Dětské hřiště	Zeleň	Celkem v %
stará	ano	ano	ano	ano	ano	ne	ano	ano	ano	89
nová	ne	ano	ano	ano	ano	ne	ano	ne	ano	67

Zdroj: vlastní

4.3.7 Základní hodnocení vybraných suburbánních lokalit města Liberec

Stejně jako u měst Pardubice a Hradec Králové bude nejprve provedeno základní hodnocení vybraných lokalit ve městě Liberec z pohledu výskytu sledovaných jevů. Jako u předchozích měst i zde byla vyhodnocena oblast staré zástavby jako vhodnější než oblast nové zástavby. Oblast s nejvyšším hodnocením v rámci staré zástavby je Stráž nad Nisou (89 %), Ruprechtice a Horní Hanychov mají hodnocení stejné (67 %). Nejvyšší výskyt sledovaných jevů v nových lokalitách byl zaznamenán také ve Stráži nad Nisou (67 %), hodnota se rovná úrovni výskytů u starší zástavby v Ruprechticích a Horním Hanychově. Vzhledem k tomu, že nedostatek absence odpadkových košů na psí exkrementy a dětského hřiště lze postupem času odstranit, je možné předpokládat, že bude daná lokalita ještě lépe hodnocena. Ačkoli byly chodníky u některých ulic vybudovány, v převážné části nové zástavby chybí. Druhou oblastí v pořadí jsou Rochlice a Horní Hanychov (44 %), hodnocení výskytu 44 % jevů lze považovat s přihlédnutím ke stáří zástavby za uspokojivé. Avšak absence chodníků a parkovacích míst nelze většinou postupem času změnit. Za nevyhovující je možné považovat oblast nové zástavby v Ruprechticích, kde byl zaznamenán výskyt pouze 22 % sledovaných jevů. Chybí zde nejen chodníky a parkovací místa, ale také veřejné osvětlení a další jevy, které uvádí Tabulka 17.

Tabulka 17: Výskyt základních sledovaných jevů ve vybraných lokalitách města Liberec

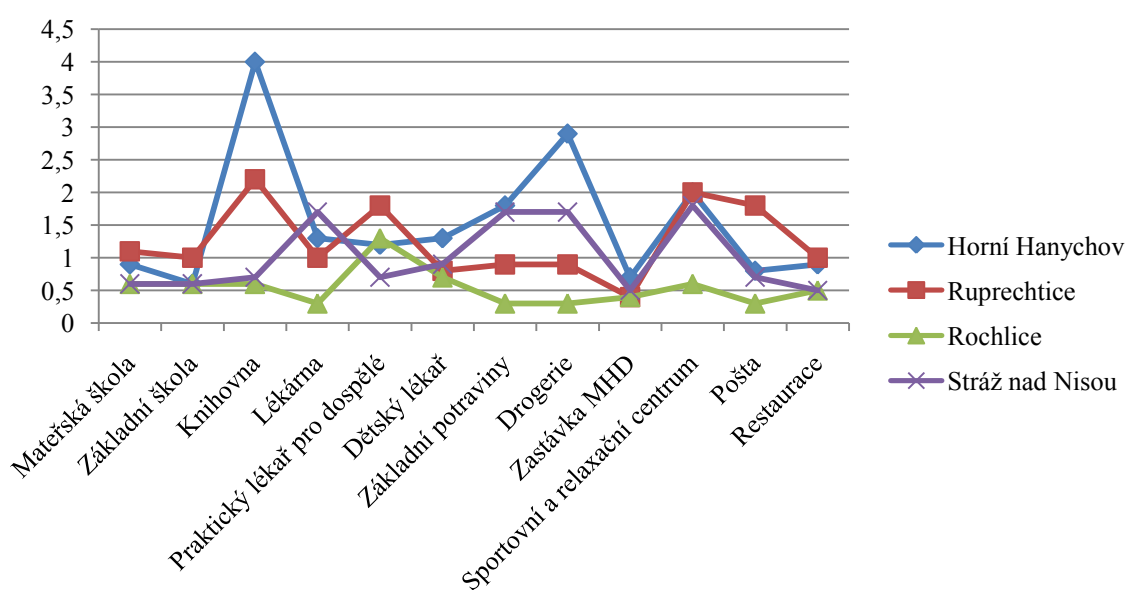
	Ruprechtice		Rochlice	Horní Hanychov		Stráž nad Nisou	
	stará	nová	nová	stará	nová	stará	nová
Chodníky	ne	ne	ano	ano	ano	ano	ne
Parkovací místa	ano	ne	ne	ne	ano	ano	ano
Veřejné osvětlení	ano	ne	ano	ano	ne	ano	ano
Lavičky	ne	ne	ne	ano	ne	ano	ano
Odpadkové koše	ano	ne	ne	ano	ne	ano	ano
Koše na psí exkrementy	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Nádoby na sep. odpad	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Dětské hřiště	ano	ne	ne	ano	ne	ano	ne
Zeleň	ano	ano	ano	ne	ano	ano	ano
Celkem v %	67	22	44	67	44	89	67

Zdroj: vlastní

4.3.8 Hodnocení vybraných lokalit dle vzdálenosti základní občanské vybavenosti

Na základě terénního mapování a následného měření bylo zjištěno, že nejlépe vybavenou oblastí základní občanskou vybaveností jsou Rochlice, kde se většina sledovaných jevů pohybuje kolem vzdálenosti 500 m, pouze praktický lékař pro dospělé je vzdálen více než 1 km. Druhou oblastí nové zástavby, která je vzhledem k základní občanské vybavenosti vhodně umístěna je Stráž nad Nisou, poté následují Ruprechtice a na posledním místě Horní Hanychov. O vzdálenosti informuje Graf 16, zpracovaný na základě údajů, které obsahuje Tabulka 25.

Graf 16: Vzdálenosti k základní občanské vybavenosti v km ve vybraných oblastech města Liberec



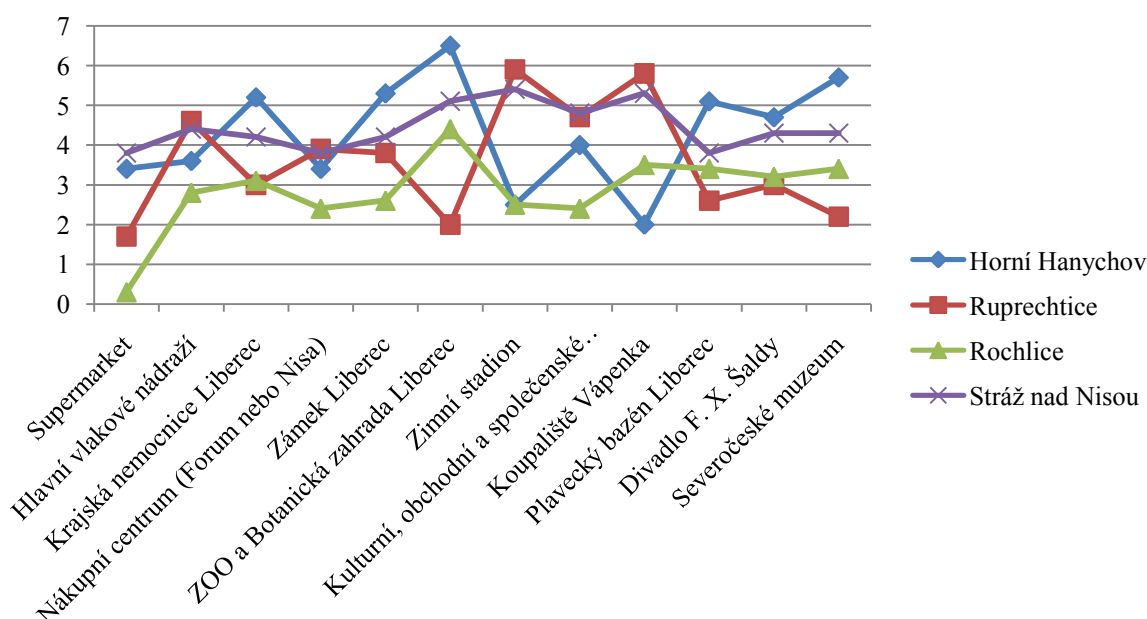
Zdroj: vlastní

4.3.9 Hodnocení suburbánních zón dle vzdálenosti k významným bodům

O vzdálenosti k vybraným významným bodům informuje Graf 17. Také ve městě Liberec byly vybrány takové body, které jsou pro dané město významné z několika hledisek. Pokud to bylo možné, byly zachovány stejné body, jako v předchozích mapovaných městech. Ve městě Liberec byly z oblasti sportu vybrány Zimní stadion, Plavecký bazén Liberec a koupaliště Vápenka. Dále byly vybrány body vhodné pro trávení volného času: Zámek Liberec; ZOO a Botanická zahrada Liberec; Kulturní, obchodní a společenské centrum Babylon; Divadlo F. X. Šaldy a Severočeské muzeum. Zachována byla oblast pro nákupy jako u předchozích měst: Supermarket a Nákupní centrum. Dále bylo zvoleno Hlavní vlakové nádraží a Krajská nemocnice Liberec. Důvodem výběru těchto významných bodů je především jejich významnost pro místní obyvatelstvo, ale také reprezentativní charakter pro Liberec.

Nejblíže umístěnou lokalitou vzhledem k těmto vybraným významným bodům je oblast Rochlice. Dále městská část Ruprechtice a ostatní dvě sledované lokality jsou v průměru vzdáleny stejně.

Graf 17: Vzdálenosti k významným bodům v km z vybraných oblastí města Liberec



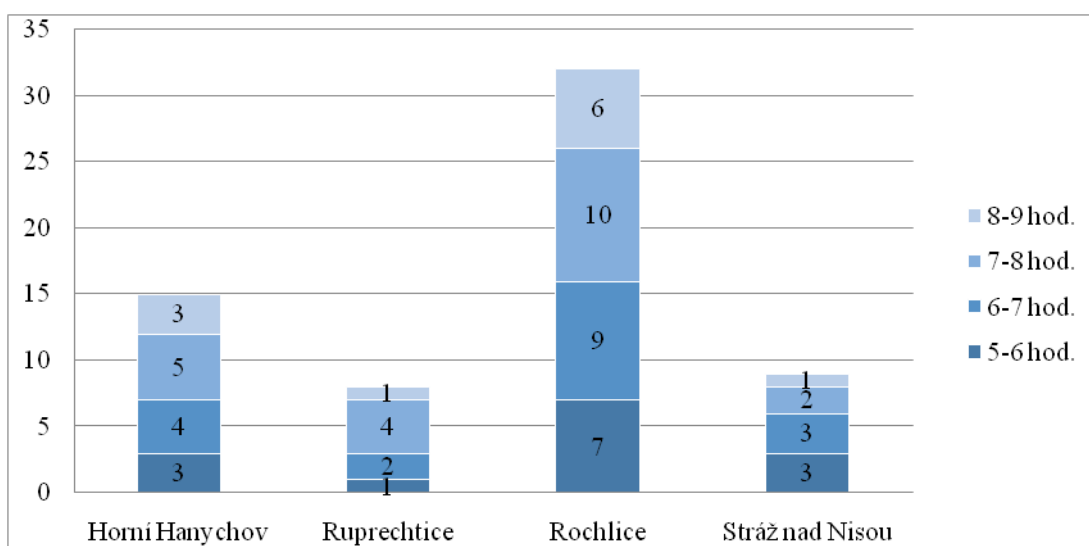
Zdroj: vlastní

4.3.10 Hodnocení vybraných oblastí dle dopravy prostřednictvím MHD

Vybrané oblasti jsou dále posouzeny z hlediska obslužnosti městskou hromadnou dopravou. Liberec je město, které nabízí mimo trolejbusů a autobusů také možnost využití tramvaje. Opět byl rozdělen počet spojů do nejfrekventovanějších časových intervalů

v dopoledních a odpoledních hodinách. Informaci o počtu spojů podává Graf 18. Cílovou stanicí byla zvolena zastávka Hlavní vlakové nádraží. Výchozí zastávkou je pak dle mapování zastávka nejbližší k nově vystavěným oblastem, Horní Hanychov – Hanychov Kostel (tramvaje číslo 3), Ruprechtice – U Pramenů (autobusové linky 18), Rochlice – Krejčího (obsluhováno linkami číslo 12 a 23), Stráž nad Nisou – zastávka Stráž nad Nisou. (spoje 28, 30). Zjišťován nebyl jen počet spojů, ale také čas, za který je možné dostat se z bodu A (daná zastávka v lokalitách) do bodu B (hlavní vlakové nádraží). Nejrychlejší je cesta Horního Hanychova (9 minut), dále ze Stráže nad Nisou (průměrně 13 minut), z Rochlice trvá cesta cca 15 minut a z Ruprechtic cca 19 minut. Graf 18 udává, že největším počtem spojů v dopoledních hodinách, je obsluhována oblast Rochlice (průměrně 8 spojů za hodinu). V ostatních lokalitách je počet mnohem menší (o více než polovinu), nejhorší situace je v Ruprechticích, kde zastaví průměrně 2 autobusy do hodiny, v oblasti Stráž nad Nisou celkem 9 linek za sledovaný interval a v Horním Hanychově 15 spojů.

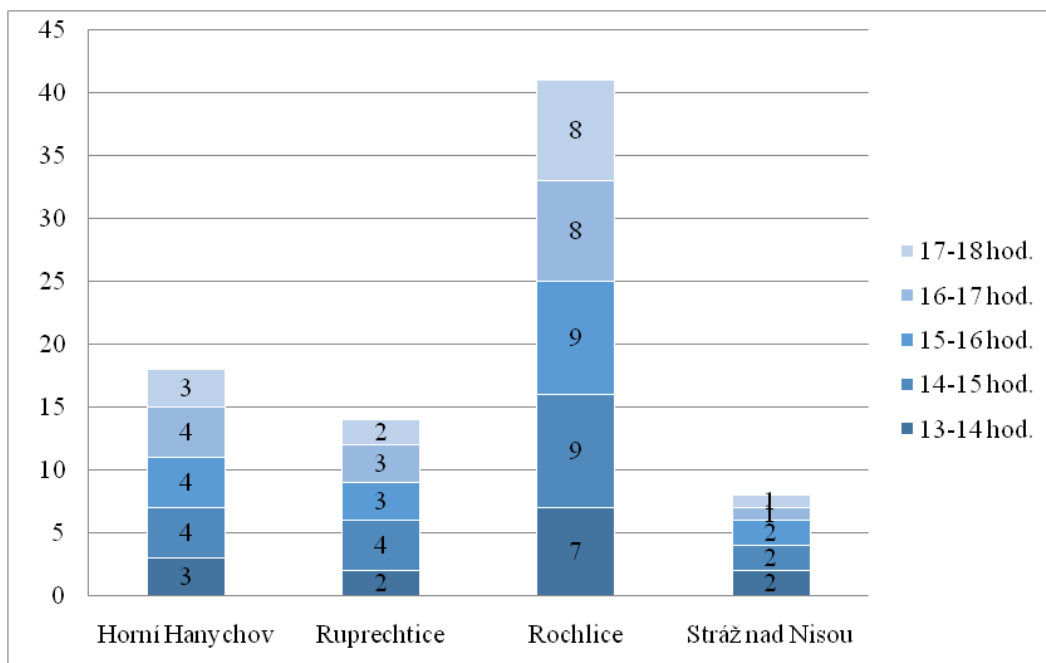
Graf 18: Počet spojů MHD v dopoledních hodinách z vybraných oblastí města Liberec



*Zdroj: vlastní
zpracování dle dat idos.cz*

Informaci o počtu spojů v odpoledních hodinách podává Graf 19. Nejvíce spoji je opět obsluhována oblast Rochlice (v průměru 8 spojů za hodinu), do ostatních lokalit zajíždí o více než polovinu spojů MHD méně. V Horním Hanychově stávk celkem 18 tramvajů během 5 hodin, v Ruprechticích 14 autobusů a ve Stráži nad Nisou pouze 8 spojů.

Graf 19: Počet spojů MHD v odpoledních hodinách z vybraných oblastí města Liberec



zdroj: vlastní

zpracování dle dat idos.cz

4.3.11 Multikriteriální analýza nových developerských oblastí města Liberec

Na základě výše provedených hodnocení není možné jednoznačně určit, která z oblastí je nejvhodnější lokalitou z pohledu kvality života obyvatel. Proto bylo vytvořeno jako u předchozích měst multikriteriální hodnocení, kde bylo provedeno obodování jednotlivých posuzovaných oblastí a na základě toho stanoveno jejich pořadí. Tabulka 18 podává informaci o pořadí jednotlivých lokalit a dále o počtu přiřazených bodů. Za nejvhodnější oblast jsou považovány Rochlice, které získaly 14,5 bodů, dále Stráž nad Nisou (9,5) a lokalita Horní Hanychov a Ruprechtice byly ohodnoceny stejným počtem bodů (8). Rochlice získaly maximální počet bodů ve třech oblastech hodnocení, pokud by došlo k úpravě daného prostoru (doplnění odpadkových košů, košů na psí exkrementy, laviček, výstavba dětského hřiště), bylo by možné považovat danou oblast za vysoce kvalitní. I přes nedostatky výskytu základních jevů je však oblast velice vhodná pro kvalitní život. Stráž nad Nisou je obec, která není součástí města Liberec a získala 9,5 bodu. Na základě této skutečnosti je možné usoudit, že oblasti vnitřní i vnější suburbanizace mohou poskytovat vysoce kvalitní podmínky pro život obyvatelstva.

Tabulka 18: Vyhodnocení jednotlivých mapovaných lokalit ve městě Liberec

	Pořadí			
	Horní Hanychov	Ruprechtice	Rochlice	Stráž nad Nisou
Výskyt základních jevů	2./3.	4.	2./3.	1.
Základní občanská vybavenost	4.	3.	1.	2.
Vzdálenost k významným bodům	3./4.	2.	1.	3./4.
Dopravní obslužnost	2.	3.	1.	4.
	Body			
	Horní Hanychov	Ruprechtice	Rochlice	Stráž nad Nisou
Výskyt základních jevů	2,5	1	2,5	4
Základní občanská vybavenost	1	2	4	3
Vzdálenost k významným bodům	1,5	3	4	1,5
Dopravní obslužnost	3	2	4	1
Celkem bodů	8	8	14,5	9,5
Pořadí z bodů	3./4.	3./4.	1.	2.

Zdroj: vlastní

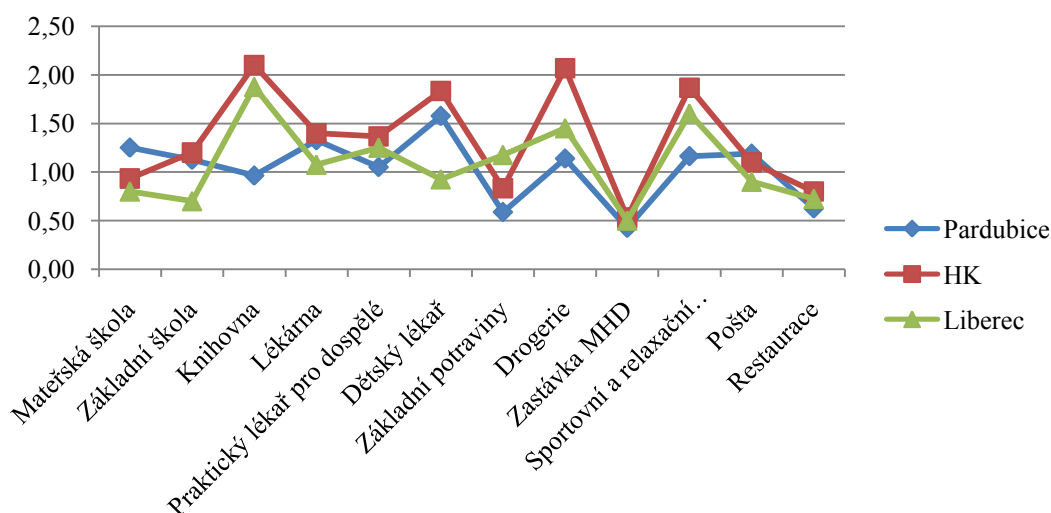
4.4 Porovnání vybraných krajských měst

Pro možnost určení, které krajské město poskytuje nejlepší podmínky pro kvalitní život obyvatelstva, byly vybrány dva pohledy hodnocení, které byly pro všechna krajská města stejná – průměrná vzdálenost základní občanské vybavenosti a průměrný počet spojů v dopoledním a odpoledním zvoleném časovém intervalu.

4.4.1 Hodnocení vybraných krajských měst na základě vzdálenosti základní OV

U jednotlivých mapovaných měst byla vypočítána průměrná vzdálenost základní občanské vybavenosti vzhledem k novým oblastem zástavby. Na základě propočtů jsou za nejvhodnější město považovány Pardubice, kde průměrná vzdálenost byla nejnižší u 7 sledovaných jevů z 12. Poté následuje Liberec a jako město s nejvzdálenější základní občanskou vybaveností je hodnocen Hradec Králové. Jednotlivé vzdálenosti uvádí Graf 20.

Graf 20: Průměrná vzdálenost základní občanské vybavenosti ve vybraných krajských městech v km



Zdroj: vlastní

4.4.2 Hodnocení krajských měst na základě dopravní obslužnosti

Druhým možným způsobem hodnocení je na základě počtu spojů ve vymezených dopoledních a odpoledních časových intervalech. Opět se vychází z průměrné hodnoty všech mapovaných oblastí v daných městech. Tabulka 19 udává průměrný počet spojů v mapovaných oblastech jednotlivých krajských měst. Nejlepší dopravní obslužnost je ve městě Hradec Králové, poté v Liberci a neméně spoji MHD je obsluhováno město Pardubice.

Tabulka 19: Průměrný počet spojů v daných časových intervalech ve vybraných městech

	Počet spojů	
	5-9 hod.	13-18 hod.
Pardubice	14	16
Hradec Králové	24	35
Liberec	20	16

*Zdroj: vlastní dle dat
idos.cz*

4.4.3 Celkové vyhodnocení vybraných krajských měst

Na základě výše uvedeného hodnocení z průměrných hodnot jednotlivých měst z pohledu vzdálenosti základní občanské vybavenosti a úrovně dopravní obslužnosti byla sestavena Tabulka 20. Bylo určeno pořadí výhodnosti měst ze dvou pohledů a dále přiřazeny body. Při sumaci bodů bylo zjištěno, že všechna tři města získala stejný počet (4 body). Není tedy možné určit, které z měst nabízí nejlepší podmínky pro život. V každém se vyskytují určité nedostatky, ale také pozitiva. Záleží také na osobních preferencích.

Tabulka 20: Hodnocení vybraných krajských měst z pohledu zákl. OV a dopr. obslužnosti

	Pořadí		
	Pce	HK	Liberec
Základní občanská vybavenost	1.	3.	2.
Dopravní obslužnost	3.	1.	2.
	Body		
	Pce	HK	Liberec
Základní občanská vybavenost	3	1	2
Dopravní obslužnost	1	3	2
Celkem bodů	4	4	4

Zdroj: vlastní

4.4.4 Vyhodnocení rozdílů kvality života lokalit rodinných a bytových domů ve vybraných krajských městech

Posuzování kvality života obyvatel a úrovně bydlení v bytových domech se věnuje diplomová práce Vliv současné developerské výstavby na fungování města od autorky Ing. Martiny Strakové. Mapovány byly lokality ve stejných krajských městech a je tedy možné provést porovnání kvality života v nově vystavěných čtvrtí rodinných domů a bytových domů. U čtvrtí rodinných domů bylo zjištěno, že nová zástavba vybudována po roce 1989 je závislá na občanské vybavenosti, která byla budována současně se starou zástavbou rodinných domů před rokem 1989. Stejná závislost byla zjištěna také u nových lokalit bytových domů. Při hodnocení vzdálenosti k základní občanské vybavenosti bylo u rodinných domů nejlépe vybaveno město Pardubice, poté Liberec a nejvzdáleněji se občanská vybavenost nacházela v Hradci Králové. Naopak u hodnocení bytových domů došlo k pořadí jinému – nejnižší vzdálenost OV byla zjištěna ve městě Liberec, následně v Hradci Králové a v průměru nejvzdáleněji od občanské vybavenosti byly umístěny nové oblasti zástavby v Pardubicích.

Z pohledu obslužnosti MHD bylo zjištěno, že nejvíce spoji jsou obsluhovány lokality nové zástavby rodinných domů v Hradci Králové, poté v Liberci a nejméně spoju MHD obsluhuje nové oblasti RD v Pardubicích. Stejně pořadí měst dle počtu spoju MHD bylo zjištěno také u nově vystavěných městských částí bytových domů. Z toho je možné usuzovat, že město Hradec Králové má celkově nejlépe obsluhované městské čtvrti, v opačné pozici se nachází město Pardubice, kde byla zjištěna obslužnost nejnižší.

Z pohledu celkového hodnocení Ing. Martina Straková na základě analýzy mapovaných lokalit vyhodnotila město Liberec za nejvhodnější lokalitu pro bydlení v bytových domech, poté město Hradec Králové a za nejméně vyhovující jsou považovány Pardubice. Při

provedení hodnocení měst pro kvalitní bydlení v rodinných domech bylo dle provedené analýzy stanoveno, že všechna tři města jsou v průměru stejně kvalitní oblastí pro bydlení. V každém se nachází určitá pozitiva a negativa, ale při zprůměrování jednotlivých pohledů hodnocení nebylo ani jedno vyhodnoceno jako výrazně lepší ani výrazně horší. [31]

Z uvedeného porovnání lokalit bytových a rodinných domů vyplývá, že zde velice záleží na osobních preferencích každého jedince. Jak bytová, tak rodinná výstavba má klady a zápory, které však každý hodnotí jinak. U městských čtvrtí bytových domů bývá zpravidla větší vybavenost dětskými hřišti, lavičkami, větší blízkost do centra města, nižší náklady na běžný provoz bytu. Naopak jako pozitiva bydlení v rodinných domech je možné uvést větší blízkost k přírodě (lesy apod.), vlastní zahrada (vhodné pro každodenní rekreaci), zpravidla větší obytná plocha bytů, větší soukromí, nezávislost při rozhodování apod. Z pohledu stáří zástavby jsou starší oblasti více obsluhované spoji MHD, bližší k významným bodům, ale také bližší k základní občanské vybavenosti, naopak nově vybudované městské čtvrti jsou závislé na původně vybudované OV, jak bylo zmíněno výše. Co se týče kvality bytů, jsou pak nové byty moderněji a lépe řešené a poskytují tak lepší podmínky pro život mladých rodin s dětmi.

ZÁVĚR

Na základě provedeného hodnocení vybraných lokalit ve třech krajských městech – Pardubice, Liberec a Hradec Králové byly posuzovány podmínky pro kvalitní život obyvatelstva. Práce byla zaměřena zejména na nové developerské oblasti, došlo ale také k porovnání z hlediska časového. U všech tří krajských měst byly oblasti zástavby starší (vystavěné do roku 1989) vyhodnoceny jako vhodněji umístěné, co se základní občanské vybavenosti, vzdálenosti k významným jevům ale i dopravní obslužnosti týče. Také výskyt základních jevů byl procentuálně mnohem vyšší než v oblastech nových. Nové čtvrti rodinných domů jsou zpravidla vystavovány vzdáleněji od centra měst či jednotlivých městských částí a dá se tedy předpokládat, že nějakou dobu potrvá, než bude úroveň základní občanské vybavenosti na stejné úrovni, jako tomu je u starých oblastí. Závisí ale také na rozloze nových lokalit, pokud dojde k výstavbě několika málo domů, nebude povětšinou občanská vybavenost řešena samostatně, ale daná oblast bude obsluhována stávající vybaveností ze starší části městské čtvrti. Naopak pokud dojde k výstavbě stovky nových domů, pak se předpokládá, že pro takový počet nových obyvatel je třeba vybudovat i potřebnou vybavenost. U výskytu některých základních jevů je třeba dopředu počítat s tím, že budou v daném území postupem času umístěny. Bohužel však dochází k opomíjení této skutečnosti a u většiny mapovaných nových oblastí zástavby chybí prostory pro vybudování chodníků, parkovacích míst, ani nedochází k ponechání volné oblasti pro případné vybudování odpočinkové zóny s lavičkami, zelení a dětským hřištěm.

Za nevhodnější lokality s nejkvalitnějšími podmínkami pro život obyvatelstva ve vybraných městech jsou považovány: Cihelna v Pardubicích, Rochlice v Liberci a Svobodné Dvory v Hradci Králové. Při zprůměrování hodnot jednotlivých měst jsou pak za nejlepší město pro život vyhodnoceny z pohledu dostupnosti základní občanské vybavenosti Pardubice, dle dopravní obslužnosti se jedná o Hradec Králové.

U některých mapovaných lokalit (Svítkov, Cihelna, Stráž nad Nisou) je možné usuzovat, že základní nedostatky budou odstraněny (dobudování chodníků, parkovacích míst, výstavba dětského hřiště, doplnění laviček, odpadkových košů, košů na psí exkrementy apod.). U určitých oblastí (zejména Nový Hradec Králové a Ruprechtice) však bylo opomenuto (vědomě či nevědomě) ponechání volných prostor a nebude možné tyto nedostatky odstranit. U několika mapovaných čtvrtí byly zjištěny také velice úzké příjezdové komunikace, které snižují bezpečnost místních občanů. Vzhledem k tomu, že do nových oblastí se stěhují

zejména mladé rodiny s malými dětmi, absence chodníků či dětských hřišť je považována za významný nedostatek.

Také vzhled zástavby se v některých sledovaných částech měst velice lišil. Zaznamenán byl tradiční vzhled zástavby s patrovými domy se sedlovou střechou, ale ve stejné čtvrti také velká sídla moderního charakteru, která pak působí vůči ostatním domům dominantně. Zde je možné poukázat na velký význam regulačních plánů. Ne pro všechny městské čtvrti však jsou pořízeny a někdy je rozhraní natolik veliké, že může dojít k nechtěnému vzhledu zástavby. S tím souvisí také velikost stavebních pozemků, které by měly být v jednotlivých městských čtvrtích přibližně stejně velké. Pokud je pak stanoven koeficient zastavění pozemku a stavební parcely mají stejnou rozlohu, nemůže dojít k jevům, které byly zmapovány např. v Novém Hradci Králové či Ruprechticích v Liberci, kde se vedle tradičního domu střední velikosti nachází dům velkých rozměrů výrazně moderního charakteru.

Oblasti, které byly celé vystavěny developerskými společnostmi (obě oblasti ve Svítkově, část nové zástavy ve Stráži nad Nisou, Rochlice), poskytují na první pohled příjemnější prostředí pro bydlení. U těchto čtvrtí nové zástavy byla vystavěna potřebná infrastruktura většinou včetně chodníků nebo byl alespoň ponechán prostor pro jejich dobudování. Jednotný vzhled zástavby vytváří určitou symetrii daného území, jež poté působí klidným dojmem. Naopak pokud došlo developerskou společností pouze k prodeji stavebních pozemků, tak často nebyl vyčleněn prostor pro dotvoření základních sledovaných jevů. Je možné tvrdit, že v případě vystavění nové oblasti developerskou společností není třeba natolik přísných regulačních plánů. Společnosti vytváří jednotný vzhled zástavby a staví středně velké domy, o které je na trhu největší zájem. Negativem však je cena domů, která je zhruba 1,5 až 2,5 násobek ceny než v případě výstavby svépomocí. Pokud dochází k individuální výstavbě domů, pak je v daných lokalitách třeba přísnějších regulačních plánů, aby bylo zachováno požadované měřítko staveb a nebyl narušen původní ráz území.

Ze všech zjištěných okolností je možné tvrdit, že činnost developerských společností by měla být ve městech více žádoucí než individuální výstavba rodinných domů. Zejména v případě city developmentu dochází k výstavbě rozlehlých městských čtvrtí, jejichž součástí je vytvoření základních jevů (chodníky, parkovací místa, dětské hřiště,...), ale často také vymezení prostor pro možné zařízení základní občanskou vybaveností. Výhodou je nejen jednotný vzhled zástavby, vybudování potřebné infrastruktury, vysázení zelně apod., ale také možnost úspory obcí za náklady na vyhotovení regulačních plánů. Jak už bylo zmíněno výše,

většina společností se zaměřuje na středně příjmové rodiny, pro které buduje tradiční domy střední velikosti.

Obecně nelze říci, zda nově vytvořené městské čtvrti rodinných domů poskytují lepší podmínky pro život a jak vysoká je jejich úroveň. V každé nové oblasti je situace jiná. V průměru však nové developerské projekty (tzv. city development) poskytují velice vhodné podmínky pro bydlení a kvalitní život mladých rodin s dětmi. Nižší kvalitu života pak nabízejí oblasti vytvořené na základě individuální zástavby občanů.

Na základě porovnání hodnocení kvality života a podmínek bydlení v městských čtvrtích rodinných a bytových domů, které bylo provedeno v poslední podkapitole této práce, bylo zjištěno, že nově vybudované lokality rodinných domů neposkytují výrazně jiné podmínky pro život, než nové městské čtvrti bytových domů. Vždy závisí na osobních preferencích jedince, jaký způsob bydlení si zvolí. Obecně však poskytují jak čtvrti bytových, tak čtvrti rodinných domů podmínky pro kvalitní život.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] ACHOUR, Gabriel, *Developerské projekty – 1.část*. Dostupný z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/developerske-projekty-1cast-32869.html>. [cit. 2015-02-22]
- [2] BOUWFONDS ČR, bytová výstavba, s. r. o. *Oznámení záměru: Bytová výstavba Pardubice Svítkov*. 2007. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX1BBSzI3NI9vem5hbWVuaURPQ18xLnBkZg/PAK276_oznameni.pdf
- [3] Brownfields a greenfields. *Liberecký kraj: Odbor regionálního rozvoje* [online]. [2009] [cit. 2015-02-03]. Dostupné z: <http://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/page1863/brownfields-a-greenfields>
- [4] Bytová výstavba v územích České republiky. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/tab/FC00494E28>
- [5] Co byla Athénská charta a její vliv na vzhled současných měst. MUŽÍK, Jan. *Enviweb* [online]. 2012 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/urban/91099/co-byla-athenska-charta-a-jeji-vliv-na-vzhled-soucasnych-mest>
- [6] Developerské financování. Komerční banka [online]. © 2014 [cit. 2015-02-28]. Dostupné z: <http://www.kb.cz/cs/firmy/firmy-s-obratem-pod-60-milionu/developerske-financovani.shtml>
- [7] Developeři.info. *Developerské projekty* [online]. [cit. 2015-02-28]. Dostupné z: <http://www.developeři.info/developerske-projekty/>
- [8] Geografie. *Pardubice* [online]. [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/informace-o-meste/geografie/>
- [9] HAMPL, Martin: *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: nakladatelství DemoArt, 2005. ISBN: 80-86746-02-X
- [10] HEŘMANOVÁ, Eva. *Koncepty, teorie a měření kvality života*. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2012. ISBN 978-80-7419-106-0.
- [11] Historie družstva. *Stavební bytové družstvo Přerov* [online]. 2010 [cit. 2015-02-19]. Dostupné z: <http://www.sbdprerov.cz/historie-druzstva/>

- [12] Historie. *Pardubice* [online]. [cit. 2015-03-16]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/informace-o-meste/historie/>
- [13] HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. Brno: Vydavatelství ERA, 2005. ISBN: 80-7366-028-8
- [14] HORSKÁ, Pavla, MAUR, Eduard, MUSIL, Jiří: *Zrod velkoměsta – Urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha: nakladatelství Paseka, 2002. ISBN: 80-7185-409-3
- [15] Hradec Králové - historie města. *Hradec Králové - město na dlani* [online]. [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://historie.hradeckralove.cz/>
- [16] Indikátory ECI/TIMUR. *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj* [online]. 2008 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.timur.cz/indikatory/indikatory-eci-timur-27.html>
- [17] Liberec XIV-Ruprechtice. *Severočeské reality* [online]. 2015 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: http://severo.ceskereality.cz/rodinne-domy/mestske-domy/?id=QZM11195RD596L&sfset=operace%3D0%7Ctyp%3D100%7Cvybranna_obec%3Dliberec%7Ctxt_obec_fill%3DLiberec%2BXIV-
- [18] Liberec. *Regionální informační systém* [online]. © 2012 - 2014 [cit. 2015-04-01]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/detail?zuj=563889&mc=556904&zsj=082465>
- [19] LIM, L. Y., P. K. YUEN a Ch. LOW. *Urban Quality of Life: Critical Issues and Options*. Singapore: NUS Press, 1999. ISBN 9971-69-227-9.
- [20] Městské obvody v Pardubicích v datech. ČSÚ: *Krajská správa ČSÚ v Pardubicích* [online]. 2012 [cit. 2015-03-16]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xe/redakce.nsf/i/mestske_obvody_v_pardubicich_v_datech_scitan_i_lidu_domu_a_bytu_2011
- [21] Městský obvod Pardubice VI - Svítkov: Informace. *Pardubice.eu* [online]. [cit. 2015-03-16]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/urad/mestske-obvody/mestsky-obvod-pardubice-vi-svitkov/ostatni/>
- [22] MUŽÍK, Jan. *Charakteristika, stav, hodnoty a problémy územního rozvoje ČR: Města - sídla*. Ústav územního rozvoje [online]. 2006 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: http://www.uur.cz/principy/pap/KapitolaB%5CB3311_MestaSidla_20061206.pdf

- [23] Nové bydlení Svobodné Dvory. *Lokalita Meteor* [online]. [cit. 2015-03-24]. Dostupné z: <http://www.meteor-novebydleni.cz/>
- [24] POTŮČEK, M. a kol. *Zpráva o lidském rozvoji Česká republika. Odkud přicházíme, co jsme a kam jdeme?* Praha: Univerzita Karlova, 2003. ISBN 80-86284-33-6
- [25] Principy a pravidla územního plánování: Občanské vybavení. TOMÍŠEK, Pavel. *Urbanismus udržitelného rozvoje* [online]. 2006 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: http://www.uur.cz/principy/pap/KapitolaC/C4_ObcanskeVybaveni_20061206.pdf
- [26] Principy a pravidla územního plánování: Rekreační. *Urbanismus udržitelného rozvoje* [online]. 2006 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: http://www.uur.cz/principy/pap/KapitolaC/C6_Rekreace_20061206.pdf
- [27] Principy a pravidla územního plánování: Technická infrastruktura. ŠRYTR, Petr. *Urbanismus udržitelného rozvoje* [online]. 2006 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: http://www.uur.cz/principy/pap/KapitolaC/C4_ObcanskeVybaveni_20061206.pdf
- [28] Řadové domy Panorama - Nabídka domů. *Residenční komplex Panorama* [online]. 2012 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.radovedomypanorama.cz/cz>
- [29] Sektory trhu. *Management mania* [online]. © 2011-2013 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/sektory-trhu>
- [30] Statutární město Liberec. *Liberec* [online]. ©2013 [cit. 2015-04-01]. Dostupné z: <http://www.liberec.cz/cz/>
- [31] STRAKOVÁ, Martina.: *Vliv současné developerské výstavby na fungování města*. Pardubice, 2014. Diplomová práce. Univerzita Pardubice. Fakulta ekonomicko-správní.
- [32] Stráž nad Nisou. *Regionální informační systém* [online]. 2012 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/detail?Zuj=544477>
- [33] SVATOŇOVÁ, Hana. *Integrovaná přírodověda: Domácnost - svět v malém*, s. 20; Brno: Masarykova Univerzita, 2010. ISBN 978-80-2105-204-8.
- [34] ŠILHÁKOVÁ, Vladimíra a kolektiv: *Suburbanizace – hrozba fungování malých měst*. Hradec Králové: vydavatelství Civitas per Populi, 2007. ISBN: 978-80-903813-3-9
- [35] ŠILHÁNKOVÁ, V. a kol. *Urbanismus a územní plánování*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2010. ISBN: 978-80-7395-310-2
- [36] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Vybraná témata z regionálního rozvoje*. Hradec Králové: Civitas per Populi, o. s., 2010. ISBN: 978-80-904671-0-1

- [37] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7395-019-4.
- [38] Town and Country Planning Act 1990. *Legislation government UK* [online]. 1990 [cit. 2015-02-22]. Dostupné z: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/8/part/III/crossheading/meaning-of-development>
- [39] Urban Sprawl in the United States: 10 Incredible Aerials. *Twisted Sifter* [online]. 22. 7. 2010 [cit. 2015-02-03]. Dostupné z: <http://twistedsifter.com/2010/07/urban-sprawl-aerials-christoph-gielen/>
- [40] Varianty bydlení. *Nová Cihelna* [online]. © 2009 - 2015 [cit. 2015-03-16]. Dostupné z: <http://www.novacihelna.cz/varianty-bydleni/>
- [41] Základní informace o městě. *Hradec Králové* [online]. [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/hradec-kralove/o-meste>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A *Athénská charta - Druhá část: současný stav měst: kritika a náprava*

Příloha B *Tabulky*

Příloha A Athénská charta - Druhá část: současný stav měst: kritika a náprava

Bydlení

Zjištění

9. Historická jádra měst jsou nadměrně přelidněna (připadá až 1 000 a dokonce 1 500 obyvatel na hektar!), a totéž se týká určitých pásem, která vznikla v důsledku rozvoje průmyslu v 19. století.

10. Ve stísněných částech měst jsou bytové podmínky nesnesitelné, protože chybí obytná území, dostupné zelené plochy, údržba budov (důsledky využití založeného na spekulaci). Situace se ještě zhoršuje nízkou životní úrovní obyvatelstva, které samo není schopno činit obranná opatření (úmrtnost dosahuje až 20 %).

11. Rostoucí město pro svou výstavbu spotřebovává krok za krokem přírodní území, které je obklopuje. Stále rostoucí vzdálenost od přírody vede k trvalému zhoršování hygienických podmínek.

12. Rozmístění obytných obvodů na území města odporuje hygienickým požadavkům.

13. Nejhuštěji zalidněné části města jsou umístěny v nejméně vhodných polohách (severní svahy, území s inverzemi a průmyslovými exhalacemi, zaplavovaná území atd.).

14. Dobře provětrávaná obydlí majetných leží ve výhodných místech, chráněných proti škodlivým větrům, s pěknou vyhlídkou na krajinu, vodní plochy a návrší, a jsou bohatě osluněna.

15. Toto rozdělení bydlišť je udržováno a zabezpečováno stavebními předpisy o zónování, považovanými za oprávněné.

16. Objekty podél dopravních tepen a u dopravních křižovatek jsou nevhodné pro bydlení v důsledku hluku, prachu a škodlivých exhalací.

17. Obvyklý způsob situování obytných budov podél komunikací umožňuje oslunění pouze pro menší část bytů.

18. Rozmístění občanských staveb, patřících do obytných čtvrtí, je nahodilé.

19. Zvláště školy jsou často u hlavních dopravních ulic v přílišné vzdálenosti od bytů.

20. Předměstí rostou většinou neplánovitě a bez vhodného spojení s městem.

21. Byly činěny pokusy začlenit předměstí do městské správy.

22. Předměstí jsou často jen nakupením nouzových staveb a jejich nezbytná infrastruktura je většinou nevýnosná.

Je nutno požadovat:

23. Umístování obytných čtvrtí na nejlepším území města z hlediska topografického, klimatického a oslunění a s dostatkem vhodné zeleně.

24. Situování obytných čtvrtí na základě hygienických hledisek.

25. Usměrnování hustoty zastavění se zřetelem na různé druhy bydlení a utváření terénu.

26. Stanovení minimální doby oslunění pro každý byt.

27. Zákaz výstavby obytných domů podél hlavních komunikací.

28. Využívání prostředků moderní techniky při výstavbě vysokých obytných domů.

29. Výstavbu vysokých staveb s dostatečnými vzájemnými odstupy, uvolňujícími prostor pro rozsáhlé zelené plochy.

Rekreace

Zjištění:

30. Volné plochy jsou všeobecně nedostatečné.

31. Pokud mají volné plochy dostatečnou rozlohu, pak jsou nevhodně rozloženy a tudíž nepoužitelné pro většinu obyvatel.

32. Okrajová poloha volných ploch nepřispívá ke zlepšení podmínek bydlení v hustě osídlených městských čtvrtích.

33. Ojedinelá sportovní zařízení - pokud jsou blíže k uživatelům - využívají dočasně území, s nímž se počítá pro budoucí bytovou a průmyslovou výstavbu. Následkem je trvalá nejistota a změna.

34. Území, která by mohla sloužit pro dny volna, jsou často špatně spojena s městem.

Je nutno požadovat:

35. Budoucí zabezpečení dostatku zelených ploch v každé obytné čtvrti pro hry a sport dětí, mladých lidí a dospělých.

36. Odstranění nezdravých bloků domů a jejich nahrazení zelení - tím se současnělepší podmínky sousedících čtvrtí.

37. Stabilizaci nových zelených ploch s konečnou platností pro stanovené účely: dětská zařízení, školy, střediska mládeže a jiná občanská zařízení těsně související s obytnými domy.

38. Trávení volného času v příznivě upraveném prostředí - parcích, lesích, hřištích, stadionech, koupalištích atd.

39. Dostatek parků, sportovních zařízení, stadionů, koupališť atd.

40. Využívání existujících přírodních prvků - řek, lesů, návrší, údolí, jezer, moří atd.

Práce

Zjištění:

41. Pracoviště nejsou v městském prostoru účelně rozmístěna (průmysl, řemesla, obchod, správa, prodej).

42. Spojení mezi bytem a pracovištěm již není normální, nutí k nadměrnému dojíždění.

43. Ve špičkových hodinách je dopravní situace kritická.

44. Absence rozvojových programů, neplánovitý růst města, nedostatek výhledu, spekulace s pozemky atd. vedou k tomu, že si průmysl volí pozemky svévolně a bez jakýchkoliv pravidel.

45. Obchodní čtvrti, umístěné v nejpříznivějších a dopravně nejlépe vybavených částech města, se stávají rychle kořistí spekulace. Protože se jedná o soukromé vlastnictví, chybí jakékoliv zabezpečení normálního rozumného vývoje.

Je nutno požadovat:

46. Omezení vzdálenosti mezi pracovištěm a bydlištěm na minimum.

47. Nezávislost průmyslových území na obytných čtvrtích a jejich oddělení zelenými plochami.

48. Situování průmyslových území v blízkosti železničních tratí, plavebních kanálů a komunikací.

49. Jasně určené stanoviště uvnitř města pro řemesla těsně spojená s životem města a jeho potřebami.

50. Zabezpečení dobrého spojení obchodních čtvrtí, v nichž jsou soukromé a veřejné správní instituce, s obytnými a průmyslovými čtvrtěmi, jakož i s řemesly, která zůstala ve vnitřním městě nebo v jeho blízkém sousedství.

Doprava

Zjištění:

51. Dnešní dopravní síť měst představuje souhrn komunikací, které navázaly na hlavní dopravní tepny, pocházející v Evropě již ze středověku a v některých případech dokonce ze starověku.
52. Hlavní komunikace, určené původně pro chodce a povozy, nevyhovují dnešním mechanizovaným dopravním prostředkům.
53. Nedostatečná šířka dopravních ulic brání plnému využití nových mechanických rychlostí a tím i odpovídajícímu rozmachu města.
54. Vzdálenosti mezi křižovatkami ulic jsou příliš krátké.
55. Šířka ulic nevyhovuje a jejich rozšiřování je obtížné, nákladné a neúspěšné.
56. Vzhledem k rychlostem mechanických vozidel je dnešní uliční síť neracionální. Chybí jí přesnost, pružnost, rozmanitost a souvislost.
57. Pompézní reprezentační ulice mohou být velkou dopravní překážkou.
58. Železniční síť se stala v mnoha případech obtížnou překážkou rozšiřování města. Uzavírá celé obytné čtvrti a odděluje je od základních prvků života města.

Je nutno požadovat:

59. Účelnou analýzu statistických údajů o celkové dopravě ve městě a v jeho regionu, aby se zjistily hlavní dopravní směry a jejich zatížení.
60. Rozdělení komunikací podle jejich funkcí a při jejich stavbě respektování váhy a rychlosti vozidel.
61. Uzpůsobení zatížených křižovatek pro nepřetržitou dopravu jejich řešením ve více úrovních.
62. Oddělení cest pro chodce a cyklisty od automobilových komunikací.
63. Diferenciaci ulic podle jejich určení: obytné ulice, pěší promenády, tranzitní a expresní komunikace.
64. Izolaci hlavních dopravních ulic zelenými pásy.

Příloha B Tabulky

Tabulka 21 Vzdálenosti k základní občanské vybavenosti včetně průměrné hodnoty ve vybraných lokalitách

Občanská vybavenost	Svítkov		Rosice	Cihelna	Průměrná vzdálenost
	oblast 1	oblast 2			
Mateřská škola	1,4	1,5	0,7	1,4	1,25
Základní škola	1,1	1,3	0,7	1,4	1,13
Knihovna	0,55	0,5	1	1,8	0,96
Lékárna	0,7	0,8	2,3	1,5	1,33
Praktický lékař pro dospělé	0,7	0,8	1	1,7	1,05
Dětský lékař	0,7	0,8	3	1,8	1,58
Základní potraviny	0,35	0,5	0,8	0,7	0,59
Drogerie	0,85	1	2	0,7	1,14
Zastávka MHD	0,65	0,35	0,3	0,4	0,43
Sportovní a relaxační centrum	1,3	1,9	1	0,45	1,16
Pošta	0,7	0,75	1,3	2	1,19
Restaurace	0,35	0,45	0,8	0,9	0,63
Vlaková zastávka	0,45	1,1	1,7	2,6	1,46

Zdroj: vlastní

Tabulka 22 Vzdálenosti k významným bodům ve městě Pardubice v kilometrech

Významné body	Svítkov	Rosice	Cihelna	Průměrná vzdálenost
Vysoká škola	7	3	0,8	3,60
Supermarket	4	2	1,6	2,53
Hlavní vlakové nádraží Pardubice	4,3	4,3	3,6	4,07
Krajská nemocnice Pardubice	8,5	6,5	4,6	6,53
Nákupní centrum Afi Palace	5	5,3	2,5	4,27
Plavecký bazén	7	5,5	3,6	5,37
Zimní stadion	5,7	3,9	2	3,87
Východočeské divadlo	6,3	5	3,1	4,80
Výstaviště Ideon	6,8	5,3	3,4	5,17
Letiště Pardubice	1,4	6	7,8	5,07

Zdroj: vlastní

Tabulka 23: Vzdálenosti k vybraným druhům občanské vybavenosti ve městě Hradec Králové v km

Občanská vybavenost	Svobodné Dvory	Nový Hradec Králové	Malšovice
Mateřská škola	0,50	1,00	1,30
Základní škola	0,80	1,40	1,40
Knihovna	3,30	1,30	1,70
Lékárna	1,40	1,40	1,40
Praktický lékař pro dospělé	1,20	1,30	1,60
Dětský lékař	2,60	1,30	1,60
Základní potraviny	0,30	1,60	0,60
Drogerie	3,20	1,60	1,40
Zastávka MHD	0,30	0,50	0,80
Sportovní centrum	0,50	2,30	2,60
Relaxační centrum	0,70	2,30	2,60
Pošta	0,50	1,30	1,50
Restaurace	0,80	1,10	0,50

*Zdroj: vlastní***Tabulka 24:** Vzdálenosti k vybraným významným bodům ve městě Hradec Králové v km

Významné body	Svobodné dvory	Nový HK	Malšovice
Univerzita Hradec Králové	7,5	5	3,3
Supermarket	3,2	1,6	1,4
Hlavní vlakové nádraží HK	4,7	7	5,8
Fakultní nemocnice HK	6,6	6,4	5,7
Nákupní centrum Futurum	7,1	4	1,4
Městské lázně	4,7	6,6	4,2
Koupaliště Flošna	6,1	5,8	2,6
Zimní stadion	5,1	5,6	3,6
Klicperovo divadlo	5,7	6,2	3,4
Kongresové centrum Aldis	4,8	6,8	4,3
Jiráskovy sady	5,1	6,2	4,1

Zdroj: vlastní

Tabulka 25: Vzdálenosti k vybraným druhům občanské vybavenosti ve městě Liberec v km

	Horní Hanychov	Ruprechtice	Rochlice	Stráž nad Nisou
Mateřská škola	0,9	1,1	0,6	0,6
Základní škola	0,6	1	0,6	0,6
Knihovna	4	2,2	0,6	0,7
Lékárna	1,3	1	0,3	1,7
Praktický lékař pro dospělé	1,2	1,8	1,3	0,7
Dětský lékař	1,3	0,8	0,7	0,9
Základní potraviny	1,8	0,9	0,3	1,7
Drogerie	2,9	0,9	0,3	1,7
Zastávka MHD	0,7	0,4	0,4	0,5
Sportovní a relaxační centrum	2	2	0,6	1,8
Pošta	0,8	1,8	0,3	0,7
Restaurace	0,9	1	0,5	0,5

*Zdroj: vlastní***Tabulka 26:** Vzdálenosti k vybraným významným bodům ve městě Liberec v km

	Horní Hanychov	Ruprechtice	Rochlice	Stráž nad Nisou
Supermarket	3,4	1,7	0,3	3,8
Hlavní vlakové nádraží	3,6	4,6	2,8	4,4
Krajská nemocnice Liberec	5,2	3	3,1	4,2
Nákupní centrum (Forum nebo Nisa)	3,4	3,9	2,4	3,8
Zámek Liberec	5,3	3,8	2,6	4,2
ZOO a Botanická zahrada Liberec	6,5	2	4,4	5,1
Zimní stadion	2,5	5,9	2,5	5,4
Kulturní, obchodní a společenské centrum Babylon	4	4,7	2,4	4,8
Koupaliště Vápenka	2	5,8	3,5	5,3
Plavecký bazén Liberec	5,1	2,6	3,4	3,8
Divadlo F. X. Šaldy	4,7	3	3,2	4,3
Severočeské muzeum	5,7	2,2	3,4	4,3

Zdroj: vlastní