


Urban Sprawl – vývoj metropolitního areálu města Olomouce

Eliška Hlochová

Bakalářská práce
2021

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav environmentální bezpečnosti

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Eliška Hlochová
Osobní číslo:	L16325
Studijní program:	B3953 Bezpečnost společnosti
Studijní obor:	Řízení environmentálních rizik
Forma studia:	Prezenční
Téma práce:	Urban sprawl – vývoj metropolitního areálu města Olomouce

Zásady pro vypracování

1. Teoreticky ukotvíte problematiku urban sprawl.
2. Proveďte regionálně geografické analýzy města Olomouce související s fenoménem urban sprawl.
3. Identifikujte kritická místa regionálního rozvoje města Olomouce optikou sídelního systému.
4. Diskutujte výsledky analýz a navrhněte kroky k eliminaci environmentálních rizik.

Forma zpracování bakalářské práce: **Tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

1. HNILÍČKA, Pavel. Sídlní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů : urbanismus do kapsy. 2.,dopl. vyd. Brno: Host. 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.
2. MAIER, Karel. Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada. 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.
3. PALERMO, Pier Carlo a Davide PONZINI. Spatial planning and urban development: critical perspectives. NewYork. 2010. ISBN 978-90-481-8869-7.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Jakub Trojan, MSc, Ph.D.**
Ústav environmentální bezpečnosti

Datum zadání bakalářské práce: **1. prosince 2020**

Termín odevzdání bakalářské práce: **14. května 2021**

L.S.

doc. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.
děkanka

doc. Ing. Pavel Valášek, CSc. LL.M.
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2020

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užit své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou obsahově totožné.

V Uherském Hradišti, dne: 5. 8. 2021

Jméno a příjmení studenta: Eliška Hlochová

.....
podpis studenta

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá vlivem fenoménu Urban sprawl na město Olomouc. Jejím cílem je představit čtenáři problematiku daného fenoménu, provést analýzu vybraného města a s pomocí výstupů z programu QGIS definovat nejkritičtější oblasti. Z nich je vybrána městská část Nová Ulice, která vykazuje největší míru růstu nové zástavby. Na jejím příkladu je poté detailně rozebrán sociodemografický vliv Urban sprawlu, a to zejména díky výsledkům ankety vyplňované respondenty z této oblasti. Jako nejvýraznější prvek Urban sprawlu se projevuje neadekvátní dopravní kapacita spojená s nedostatečnou občanskou vybaveností, která má za důsledek tlak na parkování v oblasti a další negativní projevy automobilové dopravy. Možná řešení jsou následně popsána, kromě jiného jde o tvorbu udržitelnější formy budoucí zástavby a rozvoj městské hromadné dopravy spolu s cyklistickou infrastrukturou.

Klíčová slova: Environmentální rizika, Olomouc, Suburbanizace, Urban sprawl

ABSTRACT

The bachelor thesis deals with the influence of the Urban sprawl phenomenon on the city of Olomouc. Its objective is to introduce the reader to the issue of the phenomenon, to analyse the selected city and with the help of outputs from the QGIS programme to define the most critical areas. The Nová Ulice district, which shows the highest growth rate of new development, is selected from the aforementioned. The example of the socio-demographic influence of Urban Sprawl in the selected area is then analysed in detail, especially due to results of a survey filled in by respondents from this area. The most significant element of Urban Sprawl is the inadequate transport capacity associated with insufficient civic amenities, which also results in pressure on parking in the area and other negative effects of car traffic. Possible solutions are then described, amongst other things the plan to create a more sustainable approach to future development and also create a progress of public transportation along with the cycling infrastructure.

Keywords: Environmental risks, Olomouc city, Suburbanization, Urban sprawl

Ráda bych poděkovala vedoucímu RNDr. Jakubu Trojanovi, MSc, MBA, Ph.D., za cenné rady a připomínky. Dále bych chtěla poděkovat všem zúčastněným za ochotu poskytnout informace při sběru dat pro tuto bakalářskou práci.

OBSAH

OBSAH	8
ÚVOD	9
I.	10
TEORETICKÁ ČÁST	10
1 URBANIZACE	11
1.1 MILNÍKY NA ČASOVÉ OSE.....	11
1.2 PRE/INDUSTRIÁLNÍ URBANIZACE	12
2 SUBURBANIZACE	13
2.1 PŘÍČINY SUBURBANIZACE.....	13
2.2 HISTORIE SUBURBANIZACE V ČR	13
2.3 AKTUÁLNÍ SUBURBANIZACE V ČR	14
3 URBAN SPRAWL	15
3.1 PŘÍČINY URBAN SPRAWL	16
3.1.1 <i>Nadměrná intenzita využívání zastavěného území</i>	16
3.1.2 <i>Úpadek využívání zastavěného území</i>	16
3.1.3 <i>Brownfield</i>	16
3.2 DŮSLEDKY URBAN SPRAWL.....	17
3.2.1 <i>Environmentální</i>	17
3.2.2 <i>Ekonomicko-sociální důsledky</i>	18
3.3 SMART GROWTH	18
4 REURBANIZACE A DESURBANIZACE	19
II.	20
PRAKTICKÁ ČÁST	20
5 OLOMOUC	21
5.1 HISTORICKÉ FORMOVÁNÍ MĚSTA.....	22
5.1.1 <i>Sektor centra města</i>	22
5.1.2 <i>Sídlištní sektor</i>	23
5.1.3 <i>Sektor periferií města</i>	23
6 METODIKA	24
7 ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZA DAT	26
7.1 PRÁCE V QGIS.....	26
7.2 ANALÝZA DAT	27
8 ANKETA	29
ZÁVĚR	39
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	41
SEZNAM OBRÁZKŮ	45
PŘÍLOHA P I:	47

ÚVOD

Suburbanizace a s ní spojený pojem Urban sprawl jsou novodobé problémy se vzrůstajícím zájmem ve veřejném sektoru. Fenomén Urban sprawl lze charakterizovat jako neregulované rozrůstání zástavby do okolí města a zabírání úrodné půdy. Je spojený převážně s negativy, a to z důvodu environmentálně neudržitelného postoje. Jednou z příčin problému jsou osobní zájmy a finanční zisky individuálních vlastníků a investorů a také roztržitost koncepčního zpracování územních plánů obce.

Bakalářská práce se zaměřuje na analýzu fenoménu Urban sprawl pro okrajové části města Olomouce. Nejdříve bude v práci ukotvena tematika Urban sprawlu a pojmy s ní spojené, následovat bude charakteristika samotného města. Dále budou pomocí metody Dálkového průzkumu Země porovnány letecké snímky a zpracovány za použití softwarového programu QGIS. Zaznamenaná data se stanou výchozími pro vyhodnocení té městské části, u níž bude největší podíl nárůstu nové zástavby.

Pro tuto oblast bude zpracována anketa, jejímž účelem bude průzkum, jež zajistí informace o sociodemografickém stavu této lokality. Důležitým faktorem stran sbírání dat mezi respondenty je vliv aktuální pandemické situace, která znemožňuje blízký fyzický kontakt, a anketa tedy bude uskutečněna digitální formou. Cílem této práce bude především vyhodnocení těchto dat v kontextu vlivu suburbanizace na život obyvatelstva v probírané městské části. Důležitou součástí vyhodnocení a shrnutí výstupů bude i částečné navržení případných opatření, která by obyvatelstvu mohla usnadnit každodenní život.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 URBANIZACE

Urbanizace se dá chápat hned několika způsoby. Z pohledu ekonomického se jedná o proces zvyšování počtu pracujících osob mimo zemědělství. Z pohledu demografického jde o přesun obyvatelstva z venkova do měst a z pohledu behaviorálního lze urbanizaci definovat jako vznik epicentra sociálních změn. [1]

Přestože je urbanizace dnes již tak často používaným pojmem, jeho původ není na časové ose až tak vzdálený od dnešní doby. První zmínky o urbanizaci pocházejí z doby třicátých let 20. století. Proces jako takový je však udáván mnoho let zpátky. Jako důležité milníky na ose můžeme datovat například první civilizace v Číně, Egyptu či Mezopotámii. [2]

Prvotním faktorem pro rozvoj měst byl počátek zemědělství, díky kterému bylo možné setrvat na jednom místě delší dobu. Se zemědělstvím také souvisí vznik prvních veřejných skupin. Jednak to byly ty orgány, které zabezpečovaly obchod s potravinami a jejich přerozdělení mezi ostatní obyvatele města, nebo také skupiny osob zajišťující ochranu před nájezdy útočníků. Důležité městské stavby byly obehnané vysokou zdí pro jejich ochranu a tím došlo k rozdělení společenských vrstev (chudá vrstva za hradbami města, bohatá v jejich centru). [3] [1]

1.1 Milníky na časové ose

V. G. Childe rozdělil ve svém díle *Man makes himself (1951)* archeologicko-historickou časovou osu na tři podstatné milníky. První období nazývá „neolitickou revolucí“, nejde však jen o období neolitu ale o onen proces usazování se a utváření prvopočátku urbanizace. Mezi 6 tisíci a 3 tisíci let př.n.l. vzniká podle Childa první technický rozvoj měst a toto období nazývá „městská revoluce“. Stanovil několik kritérií, díky nimž odlišuje vesnici od měst. Tato kritéria ovšem nezohledňují sociální aspekty města a z toho důvodu je mnoho dnešních archeologů a historiků nepovažuje za relevantní. Třetím podstatným milníkem v historii vývoje města je průmyslová revoluce. Toto období nám rozděluje vývoj na preindustriální a industriální urbanizaci. [3]

1.2 Pre/industriální urbanizace

Preindustriální i industriální společnosti jsou již velmi pokrokové, jejich hlavním rozdílem je druh využívané energie. S příchodem revoluce se fyzická síla mění na parní či elektrickou.

Také je zde podstatný rozdíl mezi sociálním rozložením obyvatel ve městě. V případě preindustriálního města dochází k třídění společenských vrstev. Za centrum města se dá považovat shluk monumentálních staveb, převážně náboženských, či sídla nejbohatší vrstvy.

Dále pak střední sociální vrstva soustřeďující se okolo centra města a nejchudší vrstva obývající periferie. Podstatné je také zmínit že tehdejší největší města dosahují sotva 100 tisíc obyvatel. [3]

Počátky industriální urbanizace můžeme datovat v 18. století na území Anglie. Její šíření v rámci Evropy bylo však velice rychlé.

Prvotním impulsem pro migraci obyvatel do měst byl například rozvoj textilního průmyslu se zavedením mechanického tkalcovského stavu či strojírenství. Hlavním důvodem pro rozvoj strojů bylo přidání koksu při výrobě železa, který značně zlepšil jeho kvalitu a umožnil tak jeho častější využití.

Tímto dochází k rapidní územní nerovnoměrnosti rozdělení obyvatelstva a vznikají nové čtvrti v okolí továren. Důsledkem je tedy obrácení sociální struktury města. Chudé obyvatelstvo se stěhuje do centra za práci, a naopak bohatší vrstva, hledající důstojnější způsob bydlení upřednostňuje periferie. Tento fakt můžeme nazvat suburbanizační tendence – počet obyvatelstva centrální zóny města se snižuje.

Rozvoj měst v období zavedení parní lokomotivy v Evropě ovšem nebyl natolik intenzivní jako v jiných zemích, jelikož Evropa již využívala preindustriální síť dopravy. Například v USA stavba transkontinentální železnice způsobila mnohem větší převrat v migraci obyvatelstva. [1]

2 SUBURBANIZACE

Přesuneme-li se od průmyslové revoluce do dnešní doby, stále můžeme pozorovat vliv jejího převratu v urbanizaci.

„Pojem suburbanizace vznikl z anglického slova suburb, v překladu předměstí, které vzniklo jako složenina z latinského základu urbs, znamenající město a předpony sub, označující umístění vedle, za nebo pod městem.“ [5]

Pojmem suburbanizace tedy rozumíme rozpínání měst do okolí. V České republice neexistuje přímá definice zabírání zemědělské půdy pro osobní či komerční využití. Nejbližším termínem je výraz zástavby „na zelené louce“. [4]

2.1 Příčiny suburbanizace

Jak již vyplývá z předchozího textu k suburbanizaci začalo docházet v době, kdy se město stává méně obyvatelným a jeho obyvatelé soustřeďují své aktivity do vzdálenějších částí města. Většina takto vzniklých suburbií bývá ovšem později stejně pohlcena celistvým městem. Největší nárůst suburbií pak vnímáme v době, kdy došlo k výstavbě silnic pro automobilovou dopravu, což umožnilo dojíždění za prací do centra města a také zabírání levné půdy ve vzdálenějších oblastech. Velkou roli také hrají banky, které zavedly způsob hypoték a postupné splácení dluhu, tudíž umožnily jednorázové investování do nemovitostí a také stát, který zvýhodňoval nové výstavby před obnovou starých ploch v centrech měst. [6] [7] [8]

2.2 Historie suburbanizace v ČR

K suburbanizaci v české republice dochází už v meziválečném období, a to v okolí železničních tratí. Tento proces však byl velmi rychle pozastaven příchodem komunistického režimu. Ten dal vznik především sídlištní zástavbě, nikoli však rodinným domům. K značné výstavbě rodinných domů dochází až od druhé poloviny 90. let, kdy se platy střední třídy začaly pozvolna zvedat a pro obyvatele se stala koupě vlastní residenční parcely dosažitelným cílem. Residenční suburbanizace může mít formu již zastavěných pozemků nebo pouze volných parcel s vyvinutou dopravní infrastrukturou, které developeri nabízí k možné zástavbě. Jsou situované například ve volné krajině nebo přidružené k venkovské zástavbě. Příkladem residenční suburbanizace mohou být satelitní městečka. [6] [7] [8]

Trend satelitních měst se nejprve začal objevovat ve Spojených státech amerických, kde se města vyvíjela rapidním tempem, obzvláště výstavbou rodinných domů. U nás se projevil až ke konci 20. století. Většina takto vzniklých kolonií byla vybudována za účelem zisku developerů na mnohdy předražené půdě v okolí měst. Velké množství satelitních městeček vzniká po vzdálenějším obvodu měst, ale leží uvnitř oficiálních hranic města, a proto jsou statisticky nelimitovatelná. [6] [7] [8]

Nejen že jsou touto formou zabírány úrodné půdy a celkově je oblast nejméně udržitelným systémem, ale dochází také ke štěpení komunity. Lidé stěhující se do takto vystavěných oblastí většinou nemají žádné vazby na okolí, a tudíž se daná lokalita stane pouze zbožím s omezenou dobou trvání. [6] [7] [8]

Suburbanizace má ovšem také průmyslovou stránku, tzv. Komerční suburbanizace. Příkladem jsou logistická a skladovací místa či parcely sloužící obchodu a výrobě.

2.3 Aktuální suburbanizace v ČR

V roce 2008 zhodnotili Ouředníček a Temelová, ve své práci *Současná česká suburbanizace a její důsledky*, aktuální vývoj takto:

„V našem prostředí ovlivňuje proces suburbanizace nejintenzivněji Prahu a její zázemí. V základním prostorovém vzorci rozvoje rezidenčních i komerčních předměstí hlavního města můžeme pozorovat znaky živelné dekoncentrace. Na jedné straně rozvoj nákupních center a průmyslových zón, na straně druhé čistě rezidenční lokality bez pracovní a obslužné funkce.“

[9]

Situace v dnešní době se však docela změnila. Jelikož zázemí Prahy představuje lepší podmínky pro rozvoj maloobchodu (významný regionální trh) rozvíjí se průmyslové zóny, logistická centra a technologické parky převážně v okolí menších velkoměst. Příkladem může být například Český technologický park v Brně nebo rostoucí průmyslová zóna v místě Olomouc-Hněvotín. [18]

3 URBAN SPRAWL

Urban sprawl je pojem týkající se suburbanizace, není to ovšem synonymum. Suburbanizace je proces a Urban sprawl její důsledek. Původ tohoto spojení pochází z roku 1937 od amerického urbanisty Earla Drapera. U nás se pojem uchytil jako „sídelní kaše“. [8] [10]

Urban znamená v překladu z angličtiny *městský* a sprawl vyjadřuje onen proces *rozpínání*. Jedná se tedy o rozšiřování metropolitního areálu do okolí města. Vzniká neregulovanou aktivitou trhu a také nedostatečnou pozorností územních samospráv na udržitelnou suburbanizaci města. Tento proces je považován za neřízené a nepromyšlené umístění komerčních a rezidentních areálů do krajiny. [11]

Pro uvedení do situace Urban sprawlu je důležité znát sociální negativa s pojmem spojená. Prvním bodem kritiky Urban sprawl je způsob přepravy omezený převážně na automobilovou dopravu. Což činní věkově nejmladší a nejstarší skupiny či fyzicky hendikepované zcela závisle na střední věkové třídě populace, která je schopná obsluhovat automobilovou dopravu. [16] [17]

Druhý argument poukazuje na negativní segregační aspekt oddělení občanů od sociálního zázemí města. Rezidenti jsou odtrženi od komunity prostředí a dochází k vytrácení základního stavebního prvku městskosti: veřejný prostor, který umožňuje kontakt sociálních skupin ve městě. [16] [17]

Třetí argument kritizuje Urban sprawl jako sociálně oddělující projekt, kdy se obyvatelé s vyššími příjmy stěhují na předměstí, zatímco ve vnitřních městech se koncentruje chudší populace v zanedbaných a podfinancovaných bytech v blízkosti průmyslu. [16] [17]

Tímto se dostáváme k pojmu gentrifikace. Jedná se o formu částečného řešení Urban sprawlu podfinancováním části vnitřních měst. Jde také ale o neetickou formu přesunu sociálních skupin v rámci města. Proces, při kterém jsou dříve klasické obytné čtvrti dělnické třídy postupně rehabilitovány pronajímateli a kupci domů ze střední třídy. Důvodů je hned několik. Tyto oblasti mají většinou ideální podmínky – dobrá dopravní dostupnost centru a ideální sociální zázemí. K udržení kvality bytového fondu, a tedy zájmu o lokalitu, je zapotřebí vyššího kapitálu a dochází ke zvýšení nájemného.

Důsledkem je, že nižší platové vrstvy již nejsou schopny výši nájmu udržet a přenechají jeho pronájem vyšší platové vrstvě. [16] [17]

3.1 Příčiny Urban sprawl

Hlavní příčinou vzniku urban sprawl v dnešní době je uzavřený koloběh. Lidé se kvůli znečištění města stěhují na jeho okraj. Ke znečištění kompaktních částí měst dochází ale hlavně z toho důvodu, že obyvatelé bydlící na řídkém předměstí využívají převážně automobilovou dopravu k cestě za prací ve středu města. [8]

Dalšími důvody může být také:

3.1.1 Nadměrná intenzita využívání zastavěného území

V atraktivních částech měst jako je centrum můžeme pozorovat zvýšenou snahu o intenzivnější způsob zástavby. Například zastavování vnitroblokových prostor či navyšování pater budov (střešní nástavby).

Jako důsledek tohoto procesu můžeme považovat nárůst prašnosti, přesušený vzduch, přehřívání měst a celkové zhoršení mikroklimatu města. Dalším negativním vlivem může být přehlcení kanalizačních tras při přívalových deštích a zhoršení dopravní situace města. [4] [9]

3.1.2 Úpadek využívání zastavěného území

Tato problematika bývá spíše lokální záležitostí, ale může postihovat ve větší míře i celé regiony. Prvotní příčinou bývá většinou ztráta zájmu o danou lokalitu, kterou sice mohou vyplnit příslušníci nižších sociálních vrstev, ale to většinou způsobí úplnou degradaci místa a její následné opuštění. Dalšími negativními vlivy pro udržitelnost lokality jsou: snižování počtu mladých obyvatel a zvýšený podíl přechodného bydliště což má za důsledek úpadek kupní síly v dané lokalitě a zhoršení údržby objektů a veřejných míst. Jedná se zejména o opuštěné venkovské oblasti či neudržované městské lokality. Důležitým termínem v této problematice je pojem brownfield. [4] [9]

3.1.3 Brownfield

K udržitelnému zastavování obytné plochy měst patří chytré využívání již opuštěných míst. V případě brownfieldů se jedná o nevyužívání zastavěné plochy dříve sloužící výrobě,

staré továrny nebo dále nevyužívané vojenské prostory jejichž příkladem můžou být opuštěné ruské kasárny. [4] [9]

„Největší počet nevyužívaných nebo jen částečně využívaných výrobních ploch zaznamenávají analýzy Czechinvestu na venkově, kde se převážně jedná o areály bývalých jednotných zemědělských družstev.“ [4]

3.2 Důsledky Urban sprawl

Urban sprawl je neplánovaný, nesystematický, územně intenzivní vnější růst, zejména sídel městských typů do venkovských prostor a je důsledkem progresivní urbanizace. Touha po bydlení v oblastech se zelení, v rekreačních domech a rychle přístupných nákupních centrech táhne obyvatelstvo mimo centrum města. Dopravní infrastruktura zabírá mnoho prostoru, a pokud neexistují žádné regulace, které ukotvují regionální plánování a ochranu životního prostředí, pak bude výstavba probíhat v místech, kde je to nejlevnější. Tímto způsobem zmizí otevřené prostory, rekreační oblasti a ekologicky významné lokality a místa ztratí ekologické a sociálně-ekonomické funkce. [12]

3.2.1 Environmentální

Nejdříve se zaměříme na obecný problém rozšiřování měst do okolí a tím je zabírání půdy. Nejen že dochází k zabírání zemědělské půdy ale také k fragmentaci lesů, mokřadů a jiných ekologicky významných lokalit, což vede k narušení migračních koridorů pro volně žijící druhy a k následné izolaci populací. Tento jev může natolik ovlivnit kvalitu prostředí, že nebude dále možné udržet následný vývoj druhů.

Dalším viditelným problémem je nadměrné využívání automobilové dopravy a s ním spojené zácpy, zhoršená kvalita ovzduší a velké hlukové zatížení oblasti. [8]

V rámci rozpínání měst v přímořských státech dochází k nadměrné extrakci podzemních vod, a to vede k prosakování slané vody do podzemních prostor a následné změně environmentu. Podobný problém ale můžeme pozorovat i u nás. Zastavěná plocha zvyšuje podíl hustoty půdy a dochází k narušení jejích funkcí: ztrátě propustnosti, biologické rozmanitosti a schopnosti zachycovat oxid uhličitý. Kromě toho dochází v této oblasti ke znečištění dešťové vody prachem a koncentrací těžkých kovů ze silnic, které přináší negativní vlivy na hydrologický systém. [13]

3.2.2 Ekonomicko-sociální důsledky

Ze sociálního hlediska rozrůstání měst vytváří větší segregaci bytového rozvoje podle příjmů. V důsledku toho může Urban sprawl prohloubit sociální rozdělení měst. Sociálně-ekonomický charakter příměstských a okrajových oblastí je typický pro rodiny s dětmi se středními a vyššími příjmy, které mají potřebnou mobilitu a životní styl, aby jim umožnily efektivně fungovat v těchto lokalitách. Příměstská zkušenost ostatních skupin, včetně mladých a starých, které postrádají mobilitu a zdroje, však může být velmi odlišná a může omezit sociální interakci. Kromě toho jsou z takových oblastí vyloučeny sociálně kulturní segmenty, jako jsou například kina, divadla, knihovny a restaurace. [4]

Z ekonomického hlediska je rozrůstání měst přinejmenším nákladnější formou rozvoje měst kvůli:

- zvýšené výdaje rodin na dojíždění z domova do práce
- náklady podniku na přetížení v rozlehlých městských oblastech s neefektivními dopravními systémy
- dodatečné náklady na rozšíření městské infrastruktury, včetně veřejných služeb a souvisejících služeb, v celém městském regionu.

Urban sprawl brzdí rozvoj veřejné dopravy a řešení založená na vývoji systémů hromadné dopravy a poskytování alternativních možností v dopravě, které jsou nezbytné pro zajištění efektivního fungování městského prostředí. [13] [14]

3.3 Smart growth

Opakem Urban sprawl může být fenomén Smart growth. Jde o teorii pozitivního městského plánování výstavby a dopravy, která soustředí svůj růst v kompaktních městských centrech, aby nedocházelo k negativnímu rozšiřování. Rovněž obhájí lepší zpracování cyklotras v rámci města, promyšlené využívání půdy, verze úplných ulic a rozvoj širší škály typů bydlení. [24]

4 REURBANIZACE A DESURBANIZACE

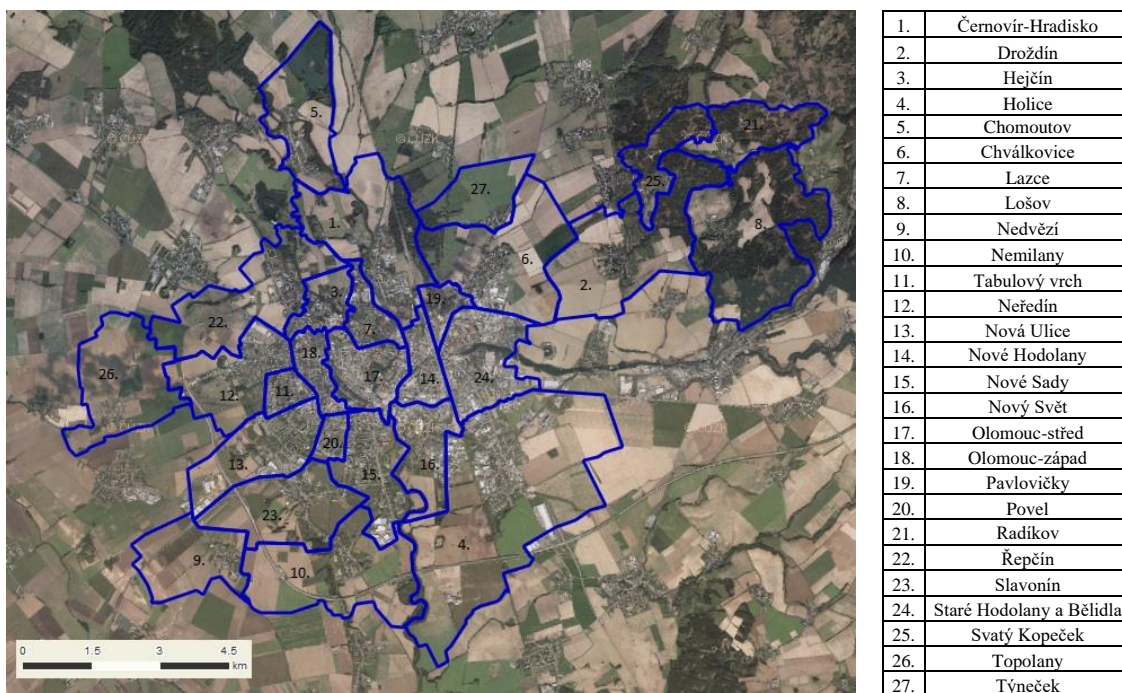
Reurbanizace je pojem vztahující se přímo k rezidenční proměně čtvrtí. Pojem reurbanizace není nijak podložen, a proto někteří autoři využívají pouze neutrální termíny popisujících centralizaci nebo decentralizaci a růst a pokles. Města prochází fází reurbanizace, pokud dochází ke stěhování obyvatel do vnitřních částí města a k sociální diferenciaci čtvrtí. Reurbanizace je charakterizovaná obnovením rezidenční funkce centra města a jeho odlišností rezidenčních skupin různého věku a socioekonomického statusu. [25] [26]

Pojem desuburbanizace je naopak považován za rozšířené pokračování suburbanizace. Je pro desuburbanizaci je typické výrazné snižování počtu obyvatelstva ve městech, a to nejen v jádře, ale také v jeho okolí a následné stěhování mimo metropolitní oblast města. Dochází ke zvětšení městských prostor a snížení hustoty zalidnění, směrem k malým či středně velkým městům. Typickým problémem desuburbanizace může být například dopravní dostupnost. [25] [27]

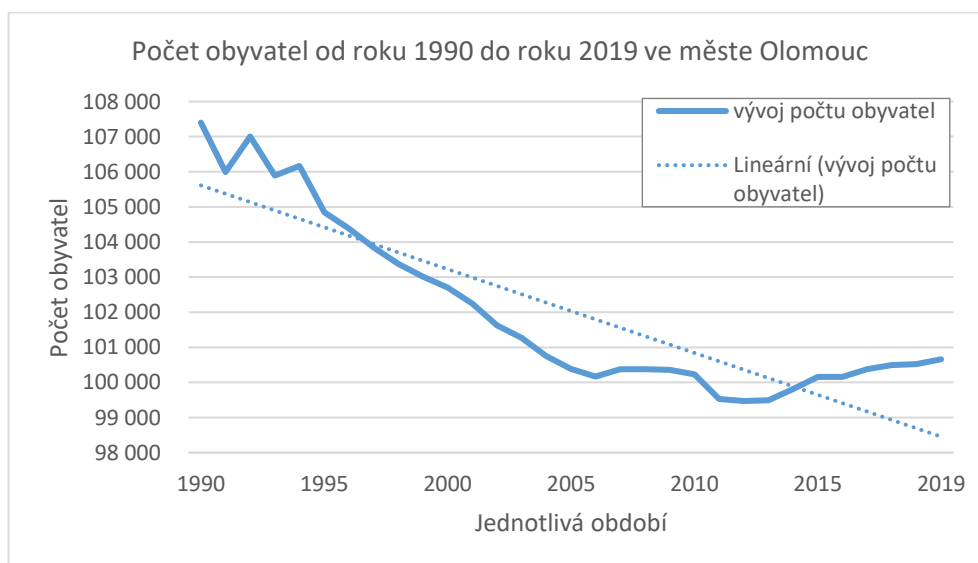
II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 OLOMOUC

Statutární město Olomouc vzniklo dne 24. listopadu 1990 jako samostatná právnická osoba. Je základním územním samosprávným celkem, který je územně rozčleněn na 26 městských částí (viz obr. 1). Výměra katastrálního území činí 10 333 ha. Aktuální počet obyvatel je 100 663 (2019).



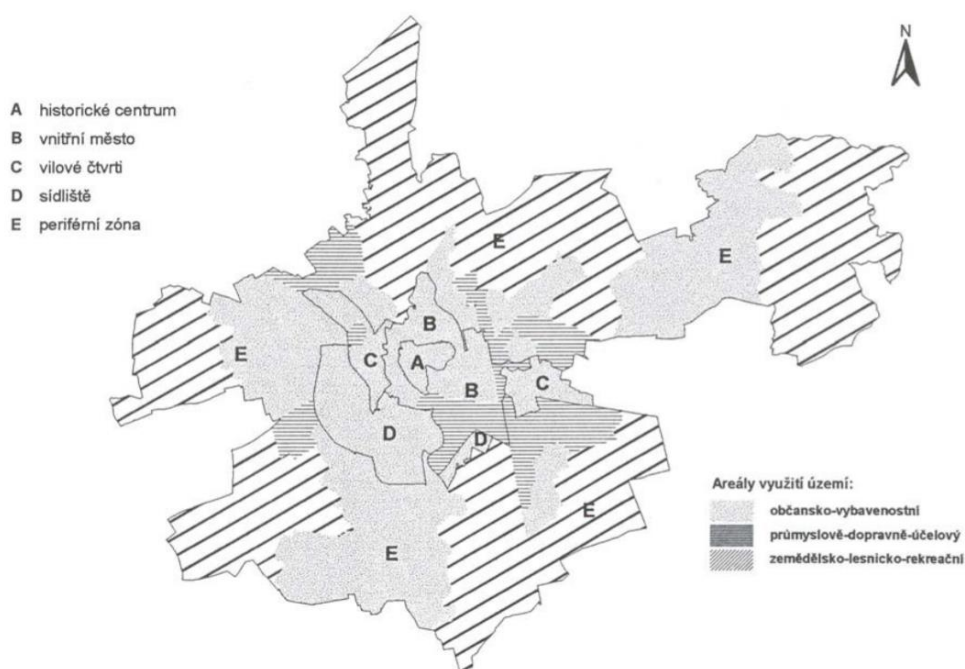
Obr. 1 Mapa města Olomouce s hranicemi komisí městských částí (vlastní tvorba) Zdroj: <http://skygis.cz/>



Obr. 2 Graf vývoje počtu obyvatel od roku 1990 do roku 2019 (vlastní tvorba) Zdroj: <https://www.czso.cz/>

5.1 Historické formování města

Město Olomouc se řadí mezi nejstarší historická města v České republice a bylo roku 1971 prohlášeno za městskou památkovou rezervaci, druhou největší hned po Praze. K jeho prostorovému formování přispěly především fyzicko-geografické, historické, ekonomické a kulturní vlivy. Město lze rozdělit do několika sektorů (zón) podle vzniku. (viz obr. 3) [20]



Obr. 3 Intra-urbánní struktura města Olomouce. Zdroj: UPOL Katedra geografie – oddělení sociální geografie [22]

5.1.1 Sektor centra města

Historické jádro tvořilo do 19. století jednotný útvar, a to z důvodu Tereziánského opevnění. Počátky vzniku prvotního útvaru můžeme datovat až k vzniku samotného města a to do 11. století. K největšímu rozmachu historického centra dochází až v období renesance a baroka a nejvlivnějším pilířem výstavby centra je bezpochyby církev. Dominantou této oblasti jsou dvě náměstí – Horní a Dolní. [21] [23]

K rozptýlení centra do okolí začalo docházet až po roce 1866, kdy císařský dekret ustanovil rozhodnutí zrušit Olomouc jako vojenskou pevnost. První zástavby tedy vznikají na území bořených pevnostních prvků a u dopravních cest. Jedná se především o úřední budovy, bloky nájemních domů a vily. [21] [23]

5.1.2 Sídlištní sektor

Období největšího rozmachu sídlištní zástavby v Olomouci můžeme datovat do druhé poloviny 20. století, přesněji do období komunistického režimu. Pro město Olomouc je to konkrétně 5 oblastí s největší sídlištní zástavbou. [21] [23]

Nejmladším, ale zároveň největším olomouckým sídlištěm jsou propojené oblasti Povel a Nové Sady. Zde probíhalo výstavba bytů ještě v roce 1993. Druhá nejrozsáhlejší sídlištní oblast se nachází v městské části Neředín. Mezi těmito zastavěnými oblastmi leží areál panelových nájemních domů Nová Ulice, kde byly byty formovány pro zaměstnance fakultní nemocnice, která je v této městské části integrována. Dále se sídlištní oblasti nachází v částech jako jsou Lazce a nebo oblast spojující části Holice a Nový Svět. Tato sídliště původně vznikla pro rodiny vojáků a příslušníky sovětské okupační armády. V těchto oblastech žije přibližně 40 % olomoucké aglomerace. [20] [21] [23]

5.1.3 Sektor periferií města

V roce 1919 podle zákona č. 214/1919 Sb. došlo k připojení 13 blízkých obcí k centru města (Bělidla, Nová Ulice, Nový Svět, Nové Sady, Hodolany, Pavlovičky, Chválkovice, Hejčín, Řepčín, Neředín, Černovír, Klášterní Hradisko, Lazce). Dále bylo mezi lety 1974–1980 připojeno k této formě města ještě dalších 13 obcí (Svatý Kopeček, Samotíšky, Droždín, Bystrovany, Topolany, Nedvězí, Nemilany, Křelov-Břuchotín, Lošov, Holice, Týneček, Slavonín, Chomoutov). [21] [23]

U některých z nich došlo po roce 1989 k jejich osamostatnění. Dnešní podobu města Olomouce s kompletním seznamem jejích příměstských částí můžete vidět viz obr. 1. [21] [23]

6 METODIKA

Urban sprawl je možné zjišťovat hned několika způsoby. Většinou se jedná o využití metod měření suburbanizace, která je považována za jeden z hlavních procesů Urban sprawlu.

První možnou metodou pro měření suburbanizace, kterou lze využít, je metoda měření migrace obyvatel, kterou ve své práci zmiňuje Ouředníček (2002). Jedná se o sběr statistických dat například z Českého statistického úřadu, ze kterých lze zjistit a porovnat změny těchto proměnných v prostoru a čase a na jejich základě vyhodnotit míru suburbanizace. [28]

Další možnou metodou je měření procentuálního množství dojíždějících za prací z předměstí do centra města s využitím kartogramů, kterou ve své práci využívají Kostelecký a Čermák (2004). V tomto případě se ale jedná spíše o charakteristiku metropolitní oblasti než o míru suburbanizace. [29]

Pro zjišťování míry suburbanizace je často využívána spíše metoda terénního průzkumu, která je ovšem časově náročná a hůře aplikovatelná na větší oblasti. Jedná se o zakreslování nové zástavby do mapových podkladů a následná práce s těmito daty. [30]

Nejvyužívanější geografickou metodou je metoda Dálkového průzkumu Země (DPZ), tedy využití družicových a leteckých snímků k analýze a porovnání změn v dané lokalitě. Pro konkrétnější výzkumy jsou pak využívány další statistické údaje o obyvatelstvu. Často mezi ně patří věková struktura populace a údaje o vzdělání či zaměstnanosti.

Na základě prostudované literatury však nelze obecně rozhodnout, která data jsou pro monitorování změn zástavby nejlepší, protože mnozí z autorů ve svých článcích o mapování změn zástavby s využitím dat DPZ nekompromisně prosazují použití právě jimi zvolených postupů. Důvodem je zejména to, že se tyto články většinou zabývají pouze jednou, případně několika málo případovými studiemi, aniž by však byly použité metody a dosažené výsledky zobecněny pro širší využití.

Tato práce bude vypracována za použití kombinace několika metod. Nejdříve budou metodou literární rešerše získány relevantní podklady k práci, jako jsou typy zástavby ve městě Olomouc. Dále budou metodou DPZ porovnány snímky z portálu Mapy.cz za jednotlivá období a do mapového podkladu budou nanesena data tak, aby byla možná práce s nimi.

Olomouc není typickým městem pro zkoumání suburbanizace. Ve srovnání s co do počtu většími městy neprobíhal u města Olomouc tak rapidní přírůstek suburbií a to z toho důvodu, že je město obklopeno vesnicemi a nedá se tedy přímo tzv. „stavět na zelené louce“. S přehledem však můžeme zjistit, která z daných městských částí je nejvíce zasažena přírůstkem nových obytných ploch.

Na závěr poté pro vybranou nejvíce zastavěnou městskou část bude vypracována podrobná anketa, která bude následně distribuována mezi obyvatele této městské části. Z důvodu epidemiologické situace bude však pravděpodobně zvolena digitální forma sběru dat. Na základě vybraných teoretických poznatků z první části práce budou navrženy vhodné otázky. Získané informace budou následně vyhodnoceny a zpracovány do přehledné grafické podoby, která usnadní srovnávání dat, jež poskytnou sociodemografický náhled na Urban sprawl a vnímání této problematiky veřejností. [31]

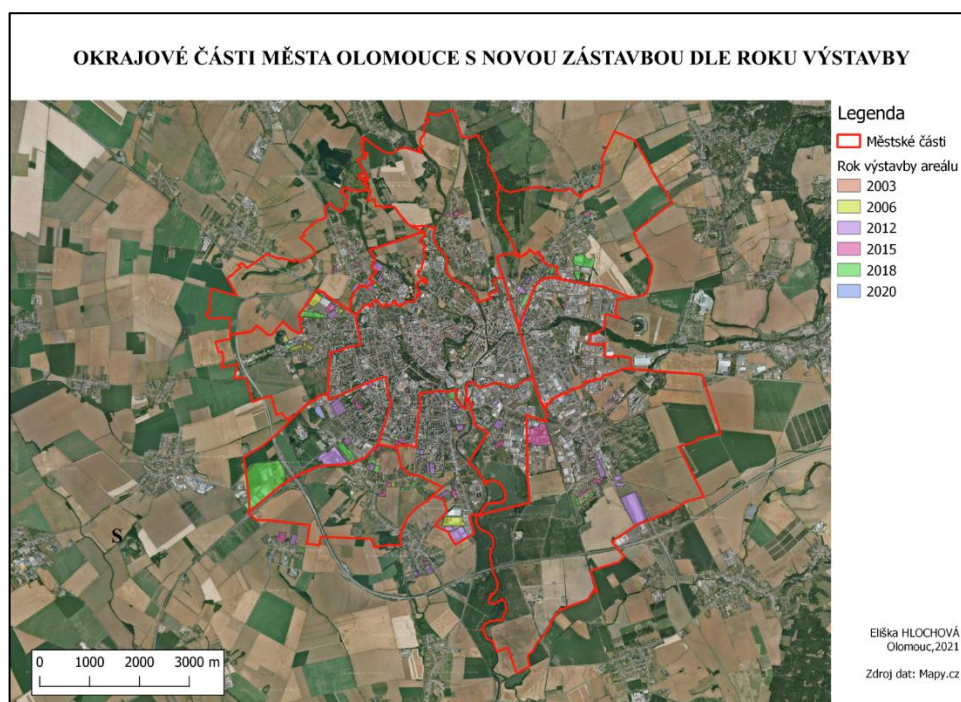
7 ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZA DAT

K určení přírůstku nově zastavěných ploch ve městě Olomouc byla zvolena metoda porovnávání leteckých snímků. Pro tuto práci byla čerpána data z portálu Mapy.cz. a to porovnáním leteckých map z let 2003, 2006, 2012, 2015 a 2018. Ve výsledné mapě byly vytvořeny polygony nesoucí informace o výstavbě a jejím typu. Vybrány byly ty typy zástavby, jež jsou obecně považovány za nejvíce přírůstkové – rodinné domy, bytové jednotky, služby a budovy průmyslových zón.

7.1 Práce v QGIS

K práci s daty byl použit program QGIS, což je open source geografický informační systém (qgis.org, 2020, <https://qgis.org/en/site/about/index.html>). Podkladovou vrstvu pro práci v programu QGIS tvoří mapa leteckých snímků z portálu mapy.cz. Nejdříve došlo k zaznamenání polygonů okrajových městských částí. Zdrojem byly mapy statutárního města Olomouce z portálu olomouc.eu, protože vykazovaly nejnovější a nejpřesnější údaje oproti jiným zdrojům.

K doplnění vrstvy polygonů nové zástavby pak byla použita data z porovnávání leteckých snímků pro jednotlivá období. U těchto polygonů pak byl určován rok výstavby a typ zástavby. Aby byla výsledná data co nejpřesnější, byl proveden terénní výzkum k ověření správnosti zadaných dat.



Obr. 4 Okrajové části města Olomouce s novou zástavbou (zdroj: vlastní)

7.2 Analýza dat

Pomocí programu QGIS byla ze zadaných podkladů vypočítána data přírůstku nové zástavby od roku 2003 do roku 2020 pro jednotlivé městské části. (viz Tab. č. 1) Požadovaným výstupním bodem jsou pro tuto práci data o celkové obydlené ploše, proto byla u jednotlivých městských částí sečtena skupina rodinné a bytové domy. Celková plocha jednotlivých typů zástavby je pouze doplňující. (viz Tab. č. 2)

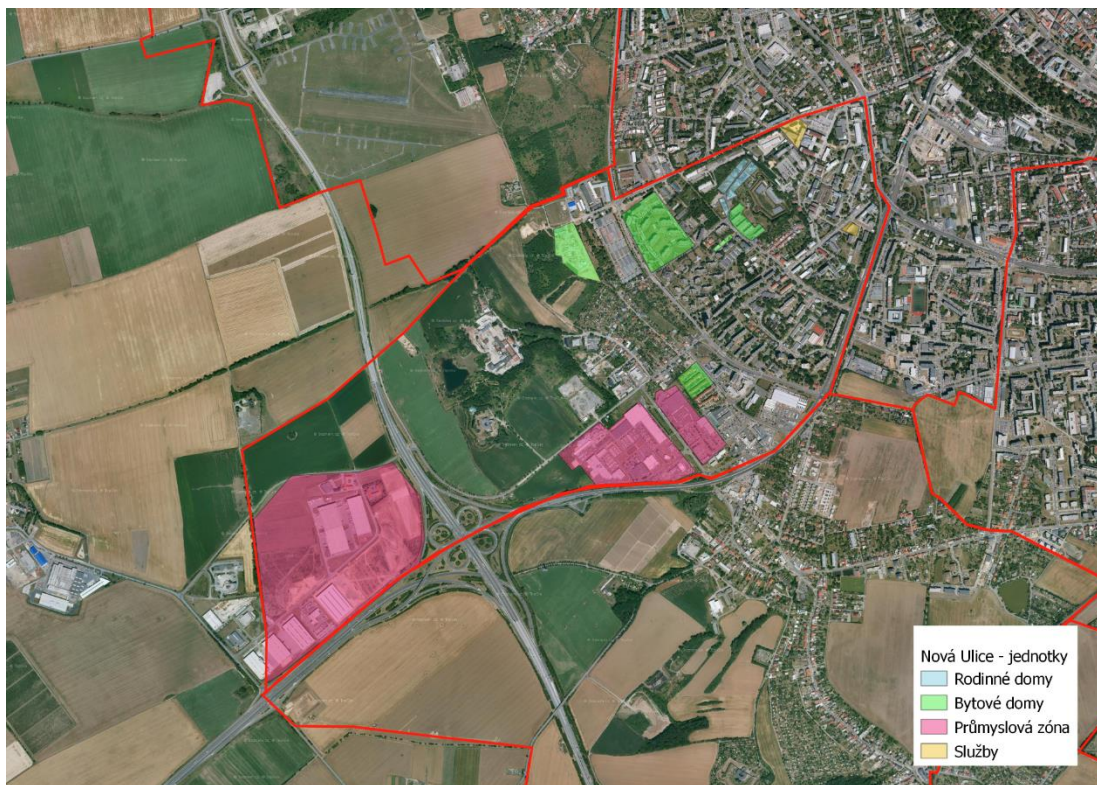
	Rodinné domy (m ²)	Bytové domy (m ²)	Služby (m ²)	Průmyslová zóna (m ²)
Řepčín	22.058	8.895	6.614	0
Neředín	35.450	82.110	70.666	11.188
Nová Ulice	15.662	123.411	12.328	678.195
Slavonín	74.630	21.385	7.181	0
Nové Sady	16.555	114.172	22.537	164.983
Hejčín	3.767	37.006	16.526	0
Nový Svět	44.070	0	7.739	0
Holice	48.967	0	266.219	156.629
Hodolany-Bělidla	0	0	13.268	0
Pavlovičky	9.614	0	51.938	0
Chválkovice	11.080	10.666	102.550	0
Klášteří Hradisko-Černovír	14.299	0	5.843	0

Tab. 1 Počet nově vzrostlé bytové zástavby od roku 2003 v jednotlivých městských částech (zdroj: vlastní)

	Celkem – obydlená zóna (m ²)	Celkem – zástavba (m ²)
Řepčín	30.953	37.567
Neředín	117.560	199.414
Nová Ulice	139.073	829.596
Slavonín	96.015	103.196
Nové Sady	130.727	318.247
Hejčín	40.773	57.299
Nový Svět	44.070	51.809
Holice	48.967	471.815
Hodolany-Bělidla	0	13.268
Pavlovičky	9.614	61.552
Chválkovice	21.746	124.296
Klášteří Hradisko- Černovír	14.299	20.142

Tab. 2 Celkový počet vzrostlé zástavby od roku 2003 v jednotlivých městských částech (zdroj: vlastní)

Z tabulky č. 2 je patrné, že největší přírůstek nové zástavby od roku 2003 se objevuje v městské části Nová Ulice. Jedná se o největší přírůstek jak celkové zástavby obsahující převážně velké plochy průmyslové zóny, tak i značně velký přírůstek obyvatelných prostor (viz Obr. č. 5).



Obr. 5 Městská část Nová Ulice s polygony zástavby dle typu zástavby

Centru nejbližší část čtvrti Nová ulice tvoří rozlehlý areál Fakultní nemocnice. Fakultní nemocnice jakožto samostatná jednotka pracuje s vlastním finančním rozpočtem a ten podle svého uvážení využívá na změny v zástavbě areálu. Jak je z mapového podkladu patrné, v areálu Fakultní nemocnice probíhá pouze mírný vývoj zástavby služeb.

Za objektem Fakultní nemocnice se rozkládá obytná část, která je složená převážně ze zástavby z období komunistického režimu, tedy především panelových sídlišť a činžovních domů. Tato část se stále vyvíjí a pro město Olomouc představuje největší přírůstek obytné zástavby.

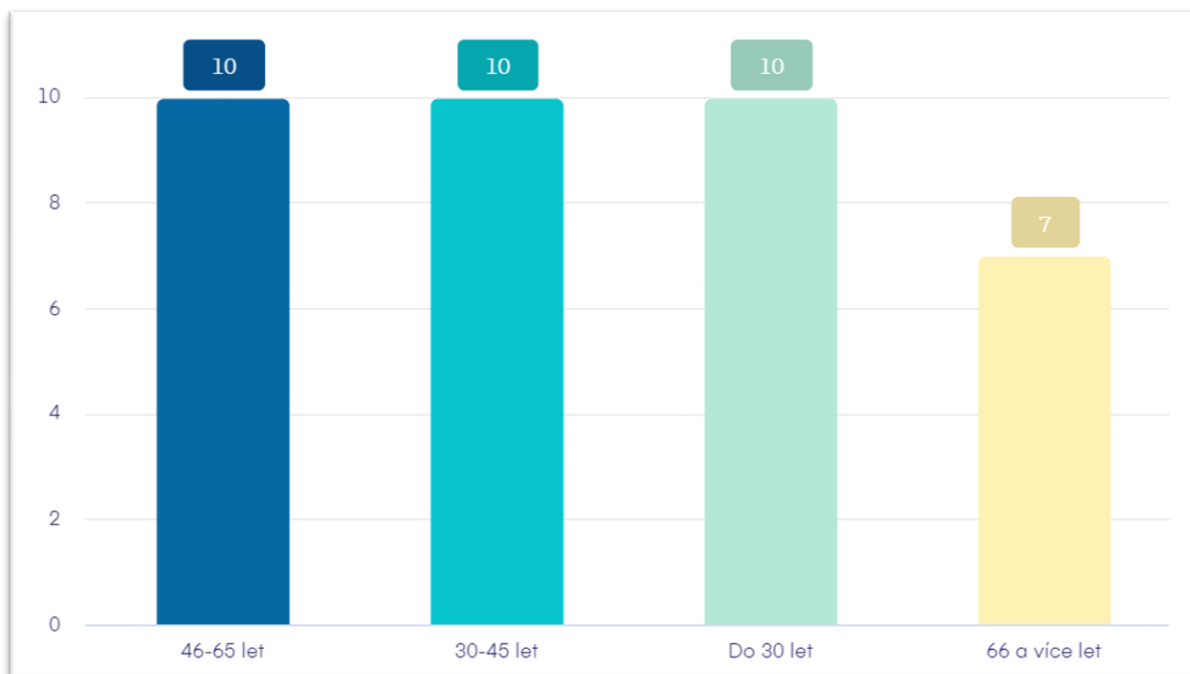
Jižní hranici městské části tvoří příjezdová komunikace ze směru na Brno, podél které probíhala od roku 2006 rozsáhlá výstavba funkčních zón, jako jsou logistická centra a nákupní střediska.

8 ANKETA

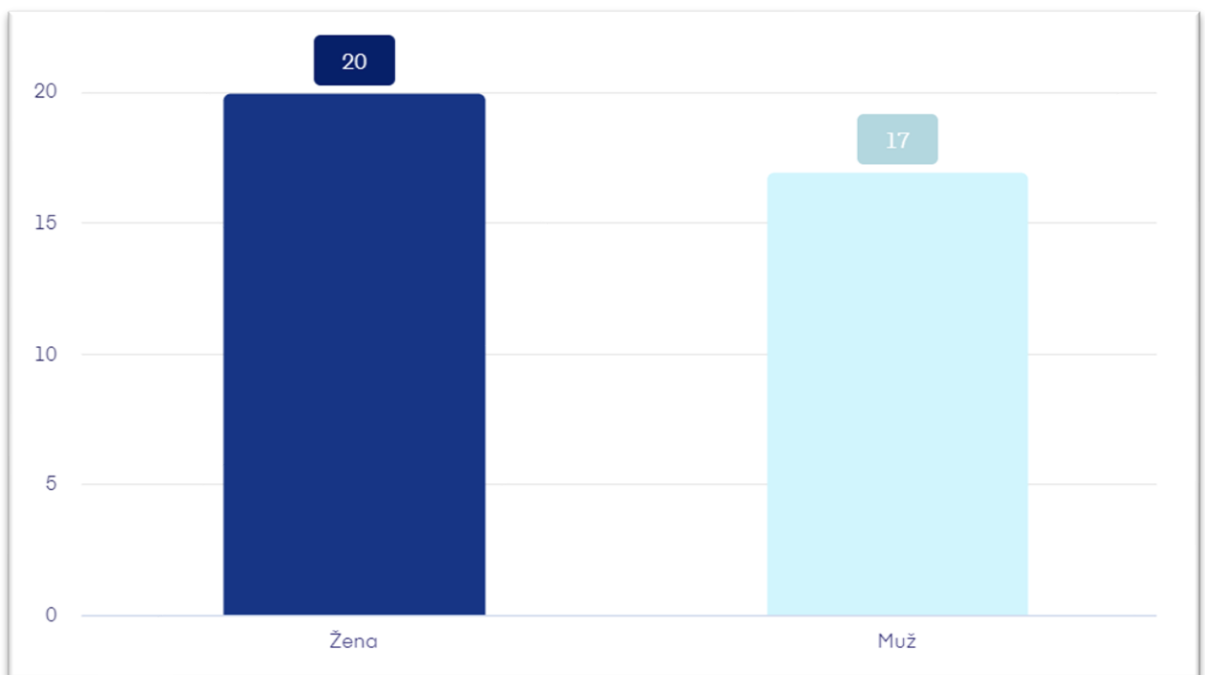
Sociodemografický aspekt je jedním z důležitých faktorů Urban sprawl. Včetně tlaku nové výstavby na přírodní krajinu je negativně vnímán i tlak městské struktury, která má výrazný vliv na ráz suburbánních sídel a na sociální soudržnost jejich obyvatelstva. Výstupem této bakalářské práce je tedy anketa směřovaná na kvalitu bydlení a prvky urban sprawl v nejvíce zasažené oblasti, kterou se dle výsledků analýzy stala Nová Ulice. [30]

Jelikož výzkum probíhal v době pandemie Covid, bylo nutné využít bezkontaktní formu ankety. Využity byly služby portálu Survio.com. Touto formou byla anketa rozeslána respondentům. Jelikož jsou zdroje pro vypracování této práce omezené, jednalo se pouze o neplacenou formu výzkumu. Z tohoto důvodu není možné sdílet výsledky veřejně na určité webové doméně a budou prezentovány v podobě .jpg formátu, vložené do této práce.

Otázky 1. – 3. byly voleny tak aby škála respondentů byla co nejrozsáhlejší a výsledky tak měly co nejširší rozsah. Nebylo ovšem možné docílit naprosto přesného počtu respondentů v jednotlivých věkových kategoriích, a to z důvodu značné informačně-technologické negramotnosti starší generace. (viz Obr. 6 a 7)

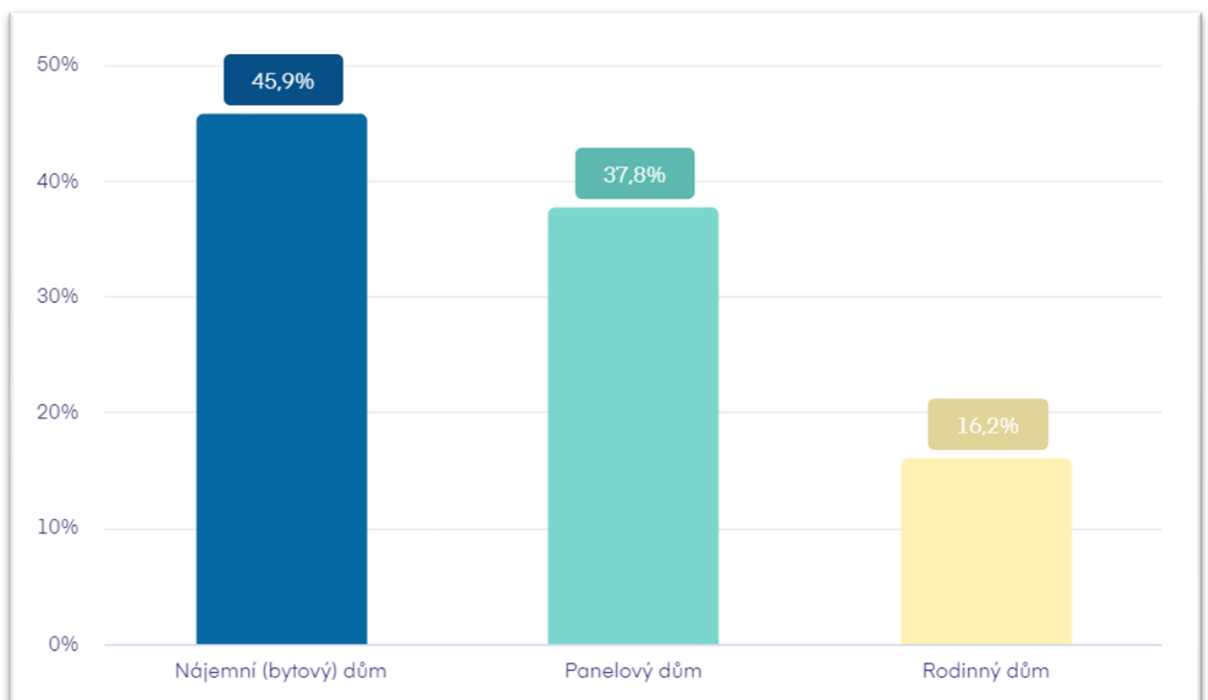


Obr. 6 Graf zobrazující množství respondentů pro jednotlivé věkové kategorie



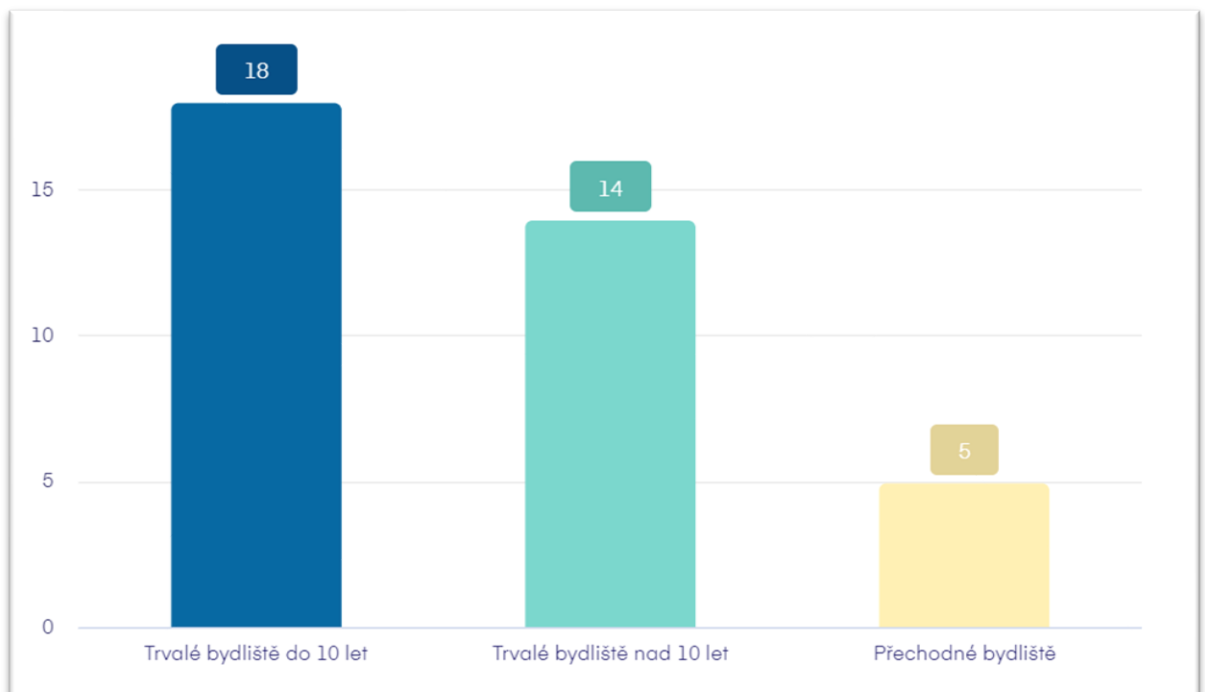
Obr. 7 Graf zobrazující poměr dotazovaných žen a mužů

Odpovědi u otázky č. 3 (V jakém typu zástavby bydlíte?) se značně shodují s výsledky zpracovaných mapových podkladů, ze kterých je patrné, že oblast Nová ulice má spíše sídlištní charakter. V nájemních (bytových) domech a panelových domech bydlí 83,8 % dotazovaných. Zbýlých 16,2 % uvedlo, že bydlí v rodinném domě. (viz Obr. 8)



Obr. 8 Graf zobrazující procentuální poměr respondentů dle obývaného typu zástavby

Z celkového počtu 37 odpovědí u otázky č. 4 (Jak dlouho bydlíte v této oblasti?) odpovědělo 18 respondentů, že využívá oblast jako trvalé bydliště méně než 10 let. Z tohoto faktu lze usoudit, že daná lokalita stále přináší jisté benefity pro nově přistěhovalé. Déle než 10 let bydlí v dané lokalitě 14 respondentů a zbylých 5 respondentů využívá tuto oblast pouze jako přechodné bydliště. V případě přechodného bydliště se jedná o respondenty ve věku maximálně do 45 let. (viz Obr. 9)



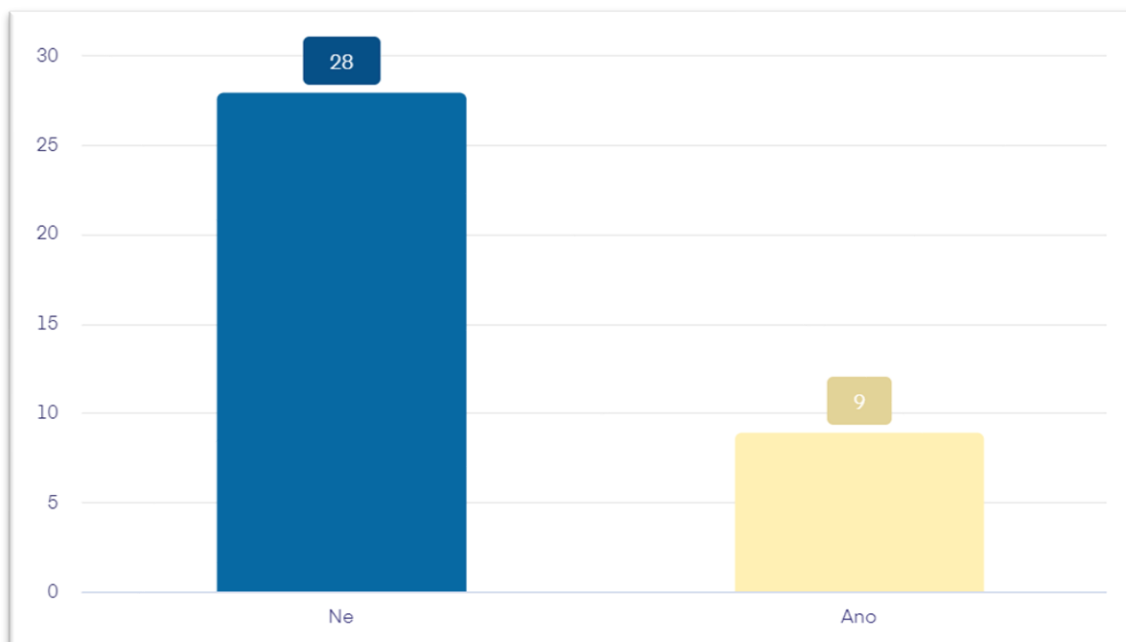
Obr. 9 Graf zobrazující počet odpovědí dle délky pobytu respondenta v oblasti

Jedním z primárních problémů fenoménu Urban sprawl je dle Jiřiny Jackson (2002) zvyšování nároků na dopravní obslužnost a využívání soukromého automobilu, a to z důvodu nízké návaznosti lokality na jakoukoliv občanskou vybavenost. Z tohoto důvodu byla do ankety zařazena otázka č. 5 (Pracujete či studujete v této oblasti?) a její podotázky č. 6 a 7 (Pokud cestujete za prací či studiem, jak dlouho trvá vaše cesta a jaký dopravní prostředek využíváte?). [11]

Většina měst s počtem obyvatel převyšující 100 000 vykazuje problém okrajových částí s množstvím nabídek práce či studia. V případě oblasti Nová Ulice je poměr taktéž usvědčující, ovšem téměř 1/3 respondentů zodpověděla, že pracuje či studuje v oblasti (viz Obr. 10).

Vlastním průzkumem bylo zjištěno, že se v oblasti nachází značné množství volných pracovních pozic. Nejvíce jich nabízí Fakultní nemocnice města Olomouce či obchodní

centrum Haná.¹ Tudíž i přes jasná data nejsou výsledky příliš relevantní a oblast by v tomto případě neměla být považována za nedostatečně rozvinutou.



Obr. 10 Graf zobrazující poměr respondentů dojíždějících za prací či studiem mimo oblast

Jak již bylo zmíněno výše, hlavním problémem u dojíždění za prací či studiem je tlak na dopravní obslužnost a využívání osobního automobilu. Doplnující otázka potvrdila toto tvrzení.

Otázka č. 6 nabízela více možných odpovědí. Nejvíce respondentů uvedlo, že hlavním způsobem dopravy je pro ně doprava vlastním automobilem a využívání MHD města Olomouce (viz Obr. 11). Opět je ale důležité podotknout, že počet využívající jiný způsob dopravy je taktéž vysoký.

U otázky č. 7 nejvíce respondentů zodpovědělo, že cesta za prací či studiem trvá do 30 minut, což odpovídá cestě za prací v jiných částech města, nebo v samotném centru Olomouce. Ekologickým i ekonomickým způsobem řešení by v tomto případě bylo častější využívání cyklo dopravy, která však vyžaduje širší síť cyklotras a větší důraz města na podporu tohoto způsobu dopravy.

¹Zdroj:

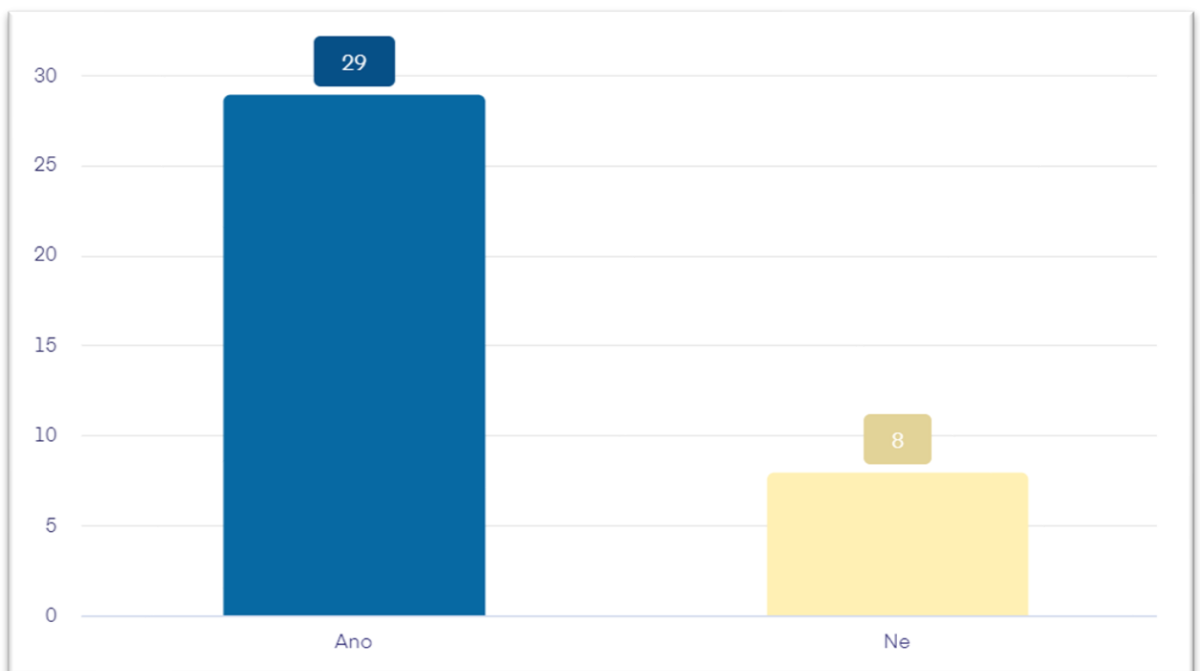
<http://kariera.fnol.cz/volne-pozice> , <https://www.careerjet.cz/jobad/cz9638ac44a170b90df888d5acf10fcf26>

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ
Auto	13
MHD	13
Pěšky	9
Kolo	7
Jiná	2

Obr. 11 Tabulka zobrazující způsob dopravy za prací či studiem

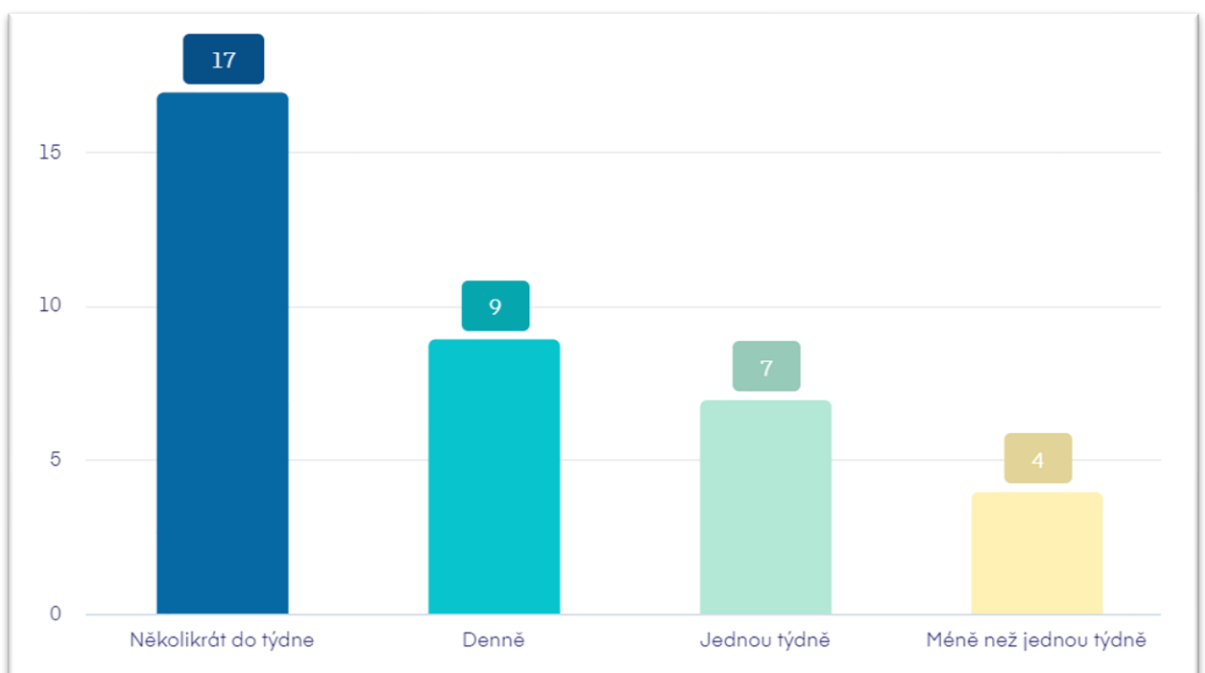
Na toto téma navazuje také otázka dopravní obslužnosti, která přinesla pozitivní poznatky. Téměř tři čtvrtiny respondentů jsou spokojeni s momentální situací městské dopravy. (viz Obr. 12) Dopravní podnik města Olomouce (dále jen DPMO) zajišťuje městskou hromadnou dopravu jak pro samotné území města Olomouce, tak i pro některé okolní obce. Terénním průzkumem bylo zjištěno, že v oblasti Nová ulice se nachází přes 10 tramvajových i autobusových zastávek. DPMO nabízí spoje propojující samotný okraj nákupní zóny s centrem města. Autobusové linky taktéž chytře propojují oblast Nové ulice s ostatními okrajovými částmi města.

Včetně dopravního podniku lze také využít dopravu formou pronajímatelných elektrokoloběžek či kol nebo využít Taxi služby. V Olomouci existuje několik firem nabízejících tyto služby.



Obr. 12 Graf zobrazující odpovědi na otázku spokojení s dopravní obsluhou

Podstatným faktorem však není pouze cesta za prací či studiem, ale celková potřeba kontaktu s centrem města. Je-li interval častější, tedy navštěvuje-li respondent centrum města častěji než jednou týdně, vypovídá to o nedostatečné vybavenosti oblasti. [11] Nejčastější odpovědí bylo Několikrát do týdne a dále pak Denně. (viz Obr. 13)



Obr. 13 Graf zobrazující počet respondentů dle intervalu dojíždění do centra města

Vypovídajícím faktorem je tedy nedostatečná vybavenost. Aby bylo možné zjistit jaká je příčina tohoto problému byly do ankety zapojeny otázky č. 10–12.

Jak ve své knize Sídelní kaše uvádí Pavel Hnilička „V souvislosti s rozpadem měst lze zmínit dvě závažná slovní spojení: *ztráta místa* a *ztráta identity*.“ [8]

Toto jsou pojmy, které je důležité zmínit, jelikož jsou to hlavní příčiny sociální nerovnováhy u oblastí postižených fenoménem *Urban sprawl*. Každý obyvatel suburbanizovaných oblastí potřebuje, aby byl brán ohled na jeho sociální vývoj. Základními otázkami byly tedy zvoleny pojmy jako dostupnost kulturního vybavení, vzdělávacích zařízení a individuálních služeb.

Nejlépe z těchto kategorií vyšla otázka č. 11, týkající se vzdělávacích zařízení. Téměř 70 % dotazovaných je spokojeno s množstvím vzdělávacích zařízení v oblasti. (viz Obr. 14)

Dle terénního výzkumu se zde nachází minimálně 3 mateřské školy, jedno oddělené pracoviště základní školy se speciálním zaměřením pro dyslektiky a dysgrafiky a jedno gymnázium.

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Spíše ano	17	45.9%
Ano	8	21.6%
Nevím	7	18.9%
Spíše ne	5	13.5%
Ne	0	0%

Obr. 14 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se spokojenosti s množstvím vzdělávacích zařízení v oblasti

Největší počet negativních odpovědí se naopak týkal kulturního vybavení oblasti. Téměř 80 % respondentů je nespokojeno s množstvím kin, divadel či jiných kulturních akcí. (viz Obr. 15). Bez těchto událostí se nevytváří dostatek sociálních vztahů mezi občany a dochází k tzv. „ztrátě identity“. Dopady kulturních projektů zahrnují dlouhodobější přínosy jako jsou spokojenost občanů s životem ve městě, posilování soudržnosti mezi občany,

prevence sociálně patologických jevů, udržování příznivé vzdělanostní a věkové struktury populace.

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Spíše ne	16	43.2%
Ne	13	35.1%
Spíše ano	5	13.5%
Nevím	3	8.1%
Ano	0	0%

Obr. 15 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se spokojenosti s množstvím kulturního vybavení v oblasti

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Spíše ne	12	32.4%
Spíše ano	11	29.7%
Ne	6	16.2%
Nevím	4	10.8%
Ano	4	10.8%

Obr. 16 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se spokojenosti s množstvím individuálních služeb v oblasti

Poněkud vyrovnaný podíl respondentů byl u otázky individuálních služeb v oblasti. (viz Obr. 16) Jako příklad bylo k otázce připojeno kadeřnictví a veřejné stravování. Příčinou těchto rozdílných odpovědí je pravděpodobně věk respondentů. Mladší generace zvyklá na dojíždění do centra využívá širší paletu služeb, a tudíž nejsou spokojeni s množstvím nabízených služeb v oblasti. Oproti tomu starší generace volí pohodlnost před nároky na konkrétní služby volí podniky nabízené v oblasti.

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Nevím	15	40.5%
Spíše ano	12	32.4%
Spíše ne	5	13.5%
Ano	5	13.5%
Ne	0	0%

Obr. 17 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se dostatečného monitorování nové zástavby

Otázka č. 13 byla položena za účelem získání povědomí o informovanosti respondentů ohledně nové zástavby v oblasti. Příčinou častých nepokojů ze stran obyvatel lokalit bývá nedostatečná informovanost ze strany města. Město Olomouc by mělo informovat občany o budoucích developerských projektech a o stylu plánování vzhledu lokality. Z odpovědí respondentů je patrné, že zájem o vývoj oblasti je nízký nebo nepříliš rozšířený. (viz Obr. 17) Na této problematice by bylo ze strany města dozajisté možné zapracovat.

Ke kvalitě vnímaného prostředí patří i množství zeleně, které oblast nabízí. Jak udává ve své práci „Pozitivní vliv zeleně na uživatele městských sídlišť“ Božena Šerá:

„Pokud stromy a keře ohraničují, člení a dotvářejí konkrétním způsobem obytný prostor sídlišť, charakterizují a zároveň rozčleňují celkový prostor na dílčí teritoria. Na člověka pak takový prostor nepůsobí uniformně a anonymně. Navozuje pocit jistoty, optimismu, klidu a bezpečí.“ [32]

Zeleň na sídlišťích má také své environmentální důvody. Je významným producentem kyslíku, odbourává škodlivé látky, ovlivňuje mikroklima oblasti, ochlazuje atd.

V tomto případě splňuje oblast Nová Ulice požadavky obyvatel na množství zeleně. Přesto že se v oblasti nevyskytují parky, či jiné uměle vytvořené zelené plochy, působí oblast spíše zeleně. (viz Obr.18)

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Ano	20	54.1%
Spíše ano	14	37.8%
Spíše ne	2	5.4%
Ne	1	2.7%
Nevím	0	0%

Obr. 18 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se dostatečného množství zeleně

Homogenní zástavba se sebou nese mnoho nevýhod, které by se daly charakterizovat jako negativní vlivy nedostatečně monitorované monofunkční oblast. Okolí Olomouce nabízí hned několik oblastí homogenní zástavby, proto se v anketě objevila otázka, zdali respondentům připadá daná oblast jednotlivě zastavěná. Z výsledků lze usoudit, že oblast Nová ulice působí na obyvatele oblasti spíše homogenním dojmem. (viz Obr. 19)

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Spíše ano	17	45.9%
Spíše ne	11	29.7%
Nevím	7	18.9%
Ano	2	5.4%
Ne	0	0%

Obr. 19 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů dle dojmu z jednolité zástavby v oblasti

Posledním bodem v anketě byla volná otázka: „Jaké jsou důvody bydlení na předměstí?“

Většina dotazovaných odpověděla jednoduchou formou, a to že na rozdíl od centra je na předměstí větší klid a cítí se zde bezpečně. Dalšími důvody byla například finanční dostupnost bytových jednotek, zelená lokalita či dobrá dostupnost a vzdálenost od centra.

ZÁVĚR

V bakalářské práci jsem se zaměřila na analýzu fenoménu Urban sprawl pro okrajové části města Olomouce. Nejdříve byla ukotvena tematika Urban sprawlu a pojmy s ní spojené, následovala charakteristika samotného města. Dále jsem pomocí metody Dálkového průzkumu Země porovnávala letecké snímky a zpracovala je za použití softwarového programu QGIS. Výstupem z této analýzy byla data zástavby v podobě polygonů, které jsem porovnávala u jednotlivých městských částí. Zaznamenaná data se v práci stala podkladem pro vyhodnocení té městské části, u níž byl největší podíl nárůstu nové zástavby.

Oblastí s největším nárůstem nové zástavby byla oblast Nová Ulice. Jedná se o okrajovou část města Olomouce, která je tvořena převážně panelovými sídlišti, rozlehlým areálem fakultní nemocnice a nákupní zónou OC Haná s přilehlou průmyslovou zónou a nákupními sklady.

Pro tuto oblast byla zpracována anketa, jejímž účelem byl průzkum, který zajistil informace o sociodemografickém stavu této lokality. Důležitým faktorem stran sbírání dat mezi respondenty byl vliv aktuální pandemické situace, která znemožňovala blízký fyzický kontakt, a anketa tedy byla uskutečněna digitální formou.

Anketa obsahovala sérii otázek týkajících se věku, pohlaví a typu obývané zástavby, aby byla zajištěna co nejširší škála respondentů. Z pomoci nastudované literární rešerše byly určeny nejčastější příčiny vedoucí k fenoménu Urban sprawl a z těchto informací byla určena skladba otázek, které byly předloženy respondentům. Nejvýraznějším příkladem těchto příčin je velký tlak na veřejnou i automobilovou dopravu, způsobený nedostatkem pracovních pozic i potřeb obyvatel oblasti (kulturní vyžití, individuální služby a vzdělávací zařízení). Dalšími faktory jsou angažovanost obyvatel ve vývoji dané oblasti, s čímž souvisí také to, jaký mají respondenti dojem ohledně oblasti Nová Ulice. Na tom se podepisuje i zastoupení zelených ploch.

Po vyhodnocení ankety je patrné, že na město Olomouc je Urban sprawl hůře aplikovatelný fenomén. Město vzniklo postupným připojováním okolních vesnic a při srovnání s co do počtu obyvatel miliónovými městy nevykazuje signifikantní prvky Urban sprawl. Přesto lze jeho vliv pozorovat alespoň na menších plochách, jako je třeba oblast Nová Ulice. Na té i s výsledky ankety vidíme, že nejvýraznějším prvkem Urban sprawl je přetížená automobilová i městská doprava do centra, což způsobuje tlak na

parkování v oblasti a vytíženost silničního provozu. Znatelná je i klimatická stopa v podobě zvýšené teplotní situace v centru a na hlavních tepnách.

Komplexní řešení uvádí například Jiřina Jackson ve svém článku *Urban Sprawl*, kde zmiňuje řešení pomocí investičních pobídek pro nové využití brownfieldů, obnova existujícího bytového fondu, či řešení formou usměrnění lokace nové bytové zástavby. Dalším východiskem může být teorie Pavla Hniličky v knize *Sídelní kaše*, kde zmiňuje řešení formou Zahradních měst. Jedná se o formu řadové zástavby, nejčastěji využívané v Anglii, Nizozemí a Dánsku. Zahradní města mají z urbanistického hlediska mnohem úspornější formu a lepší zapracování zeleně do městské struktury než osady s klasickými rodinnými domy. [8] [11]

Již aplikovaným řešením, které se dokonce objevuje i na Nové Ulici je „kaskádový“ typ zástavby. Tento typ zástavby spojuje principy Zahradního města, výhody soukromí a komfortu rodinných domů a vhodnou hustotu zalidnění a ekonomii bytových domů. Oblast se vyznačuje nepravidelným rozmístěním objektů v prostranství a kvalitním zpracováním odpočinkových prostor. V každém objektu jsou řešena podzemní garážová stání. Tím je zajištěno přenesení obytných podlaží nad úroveň případných povodní. Většina bytů disponuje terasou, což z části splňuje vizi zelených střech.

Závěrem práce či příspěvkem pro budoucí výzkum je tedy sdělení, že pro uchopení problematiky je důležité nejen podrobné nastudování příčin vzniku, ale také aplikace dat do živého prostoru. K tomu jsou potřeba technické parametry, ale také celkový dojem respondentů ze zkoumané oblasti. *Urban sprawl* je pouze pojem, záleží na jednotlivci, jak se v oblasti cítí a na podmínkách, které mu jeho prostředí nabízí. Bakalářská práce se věnuje jak technické analýze, tak sociálnímu pohledu na danou problematiku. Při širší aplikaci této metody nadřízeným orgánem města Olomouce by její výsledky byly jistě velkým přínosem pro monitorování situace v jednotlivých oblastech tak, aby byl jejich vývoj udržitelný a plynulý.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ŠIMON, Martin, 2006. *Teoretické přístupy ke studiu urbanizace*. Praha. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Vedoucí práce RNDr. Martin Ouředníček, Ph.D.
- [2] TAUŠOVÁ, Martina, 2012. *Vývoj města Znojma v moderních dějinách, historicko-geografický přístup*. Olomouc. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie. Vedoucí práce Mgr. Pavel Klapka, Ph. D.
- [3] HURBANOVÁ, Lucie, 2014. *Vývoj urbanizace ve světě a současné postmoderní město*. Brno. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí práce RNDr. Josef KUNC, Ph.D.
- [4] MAIER, Karel. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.
- [5] OUŘEDNÍČEK, Martin, Petra ŠPAČKOVÁ a Jakub NOVÁK (eds.). *Suburbs: krajina, sídla a lidé*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2013. ISBN 978-80-200-2226-4.
- [6] BURIAN, Jaroslav; MÍŘIJOVSKÝ, Jakub; MACKOVÁ, Markéta. *Suburbanizace Olomouce – hodnocení pomocí analýzy statistických dat*. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2011, 10-16.
- [7] SÝKORA, Luděk, et al. *Urbanizace a suburbanizace v Česku na počátku 21. století*. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2012, 15.5: 27-38.
- [8] HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů: urbanismus do kapsy. 2., dopl. vyd.* Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.
- [9] OUŘEDNÍČEK, Martin; TEMELOVÁ, Jana. *Současná česká suburbanizace a její důsledky*. *Veřejná správa*, 2008, 11.4: 1-4.
- [10] NECHYBA, Thomas J.; WALSH, Randall P. *Urban sprawl*. *Journal of economic perspectives*, 2004, 18.4: 177-200.

- [11] JACKSON, Jiřina. Urban sprawl. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2002, 5.6: 21-28.
- [12] JAEGER, Jochen AG, et al. Suitability criteria for measures of urban sprawl. *Ecological indicators*, 2010, 10.2: 397-406.
- [13] SQUIRES, Gregory D., et al. (ed.). *Urban sprawl: Causes, consequences, & policy responses*. The Urban Insitute, 2002.
- [14] SÝKORA, Luděk. *Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost*. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002, 9-19.
- [15] MINISTERSTVO, PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Zásady urbánní politiky – aktualizace*. *Ministerstvo pro místní rozvoj*, 2017.
- [16] CHRISTIAN, Tomáš, 2020. *Gentrifikace v Brně*. Brno. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita, Přírodovědecká, Geografický ústav. Vedoucí práce Mgr. Ondřej Mulíček, Ph.D.
- [17] KALÁB, Vojtěch, 2012. *Gentrifikace – samozřejmé řešení krize suburbanizace?* Brno. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita, Fakulta sociálních studií, Katedra sociologie. Vedoucí práce Mgr. Slavomíra Ferencuhová, Ph.D.
- [18] ŠTRBA, Šimon, 2018. *Diferenciace komerční suburbanizace v metropolitních areálech měst Plzeň a Olomouc*. Praha. Bakalářská práce. Univerzita Karlovav Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Vedoucí práce Mgr. Petr Koloušek.
- [19] MATLOVIČ, R. Transformačné procesy a ich efekty v intraurbánných štruktúrach postkomunistických miest. *Premený Slovenska v regionálnom a didaktickom kontexte*. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Matthiae Belii*, Geografické štúdie, 2001, 8: 73-81.
- [20] JIŘÍČKOVÁ, Terezie, 2011. *Faktické obyvatelstvo města Olomouce*. Olomouc. Diplomová práce. Univerzita Palackého, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie. Vedoucí práce RNDr. Pavel PTÁČEK, Ph.D.

- [21] PTÁČEK, Pavel, Zdeněk SZCZYRBA a Miloš FŇUKAL (2007). Proměny prostorové struktury města Olomouce s důrazem na rezidenční funkce [Metamorphoses of the Spatial Structure of Olomouc; Featuring the Residential Functions]. *Urbanismus a územní rozvoj*. 19-27.
- [22] PTÁČEK, Pavel, Zdeněk SZCZYRBA a Miloš FŇUKAL, 2006. Proměny rezidenčních funkcí města Olomouce: příspěvek ke studiu problematiky. Olomouc: Katedra geografie, oddělení sociální geografie.
- [23] KLADIVO, Petr, Miloš FŇUKAL, Marian HALAS, Pavel KLAPKA, Pavel PTÁČEK, Zdeněk SZCZYRBA, Václav TOUŠEK. (2008). Vybrané aspekty kvality života Olomouce a blízkého zázemí. [Selected aspects of quality of life in Olomouc and nearby facilities].
- [24] PORTER, Douglas R. Making smart growth work. 2002.
- [25] SÝKORA, Luděk; POSOVÁ, Darina. Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie*, 2011, 116.1: 1-22.
- [26] MICHNA, Jan, 2014. Bydlení studentů vysokých škol ve vnitřním městě Prahy. Praha. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Vedoucí práce RNDr. Jana Temelová, Ph.D.
- [27] MICHNA, Jan a Adam MURAS, 2013. Suburbanizace v severomoravské obci Čeladná. Brno. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Vedoucí práce Dr. Aleš Burjanek, Ph.D.
- [28] OUŘEDNÍČEK, Martin. Suburbanizace v České republice: velikost, rozmístění, struktura, vývoj. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2009.
- [29] KOSTELECKÝ, Tomáš, Daniel ČERMÁK (2004). Metropolitan Areas in the Czech Republic – Definitions, Basic Characteristics, Patterns of Suburbanisation and Their Impact on Political Behaviour. (Sociologické studie/Sociological Studies, 04/03). Prague: Institute of Sociology of the Academy of Sciences of the Czech Republic.

- [30] OUŘEDNÍČEK, Martin. Differential suburban development in the Prague urban region. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 2007, 89.2: 111-126.
- [31] VOSTRACKÁ, Barbora, 2008. Mapování změn zástavby s využitím dat DPZ. Praha. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra aplikované geoinformatiky a kartografie. Vedoucí práce Ing. Markéta Potůčková, Ph.D.
- [32] ŠERÁ, Božena, 2015. Pozitivní vliv zeleně na uživatele městských sídlišť. *Životné prostredie*, 2015, 49, 2, strana 100 – 105.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Mapa města Olomouce s hranicemi komisí městských částí (vlastní tvorba) Zdroj: http://skygis.cz/	21
Obr. 2 Graf vývoje počtu obyvatel od roku 1990 do roku 2019 (vlastní tvorba) Zdroj: https://www.czso.cz/	21
Obr. 3 Intra-urbánní struktura města Olomouce. Zdroj: UPOL Katedra geografie – oddělení sociální geografie [22]	22
Obr. 4 Okrajové části města Olomouce s novou zástavbou (zdroj: vlastní).....	26
Obr. 5 Městská část Nová Ulice s polygony zástavby dle typu zástavby.....	28
Obr. 6 Graf zobrazující množství respondentů pro jednotlivé věkové kategorie	29
Obr. 7 Graf zobrazující poměr dotazovaných žen a mužů	30
Obr. 8 Graf zobrazující procentuální poměr respondentů dle obývaného typu zástavby....	30
Obr. 9 Graf zobrazující počet odpovědí dle délky pobytu respondenta v oblasti.....	31
Obr. 10 Graf zobrazující poměr respondentů dojíždějících za prací či studiem mimo oblast	32
Obr. 11 Tabulka zobrazující způsob dopravy za prací či studiem.....	33
Obr. 12 Graf zobrazující odpovědi na otázku spokojeni s dopravní obslužností	34
Obr. 13 Graf zobrazující počet respondentů dle intervalu dojíždění do centra města.....	34
Obr. 14 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se spokojenosti s množstvím vzdělávacích zařízení v oblasti.....	35
Obr. 15 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se spokojenosti s množstvím kulturního vybavení v oblasti.....	36
Obr. 16 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se spokojenosti s množstvím individuálních služeb v oblasti.....	36
Obr. 17 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se dostatečného monitorování nové zástavby	37
Obr. 18 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů u otázky týkající se dostatečného množství zeleně.....	38
Obr. 19 Tabulka zobrazující počet i procentuální podíl respondentů dle dojmu z jednolitě zástavby v oblasti.....	38

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Počet nově vzrostlé bytové zástavby od roku 2003 v jednotlivých městských částech
(zdroj: vlastní).....27

Tab. 2 Celkový počet vzrostlé zástavby od roku 2003 v jednotlivých městských částech
(zdroj: vlastní).....27

PŘÍLOHA P I:

ANKETA

Analýza výskytu Urban sprawl v oblasti Nová Ulice

Dobrý den,

jmenuji se Eliška Hlochová a jsem studentkou Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně. V rámci mé bakalářské práce na téma Urban sprawl (rozšiřování měst do okolí) a podpory regionálního rozvoje města Olomouce, bych Vás chtěla požádat o vyplnění ankety týkající se rozvoje okrajové části Nová Ulice města Olomouce. Cílem této ankety je zjištění, jak fenomén Urban sprawl vnímá veřejnost v této lokalitě a zdali je jeho míra přípustná pro kvalitní a udržitelný rozvoj oblasti.

Tato anketa je ANONYMNÍ. Ráda bych Vás poprosila o pravdivé zodpovězení těchto otázek. V případě otázky č. 6 můžete zvolit i několik odpovědí. Veškeré informace uvedené v anketě slouží pouze pro účel mé bakalářské práce.

Předem děkuji za Váš čas

Otázky:

1. Kolik je Vám let?

Do 30 let 30–45 let 46–65 let 66 a více let

2. Jaké je Vaše pohlaví?

Muž Žena

3. V jakém typu zástavby bydlíte?

Rodinný dům Nájemní (bytový) dům Panelový dům

4. Jak dlouho bydlíte v této oblasti?

Přechodné bydliště Trvalé bydliště do 10 let Trvalé bydliště nad 10 let

5. Pracujete či studujete v této oblasti?

Ano Ne

6. Pokud ne, jaký je Váš způsob dopravy za prací či studiem?

MHD Auto Kolo Pěšky Jiné:

7. Pokud ne, jaká je doba trvání cesty za prací či studiem?

do 15 minut 15-30 minut 30-60 minut 60 minut a více

8. Jak často dojíždíte do centra Olomouce?

Denně Několikrát do týdne Jednou týdně Méně než jednou týdně

9. Jste spokojeni s dopravní obslužností v oblasti?

Ano Ne

10. Jste spokojeni s dostupností kulturního vybavení (kina, divadla, muzea atd.) v okolí Vašeho bydliště?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

11. Jste spokojeni s dostupností vzdělávacích zařízení (školy, školky, zájmové aktivity atd.) v okolí Vašeho bydliště?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

12. Jste spokojeni s dostupností individuálních služeb (kadeřnictví, veřejné stravování atd.) v okolí Vašeho bydliště?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

13. Myslíte si, že je nová zástavba dostatečně monitorována a její budování prakticky zpracováno?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

14. Myslíte si, že je ve Vašem okolí dostatečné množství zeleně?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

15. Máte z Vámi obývané oblasti dojem jedolité (strukturou podobné) zástavby? Příkladem mohou být satelitní městečka či panelová sídliště.

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

Volné otázky:

16. Uveďte důvody bydlení na předměstí:

.....
.....
.....