


Urban Sprawl – vývoj metropolitního areálu města Olomouce

Eliška Hlochová

Bakalářská práce
2020

 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: 2019/2020

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 ukotvěte 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 navrhnete kroky k eliminaci environmentálních rizik.

Rozsah bakalářské práce:
Rozsah příloh:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- [1] HNILÍČKA, Pavel, 2012. Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů : urbanismus do kapsy. 2.,dopl. vyd. Brno: Host. ISBN 978-80-7294-592-4.
- [2] MAIER, Karel, 2012. Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4198-7.
- [3] PALERMO, Pier Carlo a Davide PONZINI, c2010. Spatial planning and urban development: critical perspectives. NewYork: Springer. ISBN 978-90-481-8869-7.

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

Datum zadání bakalářské práce: 1. listopadu 2019
Termín odevzdání bakalářské práce: 15. května 2020

L.S.

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

doc. Ing. Pavel Valášek, CSc.
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2019

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, považuji 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: 15. 5. 2020

Jméno a příjmení studenta: Eliška Hlochová

.....
podpis studenta

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá vlivem Urban sprawlu na město Olomouc. Konkrétně je zaměřena na dvě vybrané lokality – Nový Svět a Slavonín. Tyto oblasti byly zvoleny na základě výsledků předchozího výzkumu provedeného metodou GIUS. Pomocí ankety byly zjištěny nejkritičtější body těchto oblastí a bylo provedeno srovnání a vyhodnocení situace. Lokalita Slavonín vykazovala velmi kladné odpovědi respondentů v oblasti spokojenosti s množstvím vzdělávacích zařízení a dobrou dopravní obslužností. Negativní odpovědi se projeví nejvíce v oblasti pracovních příležitostí. Lokalita Nový Svět vykazuje větší míru zeleně a širší rozmanitost zástavby. Negativním prvkem v této oblasti je dle respondentů nedostatek kulturního vyžití a malé množství poskytovaných individuálních služeb. Závěrem této práce je tvrzení, že ačkoli se prvky Urban sprawl objevují v okolí města Olomouce pouze v menší míře, je nutné, aby se tomuto riziku věnovala dostatečná pozornost. Důraz by měl být kladen především na udržování dostatečné formy zeleně v zastavěných oblastech a na ochranu životního prostředí. Proto byly v závěru také zpracovány možnosti řešení rizikových faktorů.

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

ABSTRACT

The bachelor thesis deals with the influence of Urban Sprawl in the Olomouc city. Specifically it is focused on two selected areas - Nový Svět and Slavonín. These areas were chosen based on results from a prior GIUS method research. The most critical points of these areas were identified by using the public survey and their comparison and evaluation was performed. The Slavonín area showed a very positive feedback in the satisfaction category due to numerous educational facilities and good public transportation. Negative responses were mostly associated with the lack of job opportunities situated in the location. The Nový Svět area shows a higher degree of greenery and diversity of buildings. According to the respondents, the negative element of this area is the lack of cultural activities and a small number of individual services. The concluding statement of this work is that even though the elements of Urban sprawl appear in the surroundings of the Olomouc city only in a smaller extent, it is still necessary that this risk is given sufficient attention. The main priority should be maintaining sufficient form of greenery in built-up areas and on the protection of the environment. In conclusion I elaborated the possibilities of resolving the risk factors.

Keywords: Environmental risks, Districts of Olomouc City, Suburbanization, Urban Sprawl

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

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I. TEORETICKÁ ČÁST	11
1 URBANIZACE	12
1.1 MILNÍKY NA ČASOVÉ OSE	12
1.2 PRE/INDUSTRIÁLNÍ URBANIZACE.....	13
2 SUBURBANIZACE	14
2.1 PŘÍČINY SUBURBANIZACE	14
2.2 HISTORIE SUBURBANIZACE V ČR.....	14
2.3 AKTUÁLNÍ SUBURBANIZACE V ČR.....	15
3 URBAN SPRAWL	16
3.1 PŘÍČINY URBAN SPRAWL	17
3.1.1 Nadměrná intenzita využívání zastavěného území	17
3.1.2 Úpadek využívání zastavěného území	17
3.1.3 Brownfield	17
3.2 DŮSLEDKY URBAN SPRAWL.....	18
3.2.1 Environmentální.....	18
3.2.2 Ekonomicko-sociální důsledky.....	19
3.3 SMART GROWTH	19
4 REURBANIZACE A DESURBANIZACE	20
5 LEGISLATIVA	21
5.1 ČR.....	21
II. PRAKTICKÁ ČÁST	22
6 OLOMOUC	23
6.1 HISTORICKÉ FORMOVÁNÍ MĚSTA.....	24
6.1.1 Sektor centra města	24
6.1.2 Sídlištní sektor	25
6.1.3 Sektor periferií města.....	25
7 METODIKA	26
8 ANKETA	27
8.1 TYP ZÁSTAVBY	27
8.2 DOBA POBYTU V MÍSTĚ BYDLIŠTĚ.....	28
8.3 PRACOVNÍ PODMÍNKY V OBLASTI.....	29
8.4 DOPRAVA ZA PRACÍ ČI STUDIEM.....	30
8.5 DOBA CESTY ZA PRACÍ ČI STUDIEM	31
8.6 PRAVIDELNÝ INTERVAL CESTY DO CENTRA	31
8.7 SPOKOJENOST S DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTÍ.....	32
8.8 SPOKOJENOST S KULTURNÍM VYBAVENÍM	33
8.9 SPOKOJENOST S MNOŽSTVÍM VZDĚLÁVACÍCH ZAŘÍZENÍ	34
8.10 SPOKOJENOST S INDIVIDUÁLNÍMI SLUŽBAMI.....	34
8.11 MONITORING NOVÉ ZÁSTAVBY	35
8.12 SPOKOJENOST S DOSTATKEM ZELENĚ.....	36

8.13	DOJEM JEDNOLITÉ ZÁSTAVBY	37
8.14	OTEVŘENÁ OTÁZKA: DŮVODY BYDLENÍ V OBLASTI	37
9	SHRNUTÍ	38
10	NÁVRH ŘEŠENÍ.....	39
	ZÁVĚR	40
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	41
	SEZNAM OBRÁZKŮ	44
	PŘÍLOHA P I: ANKETA	46

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 okolí města Olomouce. Nejdříve bude v práci ukotvena tematika Urban sprawlu a pojmy s ní spojené. Dále bude vymezena a popsána lokalita a situace v ní, tedy celé katastrální území i jeho sledované části. Pro zjišťování Urban sprawl na území České republiky jsou obecně využívány zahraniční metody. Příkladem může být metoda GIUS vytvořená Johnem Hassem z New Yorku v Americe. Tato metoda již byla na vybrané území Olomouce v minulosti aplikována. Cílem této práce bude tedy srovnání výsledků metody GIUS s vybranými daty socioekonomického šetření v terénu, jejich následná komparace a vyhodnocení. K dosažení výsledků bude využita metoda formou ankety, která bude prezentována a vyplněna u respondentů v daných oblastech. Důležitou součástí vyhodnocení a shrnutí výstupů je i navržení případných opatření či doporučení řešení pro dané lokality.

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 vesnice 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 nejhudší 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 typ výstavby „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 byl však 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 stále uvnitř oficiálních hranic města. [6] [7] [8]

Nejen, že jsou touhle 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. Dochází ke snižování kvality bydlení v lokalitě, čímž hrozí výskyt rizikových forem chování tamních obyvatel a tím snižování hodnoty lokality [6] [7] [8]

Suburbanizace má i průmyslovou stránku, tzv. Komerční suburbanizaci. Příkladem mohou být logistická a skladovací místa či parcely sloužící obchodu a výrobě. Produkční a distribuční společnosti, tedy aktéři komerční suburbanizace, vyžadují rozsáhlé volné plochy území s dobrým přístupem k lokální silniční síti. [28]

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 závislé na střední věkové třídě populace, která je schopna 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 centra 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 nadměrná intenzita využívání zastavěného území, úpadek využívání zastavěného území či déle nevyužívané prostory – brownfieldy, které jsou popsány v následujících podkapitolách.

3.1.1 Nadměrná intenzita využívání zastavěného území

V atraktivních částech měst, jako je centrum, můžeme zpozorovat 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, tak výstavba zpravidla probíhá v místech, kde je to nejlevnější. Tímto způsobem zmizí otevřené prostory, rekreační oblasti či 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 či 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 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]

5 LEGISLATIVA

Vyjádření vůči politické situaci problematiky Urban sprawl je nelehké. Jedná se o rozpor mezi názorem státu, který obhajuje svá stanoviska a předkládá dokumenty zaručující určitý udržitelný posun v oblasti urbanismu a odborníky, popřípadě aktivisty, kteří zastávají názor, že stabilita státních kroků není zcela vymezená.

Dle inženýrky Jiřiny Jackson (autorky článku Urban Sprawl, Urbanismus a územní rozvoj, 2002) Český plánovací systém ve svých plánech velkých územních celků a rozvojových regionálních strategiích hrozbě sprawlu zatím příliš nevěnuje. Příslušná ministerstva a jejich odborné urbanistické ústavy zatím k problému sprawlu nezaujímají viditelné stanovisko a jen velmi málo odborníků hrozbě sprawlu a procesům, znakům a nákladům se sprawlem spojeným rozumí. Vládní programy podporují téměř výhradně rozvoj „na zelené louce“. [11]

5.1 ČR

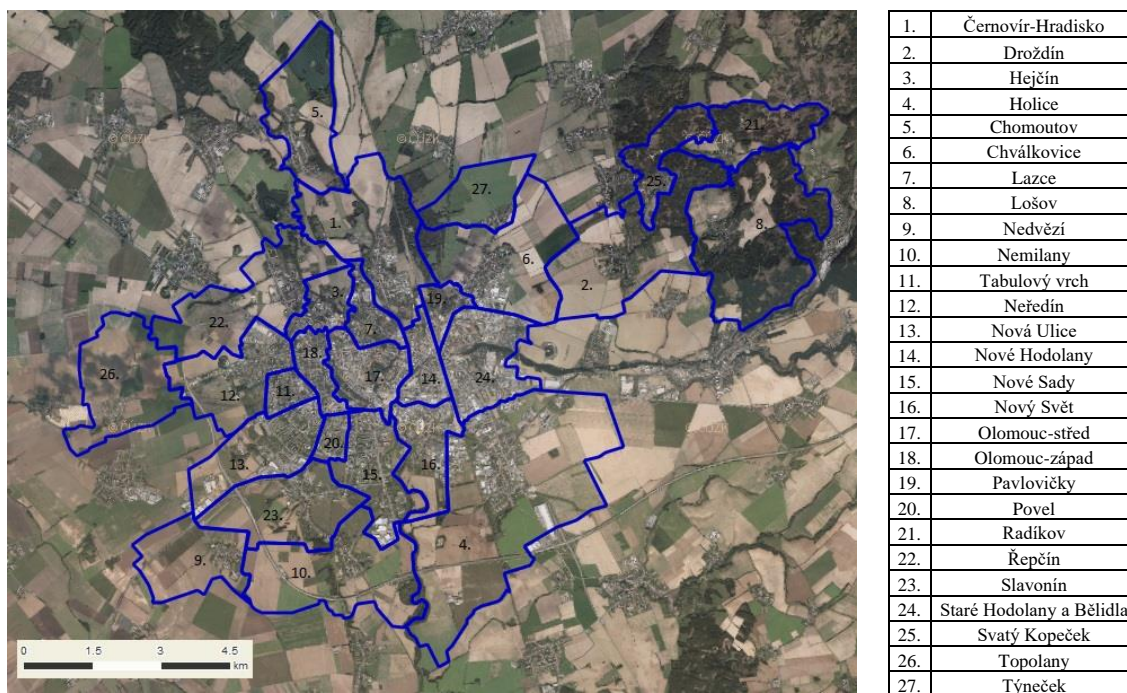
První zákon týkající se urbanismu je zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. Obsahem jsou obecné podmínky pro poskytování podpory regionálnímu rozvoji s cílem zajistit dynamický a vyvážený rozvoj území České republiky s ohledem na kvalitu života a životního prostředí. Přispět ke snižování regionálních rozdílů a zároveň umožnit využití místního potenciálu pro zvýšení hospodářské a sociální úrovně jednotlivých regionů. Oblasti (věcné zaměření) podpory regionálního rozvoje pak podrobněji vymezuje Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020. [15]

Dále Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky ve spolupráci s ostatními dotčenými ústředními správními úřady vymezuje státem podporované regiony, jejichž rozvoj je třeba podporovat s ohledem na dynamický a vyvážený rozvoj České republiky, zvyšování hospodářské a sociální úrovně územních samosprávných celků a udržování jejich hospodářské, sociální a územní soudržnosti. [15]

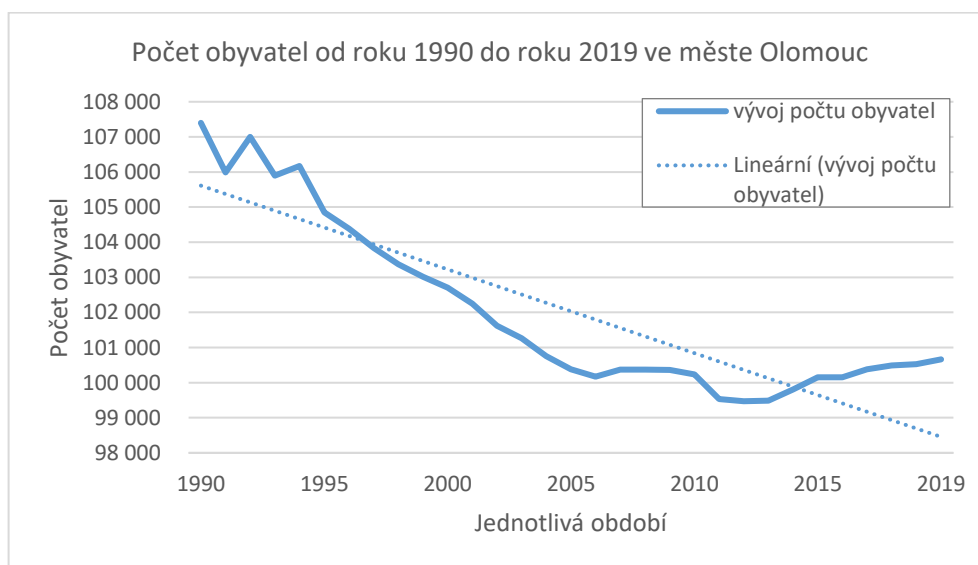
II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 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).



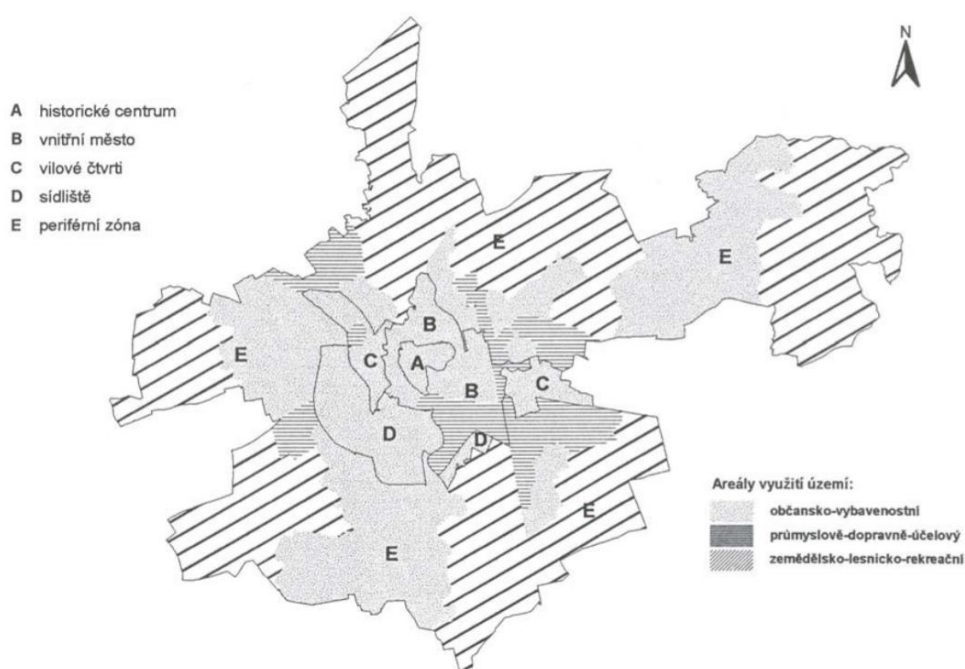
Obr. 1 Mapa města Olomouce s hranicemi komisí městských částí (vlastní tvorba) Zdroj: <http://skygis.cz/>



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

6.1 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 Intraurbánní struktura města Olomouce. Zdroj: ÚPOL Katedra geografie – oddělení sociální geografie [22]

6.1.1 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 ustanovuje 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]

6.1.2 Sídlištní sektor

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

Nejmłodším, ale zároveň největším olomouckým sídlištěm je oblast Povel-Nové Sady. Zde probíhalo stěhování do 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, zde byly byty formovány pro zaměstnance fakulní nemocnice, která je s touto oblastí Nové Ulice propojena. Dále se sídlištní oblasti nachází v částech jako jsou Lazce a Holice-Nový Svět. Tato sídliště původně vznikla pro rodiny vojáků a příslušníky sovětské okupační armády. [20] [21] [23]

V těchto oblastech žije přibližně 40 % olomoucké aglomerace.

6.1.3 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, Samotišky, 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]

7 METODIKA

Urban sprawl je možné zjišťovat hned několika způsoby. Mnoho autorů přišlo s mnoha postupy, ve kterých se soustředí na data získaná v terénu, která porovnávají a po vytyčení jasných bodů dochází k vlastním závěrům.

Cílem této práce je zaměřit se na socio-ekonomické aspekty vlivu Urban sprawl na jednotlivé vybrané části města Olomouce a provést šetření na oblast Slavonín a Nový svět. Tyto oblasti byly vybrány z důvodu jejich charakteru.

Olga Večeřová, jejíž bakalářská práce je založena na monitoringu Urban sprawl v Olomouci pomocí GIUS metodiky, dospěla k podstatnému závěru. Prvním bodem diskuse ohledně jednotlivých městských částí Olomouce bylo, že lokalita Slavonínu je nejvíce zasaženou oblastí Urban sprawl. Druhým významným zjištěním bylo, že oblast Nový Svět se dle kritérií indexu umístila na prvních příčkách, tedy blíží se k typu Smart growth zástavby. Tento fakt bude v této práci využit jako stěžejní hypotéza pro porovnání výsledků ve 4 vybraných okruzích:

1. Lokality s panelovými či bytovými domy určují menší pravděpodobnost výskytu Urban sprawl.
2. Větší míra Urban sprawl se projevuje u městských lokalit s nedostatkem pracovních příležitostí.
3. Nedostatečné pokrytí kulturního vybavení, individuálních služeb a vzdělávacích zařízení v lokalitě je jednou z příčin vzniku Urban sprawl.
4. Lokality s dostatečným množstvím zeleně a typem heterogenní zástavby jsou spíše fenoménem směřujícím k *smart growth* zástavbě.

Vybrané okruhy byly zvoleny na základě zjištěných informací z odborné opory zabývající se danou problematikou.

8 ANKETA

Forma ankety pro bakalářskou práci byla zvolena z důvodu jejích vlastností. Cílem této ankety bylo zaměřeni se na problematiku Urban Sprawl z pohledu obyvatel oblastí a zjištění rozdílů mezi nimi. Velkou předlohou pro tvorbu otázek byla kniha Sídelní kaše (Hnilička, 2012) ve které autor popisuje základní prvky Urban sprawl, jeho příčiny i důsledky. Forma otázek je tedy sestavená podle významnosti negativních prvků Urban sprawlu, tak aby byly pro respondenta co nejlépe srozumitelné a aby nesly zásadní informace o dané oblasti.

Důvodem volby ankety byl její volnější přístup k typům respondentů, jejich počtu a věkovému rozdílu. Anketa obsahuje 15 otázek. V první části je po respondentovi vyžadováno jeho pohlaví a věková kategorie. Tyto informace slouží pro orientaci v odpovědích a k jejich snadnějšímu porozumění. Věková kategorie byla vymezena několika hranicemi. Respondenti do 30 let, kam patří převážně děti, studenti nebo počínající rodiny. Respondenti od 30 do 45 let - převážně rodiny. Respondenti mezi 46 a 65 rokem, kde se jedná o jedince, kteří jsou zaměřeni na stabilitu v oblasti bydlení, a nakonec respondenti nad 66 let, kteří jsou již důchodového věku. Celkem anketu vyplnilo 82 respondentů - 41 ze Slavonína, 41 z Nového Světa.

8.1 Typ zástavby

V první části anketových otázek bylo důležité představit přibližnou představu zástavby v oblastech. Na poměry velikostí obou ploch je zde patrné, že Nový Svět má na úkor rodinných a nájemných domů mnohem více respondentů z panelových domů. Přesto však v obou případech převládají rodinné domy. Nový Svět je zastavěn převážně staršími panelovými domy a novou řadovou zástavbou rodinných domů. Slavonín má pouze původní, nízkou, vesnickou zástavbu a větší bytové komplexy začaly v oblasti vznikat až v průběhu posledních 20 let.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Rodinný dům	21	51 %	17	41 %	38	46 %
Nájemní (bytový) dům	11	27 %	8	20 %	19	23 %
Panelový dům	9	22 %	16	39 %	25	30 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 1 Stav obytné zástavby ve vybraných lokalitách s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.2 Doba pobytu v místě bydliště

Faktorem určujícím výpovědní hodnotu ankety je zajisté i doba, kterou daný respondent v lokalitě strávil. Obyvatelé využívající oblast pouze jako přechodné bydliště se většinou nezapojují do jejího vývoje a nevytváří si sociální vazby. Může tak docházet k snižování kvality bydlení v lokalitě, čímž hrozí výskyt rizikových forem chování tamních obyvatel a tím snižování hodnoty lokality. Naopak občané obývající oblast přes 10 let dbají na její udržování či rozvoj (dětská hřiště, sportoviště a klidové zóny) a zapojují se více do komunální politiky. Jak vyplývá z tabulky, oblast Slavonínu je ve větší míře obydlená trvale zde žijícími občany. Naopak v oblasti Nový svět jsou trvale žijící spíše do 10 let. Příčinou je pravděpodobně revitalizace oblasti mezi roky 2012 až 2015, kdy došlo k opravě několika bytových jednotek. Důvodem byla dlouhodobě komplikovaná sociální situace lokality a značná devastace bytových prostor. (viz obr. 4 a 5)

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Přechodné bydliště	8	20 %	9	22 %	17	21 %
Trvalé bydliště do 10 let	10	24 %	19	46 %	29	35 %
Trvalé bydliště nad 10 let	23	56 %	13	32 %	36	44 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 2 Typy bydliště respondentů podle délky bydlení v dané oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety



Obr. 4 Přichystalova 70 na Novém Světě v Olomouci v roce 2012. Foto: Ondřej Zuntých.
Zdroj: <https://olomoucky.denik.cz>



Obr. 5 Přichystalova 70 na Novém Světě v Olomouci v roce 2015. Foto: Blanka Martinovská. Zdroj: <https://olomoucka.drba.cz>

8.3 Pracovní podmínky v oblasti

Jednou z klíčových otázek bylo, zda respondent pracoval/pracuje či studuje v oblasti. Hlavním důsledkem Urban sprawl většinou bývá přehlcené centrum automobilovou dopravou, popřípadě závislost obyvatel na hromadné dopravě. Dle odpovědí 80 % respondentů z obou oblastí dojíždí za svou práci či studiem mimo oblast. Obě oblasti zřejmě nenabízí dostatečné množství kvalitních pracovních pozic a tím se z nich stává z velké části pouze obytná zóna.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Ano	9	22 %	7	17 %	16	20 %
Ne	32	78 %	34	83 %	66	80 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 3 Kladné či záporné odpovědi respondentů na otázku zda pracují/pracovali či studují v oblasti a jejich procentuální zhodnocení výsledků ankety

8.4 Doprava za prací či studiem

K přibližné představě vytiženosti daných lokalit byla do ankety zakomponována otázka zjišťující způsob dopravy v jednotlivých lokalitách. Důležitou informací v tomto případě bylo, zdali je vyváženost mezi jednotlivými způsoby dopravy a jak velký rozdíl se objevuje mezi lokalitami. Respondenti z oblasti Slavonín využívají mnohem více služeb městské hromadné dopravy, přesto je však procento automobilové dopravy vysoké. V oblasti Nový Svět je u respondentů velké zastoupení mezi alternativními a pěšími způsoby dopravy. Na druhou stranu způsob dopravy za prací, či studiem městskou dopravou namísto autem, je o dost vyšší než v případě Slavonína. Z tabulky tedy můžeme vydedukovat, že automobilová doprava je, a pravděpodobně i nadále bude hlavním způsobem v případě cestování za prací či studiem.

Odpověď „jiné“ v případě Nového Světa obsahovala tři typy odpovědí a to: formou elektrických koloběžek, formou klasické koloběžky a formou skateboardu.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový svět	Nový svět (%)	Celkem	Celkem (%)
MHD	17	41 %	9	22 %	26	32 %
Auto	20	49 %	15	37 %	35	43 %
Kolo	3	7 %	7	17 %	10	12 %
Pěšky	1	2 %	5	12 %	6	7 %
Jiné	0	0 %	5	12 %	5	6 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 4 Typy využívané dopravy za prací či studiem s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.5 Doba cesty za prací či studiem

S předchozí anketovou otázkou je také spojena doba dojíždění. Z výsledkové tabulky je patrné, že více než 80 % respondentů se do své práce dopraví do 30 minut. Doprava za prací bývá hlavním důvodem při výběru lokality. Většina respondentů volí auto pro svou dopravu udávala, že je schopna se do práce dopravit do 15 minut. To odpovídá přibližné cestě do centra či do blízko položených lokalit v ranní špičce. Hromadná autobusová doprava z lokality do centra se u obou vybraných oblastí pohybuje okolo 10 minut. Tyto informace ústí k závěru, že respondentům vyhovuje spojení klidu s relativně krátkou a dostupnou dobou trvání cesty za prací, přičemž obě vybrané lokality jsou v tomto případě vyhovující.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový svět	Nový svět (%)	Celkem	Celkem (%)
do 15 minut	18	44 %	13	32 %	31	38 %
15-30 minut	16	39 %	23	56 %	39	48 %
30-60 minut	3	7 %	3	7 %	6	7 %
60 minut a více	4	10 %	2	5 %	6	7 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 5 Údaje o časovém intervalu měřícím cestu za prací či studiem s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.6 Pravidelný interval cesty do centra

Jak v knize Sídlní kaše cituje Hnilička známého architekta a urbanistu Guiseppeho Samona: „Nikoli auto, ale domy na předměstí jsou vražednou zbraní, která denně bombarduje centra měst.“ V případě zkoumaných lokalit se tento princip projevuje pouze u oblasti Slavonín, kde 44 % respondentů potvrzuje, že do města dojíždí denně. Pro oblast Nový Svět bylo nejčastější odpovědí „Několikrát do týdne“, což pořád nemění fakt, že z určitých příčin jsou tyto oblasti nesamostatné a pravděpodobně chybí mnoho prvků vnitřní infrastruktury, které zavadávají důvod dojíždění do centra města.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový svět	Nový svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Denně	18	44 %	9	22 %	27	33 %
Několikrát do týdne	9	22 %	19	46 %	28	34 %
Jednou týdně	6	15 %	5	12 %	11	13 %
Méně než jednou týdně	8	20 %	8	20 %	16	20 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 6 Údaje o pravidelnosti dojíždění z lokalit do centra s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.7 Spokojenost s dopravní obslužností

Výsledky anketové otázky, zdali jsou respondenti spokojeni s dopravní obslužností, dopadly více než uspokojivě. Téměř 80 % respondentů z obou oblastí je spokojeno s dopravní obslužností. Z tohoto důvodu je více než pravděpodobné, že příčina preferování automobilové dopravy (viz otázka č. 4) bude pouze v lepší pohyblivosti po městě a menší závislosti na časových intervalech MHD.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový svět	Nový svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Ano	36	88 %	29	71 %	65	79 %
Ne	5	12 %	12	29 %	17	21 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 7 Kladné či záporné odpovědi respondentů na otázku zda jsou spokojeni s dopravní obslužností a jejich procentuální zhodnocení výsledků ankety

V druhé části anketových otázek bylo zvoleno několik okruhů vnitřní infrastruktury, které by mohly nejlépe vystihnout příčinu častého dojíždění do centra města a s ním strukturově ukotvenou kvalitu prostředí.

8.8 Spokojenost s kulturním vybavením

Předmětem této anketové otázky bylo, zdali se v oblasti nachází dostatečné množství kulturního zázemí. Příkladem mohou být kina, divadla, ale i akce pro veřejnost či dostatek domů pro seniory. Z výsledků vyplývá, že ani jedna z oblastí neobsahuje takové množství kulturního vybavení, aby uspokojila své residenty. Respondenti z oblasti Slavonín jsou ovšem mnohem spokojenější s kvalitou nabízených služeb. Přes 60 % respondentů považuje situaci s množstvím kulturního vybavení za uspokojivou. Oproti tomu v oblasti Nový svět se respondenti vyjádřili negativně v 54 % odpovědí.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Ano	12	29 %	5	12 %	17	21 %
Spíše ano	14	34 %	6	15 %	20	24 %
Nevím	2	5 %	8	20 %	10	12 %
Spíše ne	13	32 %	15	37 %	28	34 %
Ne	0	0 %	7	17 %	7	9 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 8 Odpovědi na otázku spokojenosti s množstvím kulturních zařízení v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.9 Spokojenost s množstvím vzdělávacích zařízení

Dalším podstatným faktorem je zázemí pro vzdělávání dalších generací. Z tabulky vyplývá, že v oblasti Slavonín jsou respondenti spokojenější s množstvím vzdělávacích zařízení - jde o téměř 90 % dotazovaných. V oblasti Slavonín se nachází Základní a Mateřská škola Reisova I nabízející vzdělání předškolního a školního vzdělávání prvního stupně a na hranici s lokalitou Nemilany také lesní školka Sluněnka. Dostatek respondentů při osobním vyplňování ankety také uvedl, že vzdělávací zařízení v dobře dostupných přilehlých lokalitách nabízí jak plné základní, tak i středoškolské vzdělání a že je vše v dostatečně krátké vzdálenosti. Oblast Nový svět už neměla tak pozitivní výsledky. V oblasti se nachází pouze mateřská škola, jelikož první stupeň základní školy zde byl před nedávnou dobou zrušen z důvodu nedostatku financí na provoz tělocvičny. Dostupnost škol v jiných lokalitách je pouze za předpokladu možnosti automobilové či hromadné dopravy.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Ano	11	27 %	5	12 %	16	20 %
Spíše ano	25	61 %	13	32 %	38	46 %
Nevím	4	10 %	6	15 %	10	12 %
Spíše ne	1	2 %	15	37 %	16	20 %
Ne	0	0 %	2	5 %	2	2 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 9 Odpovědi na otázku spokojenosti s množstvím vzdělávacích zařízení v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.10 Spokojenost s individuálními službami

I v této otázce se pojednává o spokojenosti s vnitřní infrastrukturou oblastí. Otázka byla tvořena tak aby dávala dotazovaným možnost širšího rozhledu. Příkladem jim byl počet kadeřnictví či veřejných stravovacích zařízení. Výsledky u oblasti Nový Svět jsou značně neuspokojivé. Z ústní interpretace bylo patrné, že je oblast tímto nedostatkem značně podhodnocena. V oblasti je minimální množství specializovaných prodejen či jakýchkoli služeb. Lokalita Slavonín si vedla v anketové otázce poněkud lépe. Přes 60 % dotazovaných je spokojeno s nabízenými službami.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Ano	9	22 %	5	12 %	14	17 %
Spíše ano	17	41 %	8	20 %	25	30 %
Nevím	7	17 %	8	20 %	15	18 %
Spíše ne	7	17 %	12	29 %	19	23 %
Ne	1	2 %	8	20 %	9	11 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 10 Odpovědi na otázku spokojenosti s množstvím individuálních služeb v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.11 Monitoring nové zástavby

Příčinou častých nepokojů ze stran obyvatel lokalit bývá nedostatečná informovanost ze strany města. Důležitou otázkou ankety tedy je, zdali mají dotazující pocit dostatečně monitorované situace nové zástavby a jsou-li spokojeni s jejím praktickým budováním. V případě Nového Světa se jednalo o více než polovinu spokojených respondentů. Příčinou je pravděpodobně fakt, že byla oblast v nedávné době revitalizována a tisk často zveřejňoval zprávy vydané městem. Oblast Slavonín se respondentům zdála spíše nedostatečně monitorována a tahy developerů nedostatečně promyšlené.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Ano	2	5 %	3	7 %	5	6 %
Spíš ano	10	24 %	20	49 %	30	37 %
Nevím	14	34 %	10	24 %	24	29 %
Spíše ne	10	24 %	6	15 %	16	20 %
Ne	5	12 %	2	5 %	7	9 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 11 Odpovědi na otázku dostatečného monitoringu současné situace nové zástavby v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.12 Spokojenost s dostatkem zeleně

Ke kvalitě vnímaného prostředí dozajisté patří 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.“

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

Výsledky ankety byly pozitivní. V oblasti Nový Svět odpovědělo 85 % dotazovaných kladně na otázku, zda si myslí, že se v oblasti objevuje větší míra zeleně. V oblasti Slavonín byly odpovědi taktéž ve větší míře kladné. Obě tyto oblasti se nacházejí na samém okraji města.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Ano	10	24 %	17	41 %	27	33 %
Spíše ano	18	44 %	18	44 %	36	44 %
Nevím	2	5 %	2	5 %	4	5 %
Spíše ne	9	22 %	4	10 %	13	16 %
Ne	2	5 %	0	0 %	2	2 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 12 Odpovědi na otázku spokojenosti s množstvím zeleně v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.13 Dojem jednolitě zástavby

Homogenní zástavba se sebou nese mnoho nevýhod, které by se daly charakterizovat jako negativní vlivy nedostatečně monitorované monofunkční oblasti. Okolí Olomouce nabízí hned několik oblastí homogenní zástavby, proto se v anketě objevila otázka, zdali respondentům připadá daná oblast jednolitě zastavěná. V oblasti Slavonína byl počet odpovědí vyrovnaný, 42 % respondentů nemá ze zástavby pocit jednotnosti, 49 % z dotazovaných vnímá oblast více jednolitě zastavěnou. Důvodem může být pravděpodobně vznikající nová zástavba v oblasti zemědělského úseku pole mezi lokalitou Slavonín a Povel. Oblast Nový svět je dle respondentů spíše heterogenně zastavěnou oblastí a působí dojmem dobře strukturované zástavby.

	Slavonín	Slavonín (%)	Nový Svět	Nový Svět (%)	Celkem	Celkem (%)
Ano	8	20 %	4	10 %	12	15 %
Spíše ano	12	29 %	4	10 %	16	20 %
Nevím	4	10 %	8	20 %	12	15 %
Spíše ne	15	37 %	12	29 %	27	33 %
Ne	2	5 %	13	32 %	15	18 %
Respondentů celkem	41	100 %	41	100 %	82	100 %

Tab. 13 Odpovědi na otázku zda-li oblast působí jednolitým dojmem s procentuálním zhodnocením výsledků ankety

8.14 Otevřená otázka: důvody bydlení v oblasti

V otevřené otázce byl kladen osobní dotaz na respondenta, jaké jsou důvody jeho bydlení na předměstí.

Více než 40 % dotazovaných odpovědělo 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 či touha po vlastní zahradě. Mnozí z respondentů považují předměstí jako ideální kompromis mezi vesnicí a centrem města. Méně časté odpovědi pak byly například: dobré společenství sousedů nebo také bydlení ze zvyku (někteří z dotazovaných se v oblasti narodili a doposud ji neopustili)

9 SHRNU TÍ

Hlavní příčinou Urban sprawl je špatné využití zastavěné plochy tak, že dochází k nižšímu počtu obyvatel na m². Z toho vyplývá, že plocha zastavěná panelovými domy je lépe využitelná a oblasti s menším počtem rodinných domů a s větším počtem nájemních domů či domů panelových jsou méně postižené fenoménem Urban Sprawl. Z výsledků ankety vyplývá že oblast Slavonín, dle těchto předpokladů, vykazuje větší míru Urban sprawl, než lokalita Nový Svět a potvrzuje tedy danou hypotézu.

Výsledky ankety potvrdily, že pro obě dané lokality je automobilová doprava stěžejním způsobem dopravy za prací. Větší tlak automobilové dopravy na centrum města je většinou způsoben nedostatkem pracovních příležitostí, což je typické pro lokality s větší mírou Urban sprawl. Dle odpovědí respondentů ankety je Nový Svět v tomto případě řazen mezi oblast s větším rizikem Urban sprawl než oblast Slavonín. V tomto případě tedy dochází k nepotvrzení hypotézy.

Oblasti s lepší vnitřní infrastrukturou umožňují obyvatelům méně častou dopravu do centra a umožňují lepší rozvoj oblasti jak v rámci socializace, tak z ekonomického hlediska. Nedostatečné pokrytí kulturního vyžití, individuálních služeb a vzdělávacích zařízení v lokalitě je jednou z hlavních příčin vzniku Urban sprawl. Respondenti z oblasti Slavonín byli ve všech ohledech spokojenější než respondenti z oblasti Nový Svět a dochází tedy opět k nepotvrzení hypotézy.

Z environmentálního pohledu jsou lokality s dostatečným množstvím zeleně a typem heterogenní zástavby spíše fenoménem směřujícím k Smart Growth zástavbě. Respondenti z oblasti Nový Svět vykazují odpovědi s pozitivně větší mírou vnímání zeleně, než respondenti z oblasti Slavonín. Taktéž v otázce heterogenní zástavby se projevilo, že oblast Nový Svět vykazuje více kladných odpovědí než oblast Slavonín. Hypotéza se tedy v tomto případě potvrdila.

Ze všech čtyř oblastí se hypotéza potvrdila pouze dvakrát.

10 NÁVRH ŘEŠENÍ

K navržení řešení je potřeba určení hlavních problémů daných oblastí. Urban sprawl nemá specificky daná kritéria, proto je jeho posuzování individuální záležitostí.

Jiřina Jackson ve svém článku Urban Sprawl uvedla vhodné programy pro řešení aktuálních problémů. Hlavními body programů by mělo být řešení investičních pobídek pro nové využití brownfield, obnova existujícího bytového fondu, či řešení vhodné pobídky pro usměrnění lokace nové výstavby. [11]

Taktéž zmiňuje několik nástrojů, které ovšem ve většině případů nejsou aplikovatelné na okolí Olomouce. Příkladem může být řešení formou Greenbelt (zelený okruh), jehož cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst. Tato pásma jsou ale většinou nakonec využita jako deponie pozemků pro stavbu dálnic či letišť a v případě Olomouce nemají příliš velké využití. Dalším příkladem neaplikovatelného řešení může být forma Minimálního využití (např. rozhodnutí nadřízeného orgánu o stanovení jasně daných podmínek minimálního zastavění ploch), která by v případě Olomouce způsobila přesun stavby rodinných domů do okolních obcí a měla tak negativní dopad na ekonomiku města. Praktickým řešením aplikovatelným na Olomouc od Jiřiny Jackson může být například upřednostňování výstavby v zastavěném území, což by mohlo dopomoci k revitalizaci existujících zastavěných území, například opuštěné vojenské kasárny u lokality Nový svět. [11]

Pavel Hnilička ve své knize „Sídelní kaše“ zmiňuje řešení formu Zahradních měst. Jedná se o formu řadové zástavby, nejčastěji využívané v Anglii, Nizozemsku či Dánsku. Zahradní města mají z urbanistického hlediska mnohem úspornější formu a lepší zapracování zeleně do městské struktury než osady s klasickými rodinnými domy. Tento princip je díky jeho povaze dobře aplikovatelný na oblast Slavonín při územním plánování dalšího rozvoje. [8]

Velmi dobrým příkladem kvalitně zastavěné plochy „kaskádový“ typ zástavby, jež se v Olomouci objevuje v oblasti Tabulový vrch a Hejčín. 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 částečně podzemní garážová stání. Tím je zajištěno přenesení obytných podlaží nad úroveň hladiny případných povodní. Většina bytů disponuje terasou, což z části splňuje vizi zelených střech.

ZÁVĚR

Na město Olomouc je Urban sprawl hůře aplikovatelný fenomén. Město Olomouc vzniklo postupným připojováním okolních vesnic a při srovnání s co do počtu obyvatel s milionovými městy nevykazuje signifikantní prvky Urban sprawl. Přesto však lze získat data, která při srovnání jednotlivých okrajových částí města Olomouce vytvoří určitý přehled o stavu Urban sprawl. Při srovnání, dle hypotézy, nejkritičtější oblasti – Slavonín s nejlépe řešenou oblastí – Nový Svět docházíme k závěru, že obě lokality mají své silné a slabé stránky ovšem v celkovém dojmu ani jedna z oblastí nepůsobí na obyvatele typem Urban sprawl.

Závěrem práce či příspěvkem pro budoucí výzkum je tedy sdělení, že pro uchopení problematiky je důležité nejen podrobné nastudování příčin vzniku, ale také aplikace k jejímuž zpracování jsou zapotřebí nejen technické parametry, ale také celkový dojem 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 spíše sociálnímu pohledu na danou problematiku, protože ať už jsou výsledky technických metod jakékoli, podstatné je, aby se obyvatelé prostředí cítili být začlenění a propojeni s okolím svého bydlení. 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.). *Sub urbs: 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 Institute, 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 & Szczyrba, Zdeněk & Fňukal, Miloš. (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 & Fňukal, Miloš & Halas, Marian & Klapka, Pavel & Ptáček, Pavel & Szczyrba, Zdeněk & Toušek, Václav. (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] VÁCLAVÍKOVÁ, Šárka, 2019. Komerční suburbanizace: Případová studie komerční suburbanizace města Plzeň. Praha. Diplomová práce. Vysoká škola regionálního rozvoje a Bankovní institut - AMBIS, Katedra regionálního rozvoje. Vedoucí práce Ing. Nikola Krejčová, Ph.D.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Mapa města Olomouce s hranicemi komisí městských částí (vlastní tvorba) Zdroj: http://skygis.cz/	23
Obr. 2 Graf vývoje počtu obyvatel od roku 1990 do roku 2019 (vlastní tvorba) Zdroj: https://www.czso.cz/	23
Obr. 3 Intraurbánní struktura města Olomouce. Zdroj: ÚPOL Katedra geografie – oddělení sociální geografie [22]	24
Obr. 4 Přichystalova 70 na Novém Světě v Olomouci v roce 2012. Foto: Ondřej Zuntých. Zdroj: https://olomoucky.denik.cz	29
Obr. 5 Přichystalova 70 na Novém Světě v Olomouci v roce 2015. Foto: Blanka Martinovská. Zdroj: https://olomoucka.drba.cz	29

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Stav obytné zástavby ve vybraných lokalitách s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	28
Tab. 2 Typy bydliště respondentů podle délky bydlení v dané oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	28
Tab. 3 Kladné či záporné odpovědi respondentů na otázku zda pracují/pracovali či studují v oblasti a jejich procentuální zhodnocení výsledků ankety	30
Tab. 4 Typy využívané dopravy za prací či studiem s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	30
Tab. 5 Údaje o časovém intervalu měřícím cestu za prací či studiem s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	31
Tab. 6 Údaje o pravidelnosti dojíždění z lokalit do centra s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	32
Tab. 7 Kladné či záporné odpovědi respondentů na otázku zda jsou spokojeni s dopravní obsluhností a jejich procentuální zhodnocení výsledků ankety	32
Tab. 8 Odpovědi na otázku spokojenosti s množstvím kulturních zařízení v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	33
Tab. 9 Odpovědi na otázku spokojenosti s množstvím vzdělávacích zařízení v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	34
Tab. 10 Odpovědi na otázku spokojenosti s množstvím individuálních služeb v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	35
Tab. 11 Odpovědi na otázku dostatečného monitoringu současné situace nové zástavby v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	35
Tab. 12 Odpovědi na otázku spokojenosti s množstvím zeleně v oblasti s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	36
Tab. 13 Odpovědi na otázku zda-li oblast působí jednotným dojmem s procentuálním zhodnocením výsledků ankety	37

PŘÍLOHA: ANKETA

Analýza výskytu Urban sprawl v dané oblasti

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 Olomouce. Cílem této ankety je zjištění rozdílu kvality života ve dvou vybraných městských obvodech.

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

Oblast výzkumu:

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/pracovali jste či studujete v této oblasti?

Ano Ne

6. Pokud ne, jaký je Váš způsob dopravy a doba trvání cesty za prací/studiem? Vyberte jednu odpověď a k ní označte dobu trvání.

MHD	do 15 minut	15-30 minut	30-60 minut	60 minut a více
Auto	do 15 minut	15-30 minut	30-60 minut	60 minut a více
Kolo	do 15 minut	15-30 minut	30-60 minut	60 minut a více
Pěšky	do 15 minut	15-30 minut	30-60 minut	60 minut a více
Jiné:	do 15 minut	15-30 minut	30-60 minut	60 minut a více

7. Jak často dojíždíte do centra Olomouce?

Denně Několikrát do týdne Jednou týdně Méně než jednou týdně

8. Jste spokojeni s dopravní obsluhností v oblasti?

Ano Ne

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

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

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

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

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

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

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

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

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

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

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

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

Volné otázky:

15. Uved'te důvody bydlení na předměstí:

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