DIPLOMOVÁ PRÁCE- ARCHITEKTURA A EKONOMIE
TEORETICKÁ ČÁST

EVŽEN ENTNER / 2014

VŠB - Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra architektury

DIPLOMOVÁ PRÁCE

ARCHITEKTURA A EKONOMIE

ARCHITECTURE AND ECONOMICS

Autor : Evžen Entner

Vedoucí diplomové práce : Ing. arch. Josef Kiszka

Ostrava 2014

Prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě 1.5.2014 ……..

Prohlašuji, že

- Jsem byl seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.

§ beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB- TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě mou bakalářskou práci využít (§ 35 odst. 3).

§ souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB- TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.

§ bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.

§ bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

§ beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě 1.5. 2014 ……..

Anotace

Diplomová práce se zabývá vztahem architektury a urbánní struktury města Olomouce optikou ekonomického hodnocení místních, potažmo obecných zákonitostí rozvoje sídel. Kvůli snaze o možnost kvantifikace a definovatelnosti dílčích analyzovaných faktorů je částečně omezeno zahrnutí nekvantifikovatelných hodnot území, na druhou stranu však v podmínkách dnešní doby představuje výhradně ekonomicky pojatý model údernější argumenty pro dosažení kýžených cílů. V případě města Olomouce se jedná zejména o problematiku možného rozšiřování sídla (bez logických odůvodnění) a oslabování kompaktní struktury a významných hodnot jak z urbanistického, tak funkčního i ekonomického pojetí. V návaznosti na provedené ekonomické analýzy je těžiště práce soustředěno na lokalizaci vhodného doplnění a posílení stávající struktury. Pro tyto účely jsou vybráni reprezentanti charakteristických oblastí města, přičemž jeden z nich je předmětem praktické části této práce.

Abstract

This thesis is focused on the relationship of architecture and urban structure of the city of Olomouc optics economic evaluation of local, hence the general laws of development of settlements . Because of the effort on how to quantify and definability of partial factors analyzed is partially limited by the inclusion of non-quantifiable values , on the other hand, in terms of our time is the only economically conceived model resonance that arguments for achieving the desired objectives. In the case of the city of Olomouc is mainly the issue of a possible extension of the seat (without logical justification) a weakening of the compact structure and significant values from both urban and functional and economic concepts. Following the analysis of the economic focus of the work is concentrated on locating a suitable complement and reinforce existing structures . For these purposes are selected representatives characteristic areas of the city, one of which is the subject of the practical part of this work.

Klíčová slova

architektura, urbanismus, ekonomie, socioekonomické ukazatele, Olomouc, stabilizace území, doplnění struktury, územní plán,

Poděkování

Děkuji panu Ing. arch. Josefu Kiszkovi za inspirující a přínosné vedení diplomové práce. Dále bych chtěl poděkovat panu Ing. arch. Radimu Václavíkovi za hodnotné konzultace.

1. ÚVOD 1
2. ANALYTICKÁ ČÁST – MĚSTO OLOMOUC 2
2.1 Vymezení města 2
2.2 Obyvatelstvo 2
2.3 Rozložení obyvatel dle místa a charakteru bydlení 3
2.4 Prostorová diferenciace chuti po životu 4
2.5 Porevoluční migrační saldo, jeho příčiny a důsledky 5
2.6 Funkční rozdělení města 6
2.7 Přírodní podmínky 7
2.8 Doprava 7
2.9 Technická infrastruktura 9
2.10 Nový územní plán 10
2.11 Formování městské struktury od středověku po současnost 12
3. KORELACE ARCHITEKTURY A EKONOMIE NA PŘÍKLADU MĚSTA OLOMOUCE 14
3.1 Přístupy k rozvoji města a predikce důsledků 14
3.2 Zadluženost a hospodaření města Olomouce 15
3.3 Ceny nemovitostí v kontextu krajských měst ČR 15
3.4 Vývoj cen nemovitostí v kontextu vybraných makroekonomických ukazatelů 16
3.5 Proměny českých domácností a vliv na bytovou výstavbu 16
3.6 Aktuální stav na trhu nemovitostí v Olomouci 17
3.7 Hodnocení prostorových struktur z hlediska provozních nákladů 18
3.8 Vliv plánovaného rozšiřování města na provozní náklady 19
3.9 Celospolečenské náklady výstavby a efekt přelévání 20
3.10 Model celkové sumarizace celospolečenských nákladů na výstavbu 21
4. ZÁVĚR 23
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 24

1. ÚVOD

Předmětem diplomové práce je hodnocení architektonických a urbanistických souvislostí z pohledu ekonomie a naopak, tedy jak urbanistické řešení a rozvoj sídel ovlivňuje ekonomické hledisko společenských nákladů. Pro účel této práce je analyzováno město Olomouc, na jehož platformě je poukázáno na přístupy k rozvoji urbánní struktury města a jejich možné (negativní) důsledky.

Cílem teoretické části práce tak je vytvoření podkladů pro relevantní rozhodnutí o základním koncepčním přístupu k území města, konkrétně tedy stanovení či nestanovení hranice rozšiřování města, případně lokalizace území v kompaktním městě vhodných pro doplnění a stabilizaci hodnot a urbanistické struktury. V přímé souvztažnosti navazuje na teoretickou část práce praktické řešení vybraného reprezentanta charakteristické oblasti města Olomouce s významným vlivem na fungování hodnotných území.

Teoretická část práce je členěna na analytickou část, která popisuje základní ukazatele potřebné pro účel této práce, a část zabývající se korelací architektury (a urbanismu) a ekonomie. V práce je použita především metoda analýzy vybraných dat, následně proces hodnocení, syntézy získaných poznatků a teoretický návrh ekonomického instrumentu pro hodnocení rozvoje sídel.

2. ANALYTICKÁ ČÁST – MĚSTO OLOMOUC

2.1 Vymezení města

Výměra katastrálního území statutárního města Olomouc je rovna 10 336 ha (103, 36 km^2), přičemž je toto území členěno na 26 městských obvodů – pro účely práce je dále pracováno pouze s 18 z nich, které dohromady vytvářejí kompaktní město (Obr. č. 2.1 – Městské obvody v kompaktním území města Olomouce). [1]

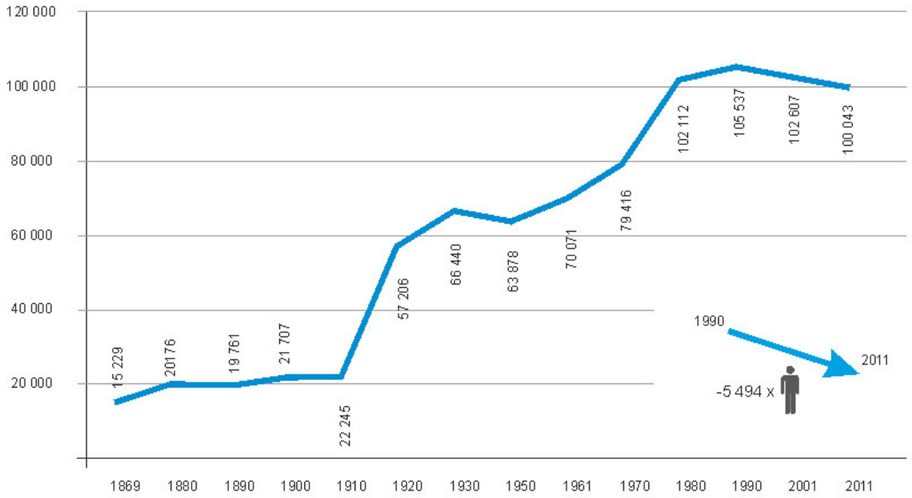
Obr. č. 2.1 – Městské obvody v kompaktním území města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

Analyzované městské obvody z větší části odpovídají původním historickým obcím (výjimku tvoří nově vzniklé čtvrtě v době výstavby panelových sídlišť – kupříkladu Nová ulice a Nový Svět), i když hranice a zastavěnost katastrálních území se již poněkud liší.

[1] STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. *Komise městských částí* [online]. Olomouc.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 14.3.2014]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/samosprava/komise-mestskych-casti

2.2 Obyvatelstvo

Co do počtu obyvatel je Olomouc s přibližně 100 000 obyvateli šestým největším městem České republiky, což je co do velikosti srovnatelné s Hradcem Králové, Libercem, Pardubicemi či například Českými Budějovicemi. Vývoj počtu obyvatel je přehledně znázorněn v grafu níže (Obr. č. 2.2 – Vývoj počtu obyvatel města Olomouce v letech 1869 – 2011). [2]



Obr. č. 2.2 – Vývoj počtu obyvatel města Olomouce v letech 1869 – 2011 (Zdroj: vlastní tvorba)

Během necelých 150 let došlo k téměř sedminásobnému nárůstu trvalých residentů, tj. z 15 na 100 tisíc obyvatel. Na počátku sledovaného období dochází ke schválení a následné realizaci rozebrání většiny opevňovacího systému, což vytvořilo předpoklad pro rozšiřování městské struktury. Z hlediska objemu realizovaných staveb dochází k významné expanzi města v posledních dvou dekádách 19. století a na počátku 20. století – výstavba městských blokových činžovních domů, vilových a úřednických čtvrtí. Skokový nárůst ve 20. letech 20. století je způsoben připojením okolních menších obcí k Olomouci (v roce 1919 vznik „Velké Olomouce“). Do procesu formování počtu a struktury obyvatel města negativně zasáhly hrůznosti nacistické ideologie, během kterých bylo více než 4 500 olomouckých židů deportováno do pracovních a vyhlazovacích táborů. Prudký vzestup můžeme pozorovat od 60. let, nejmarkantněji pak v letech sedmdesátých – růst počtu obyvatel vlivem výrazného přirozeného přírůstku (tzv. Husákovy děti) a kladného migračního salda (přeměna sektorového rozložení pracovního trhu a stěhování do měst).

[2] JIŘÍČKOVÁ, Terezie. *Faktické obyvatelstvo města Olomouce.* Olomouc, 2011. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Přírodovědecká fakulta. Katedra geografie.

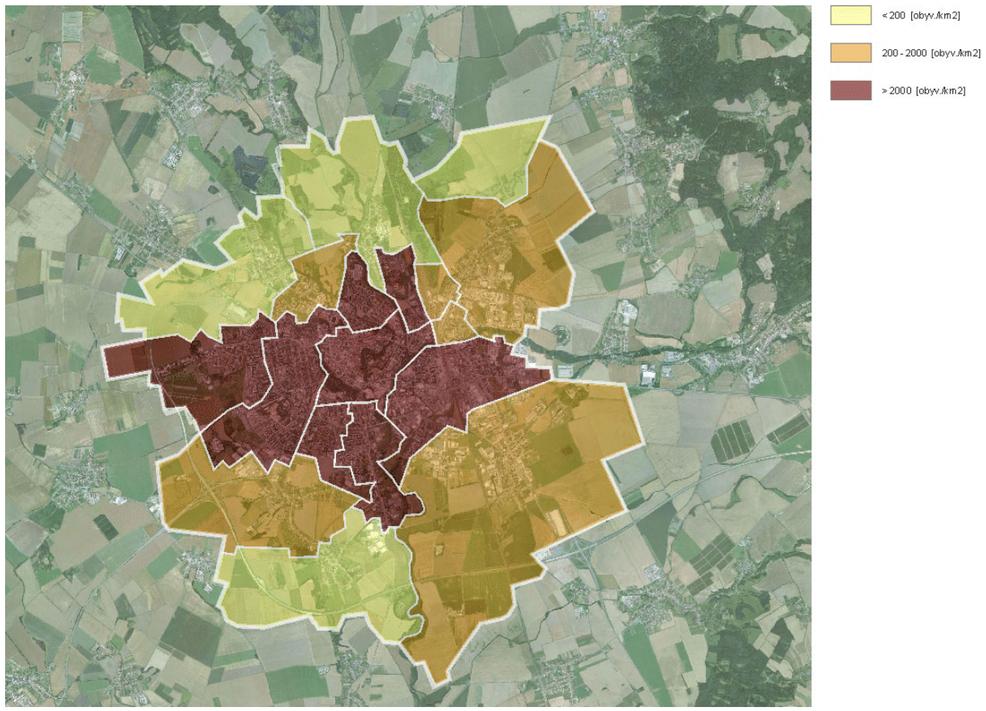
K dalšímu připojení doposud samostatných obcí a skokovému navýšení počtu obyvatel došlo v letech 1974-1975, čímž se se spojením s dalšími faktory Olomouc dostala nad stotisícovou hranici.

Od 90. let lze hovořit o kontinuálním úbytku obyvatel, kdy především vlivem suburbanizace, poklesu natality a záporného migračního salda došlo v letech 1990-2011 k poklesu o 5 494 obyvatel. Při porovnání let před a porevolučních je vidět převis suburbanizace nad urbanizací, kdy s všeobecným procesem bohatnutí určitá část společnosti preferuje vlastní bydlení za městem (viz. kapitola *2.5 Porevoluční migrační saldo, jeho příčiny a důsledky*). Prognóza pro rok 2015 (z roku 2010), pozorováno optikou ne až tak výrazných změn posledních tří dekád, počítala s relativně vysokým přírůstkem počtu obyvatel – ze současných 100 000 na 112 700 – tento nárůst můžeme nyní s jistotou vyloučit. Dlouhodobý odhad pro rok 2050 počítá přibližně se 100 000 obyvateli, což je množství jako při sčítání lidu v roce 2011, nutno však podotknout, že vypovídací hodnota tohoto odhadu (resp. míra pravděpodobnosti) je relativně nízká. Demografické složení společnosti se bude zajisté měnit směrem ke stárnutí populace, kdy zatím nic nenaznačuje změně současného trendu stárnutí prvorodiček a snížení průměrného počtu dětí na rodinu.

Z osobní zkušenosti ještě přidávám, že velkým přispěvatelem „naplněnosti“ města je Univerzita Palackého, na které je v současnosti zhruba 25000 studentů, tudíž v mimosemestrálních měsících je centrum (kde je mnoho univerzitních budov, potažmo i ubytovaných studentů) i přes turistický ruch citelně prázdnější. [3]

2.3 Rozložení obyvatel dle místa a charakteru bydlení

Prvním faktorem pro deskripci míry zalidnění na území města je počet obyvatel (s místem trvalého pobytu) na jednom kilometru čtverečním (obyv./km^2) v rámci městských částí. Tato situace je vyobrazena níže (Obr. č. 2.3 – Hustota zalidnění na území jednotlivých městských částí města Olomouce).



Obr. č. 2.3 – Hustota zalidnění na území jednotlivých městských částí města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

Jak je patrné, nejvyšší počet obyvatel na čtvereční kilometr se nachází v jádrové oblasti a sídlištní struktuře (více než 2000 obyv./km^2), za touto vrstvou pak hustota zalidnění klesá k okrajovým částem (snižuje se míra zastavěnosti území, zvyšuje se podíl rodinných domů).

Rozložení obyvatelstva (potažmo bytových jednotek) v rámci sledovaného území města Olomouce je dále zkoumáno z jiného úhlu pohledu, a to prostřednictvím počtu a charakteru bytových jednotek na území jednotlivých městských obvodů. Počet je zaznamenám v absolutním vyjádření, charakter je pak členěn do tří sekcí:

- bytové jednotky v panelových bytových domech;
- bytové jednotky v cihlových bytových domech;
- bytové jednotky v rodinných domech.

[3] UNIVERZITA PALACKÉHO. *Historie a současnost* [online]. UPOL: Aktualizováno 6.5.2013 [cit. 15.3.2014]. Dostupné z: http://www.upol.cz/o-univerzite/historie-a-soucasnost/

Podíly výše zmiňovaných sekcí jsou ovlivňovány více faktory, především stářím obce, její velikostí, specifiky místního hospodářství či historickými souvislostmi daného území. Třídění počtu a charakteru bytových jednotek v rámci města Olomouce je znázorněno na obrázku níže (Obr. č. 2.4 – Počet bytových jednotek a jejich druh na území města Olomouce).

Obr. č. 2.4 – Počet bytových jednotek a jejich druh na území města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

Při daném členění bytových jednotek lze stanovit části, ve kterých je konkrétní typ převládající, což ve výsledku vytváří na sebe navazující vrstvy od středu města (cihlové bytové domy), přes vrstvu z let socialismu (panelové bytové domy) až po periferní části (rodinné domy). Bytové jednotky v cihlových bytových domech jednoznačně dominují v historickém jádru a navazujících obytných blocích přelomu 19. a 20. století (městská část Olomouc-město), výrazně jsou zastoupeny také v obvodech Hodolany, Hejčín a Nová Ulice, kde tvoří přibližně 50% bytových jednotek daného obvodu (především městské vily, úřednické čtvrtě rodinných domů a bytové domy postavené do 60. let 20. století). Bytové jednotky v panelových bytových domech převažují ve vrstvě sídlištní struktury z éry komunismu, která se rozrostla zejména jihozápadně od centra města – řeč je o městských částech Povel (téměř 90% zastoupení bytových jednotek v panelových domech na celkovém počtu bytů v tomto obvodě), Neředín, Nové Sady (u obou zastoupení zhruba 75%) a Holice (50%) – ale také v úzkém kontaktu s centrem města severně od něj v městských částech Klášterní Hradisko (80%) a Lazce (60%), u obou je ale počet bytových jednotek znatelně nižší, než u obvodů v jihozápadním rozšiřování. Převaha bytových jednotek v rodinných domech je logicky nejvyšší v periferních částech města, kdy se u většiny městských částí jedná o bývalé vesnice připojené v roce 1919 k tzv. „Velké Olomouci“ – v severní části Řepčín, Černovír, Týneček a Chválkovice, v jižní části pak Slavonín a Nemilany.

2.4 Prostorová diferenciace chuti po životu

Jedním z nejdůležitějších ukazatelů pro vyhodnocení exkluzivity té které oblasti je hledisko prostorové diferenciace kvality života obyvatel města, a to jak na základě objektivně měřitelných faktorů (dostupnost služeb, míra kriminality, přístup k odpočinkovým plochám, hustota zalidnění a další), tak na základě subjektivních hodnocení obyvatel v otázce kvality života a bydlení v příslušném místě, což je pro lokalizaci silných a slabých míst a možnou predikci prostorových změn relevantnější údaj. Komplexní hodnocení (průměr objektivního a subjektivního hodnocení) je na obrázku níže (Obr. č. 2.5 – Prostorová diferenciace kvality života a spokojenosti s bydlením a jeho okolím na území města Olomouce).

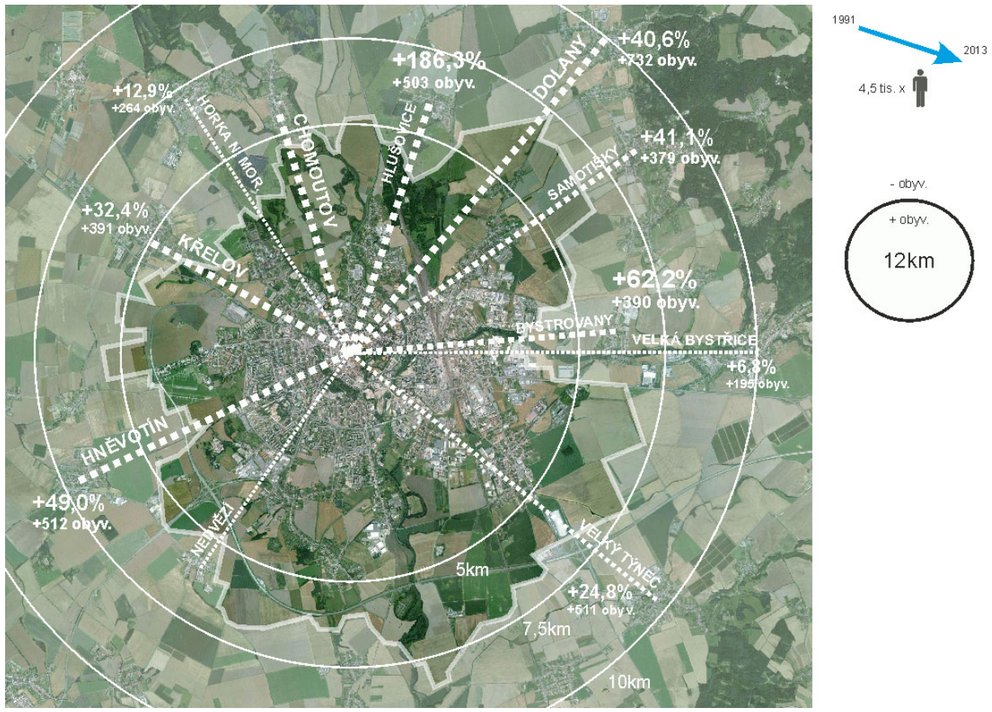
Obr. č. 2.5 – Prostorová diferenciace kvality života a spokojenosti s bydlením a jeho okolím na území města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

Tmavší barva značí nízkou (nižší) míru spokojenosti, naopak čím světlejší, tím vyšší míru chuti po životu daná lokalita vykazuje. V celkovém zhodnocení dopadla nejlépe městská část Hejčín (vyšší standart bydlení, střední hustota zalidnění, dostupnost centra města, bezprostřední kontakt s CHKO Litovelské Pomoraví, atd.), dále Olomouc-město (prostředí historicky cenného jádra, dostupnost služeb, centrum kultury a správy, prstenec městských parků, atd.) a Nemilany (především pro dostupnost rodinného bydlení v klidné lokalitě). Nejhůře byla hodnocena území, na nichž se z větší části rozkládají panelová sídliště, tudíž vyšší koncentrace obyvatel, nižší kvalita bydlení, nevyhovující veřejný prostor a problém s poddimenzovanými profily komunikací (parkování).[4] V další části práce (konkrétně v kapitole *3.1 Přístupy k rozvoji města a predikce důsledků*) je na tyto závěry navázáno ve smyslu stability dílčích území v budoucnosti a možnému sklonu ke vzniku „mrtvých zón“ (při reflexi změn v novém územním plánu).

2.5 Porevoluční migrační saldo, jeho příčiny a důsledky

V této části práce je přiblížen vývoj počtu obyvatel (viz. kapitola *2.2 Obyvatelstvo*) v porevolučním období a příčiny a důsledky procesu suburbanizace. V době, kdy hranice kompaktního města jednoznačně vymezovalo opevnění (tj. téměř do konce 19. století), předměstí sloužila jako hospodářská předpolí pro hustě osídlená města uvnitř hradeb, kde existovala logická motivace efektivního využití „každého centimetru“. [5] K určitým (ve srovnání s pozdější dobou nevelkým) změnám došlo poté, co fortifikace ztratila na svém významu a byla tedy rozebrána. Od konce 19. století v podstatě až do 90. let 20. století sice byla realizována výstavba, avšak v drtivě většině případů nabalováním vrstev na historické jádro, tedy při zachování kompaktnosti sídla. Příčinu lze spatřovat především v postupné přeměně struktury národního hospodářství, konkrétně přelivu z primárního sektoru (zemědělství) do sektoru sekundárního (průmysl) – vyvstala potřeba nového bydlení ve městě, která byla uspokojena výstavbou hromadného bydlení, přičemž venkov si víceméně ponechal svůj agrární charakter. Od 90. let pak dochází k odlivu části obyvatel do suburbií, což mimo jiné umožnil zvyšující se ekonomická úroveň společnosti, rozvoj technické, především silniční dopravy a také částečná změna ve vnímání „ideálního“ bydlení optikou průměrného residenta. Tento proces s sebou nese řadu negativ, především pak zvýšené náklady na dojíždění, zátěž na „mateřské město“, které je nadále nositelem práce (studia), služeb, správy a zábavy, náklady na infrastrukturu a v neposlední řadě také ztráta volného času, který je obětován dojíždění. Toto téma je hodno samostatné diplomové práce, pro účely této lze tento proces ve zkratce zhodnotit jako vysoce neefektivní co se celospolečenských nákladů týče.

Na příkladu Olomouce je lze suburbanizační tlaky porevolučních let pozorovat také, konkrétně zachycením hlavních přesunů obyvatel do okolních obcí (Obr. č. 2.6 – Proces suburbanizace v Olomouci a okolí v letech 1991-2013). [6]



Obr. č. 2.6 – Proces suburbanizace v Olomouci a okolí v letech 1991-2013 (Zdroj: vlastní tvorba)

[4] KLADIVO, Petr. *Prostorová diferenciace kvality života obyvatel města Olomouce.* Brno, 2012. Disertační práce. Masarykova univerzita. Přírodovědecká fakulta. Katedra geografie.

[5] HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. 1. vyd. Brno: Vydavatelství ERA, 2005. 136 s. ISBN -80-7366-028-8.

[6] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel v obcích Olomouckého kraje k 31.12. (1990-2012)* [online]. ČSÚ: Aktualizováno 30.4.2013 [cit. 17.3.2014]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/pocet_obyvatel_v_obcich_olomouckeho_kraje_k_31_12_%281990_2012%29

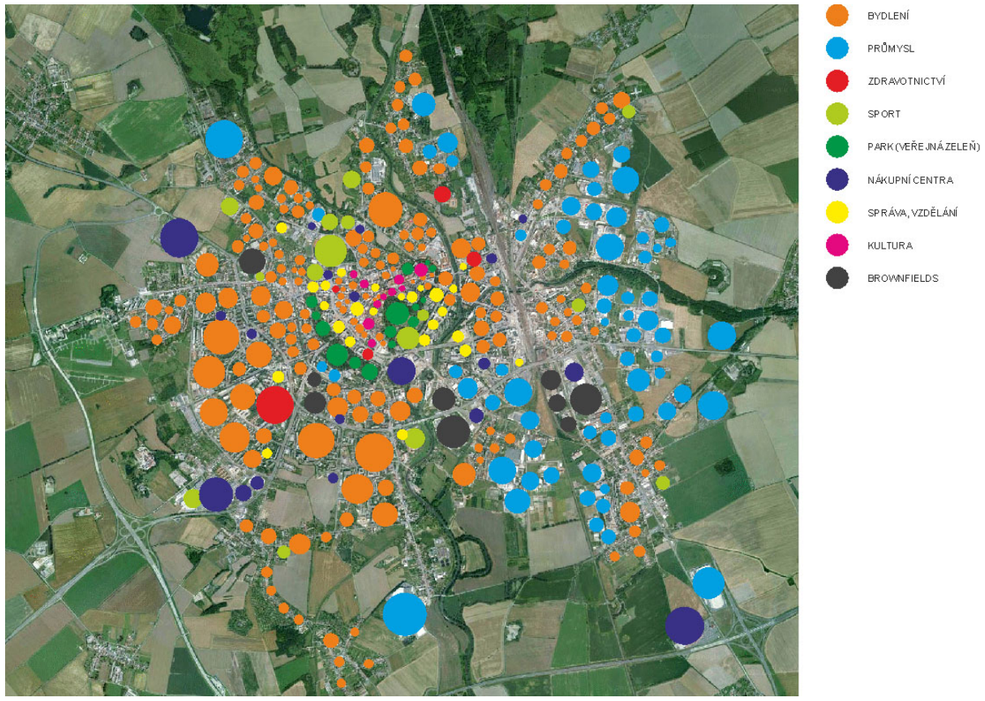
Z provedených analýz je možné vyvodit, že pomyslnou hranicí, za kterou již vliv suburbanizace nepozorujeme (respektive počet obyvatel je v roce 2013 stejný, případně nižší, než v roce 1991) je průměrně 12km od středu města Olomouce. Na rozdíl od rozrůstání kompaktního města, které se rozvíjelo převážně jihozápadním směrem, se suburbanizace dotkla zejména obcí severně od Olomouce. Celkový úbytek obyvatel v kompaktním sídle je roven přibližně 4,5 tis. obyvatel (za předpokladu, že se do okolních obcí stěhovali výhradně olomoučané), což je počet srovnatelný s celkovým úbytkem obyvatel v letech 1991-2013.

2.6 Funkční rozdělení města

Pro lepší uchopení území je nutné vymezit si jeho funkční zónování, pro účely práce je „klasické“ členění rozšířeno do následovné podoby:

- bydlení;
- průmysl;
- zdravotnictví;
- sport;
- park;
- nákupní centra;
- správa, školství (střední školy, vysoké školy);
- kultura;
- brownfields.

Pro účely diplomové práce je situace schematicky znázorněna na následující mapě (Obr. č. 2.7 – Funkční členění města Olomouce).



Obr. č. 2.7 – Funkční členění města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

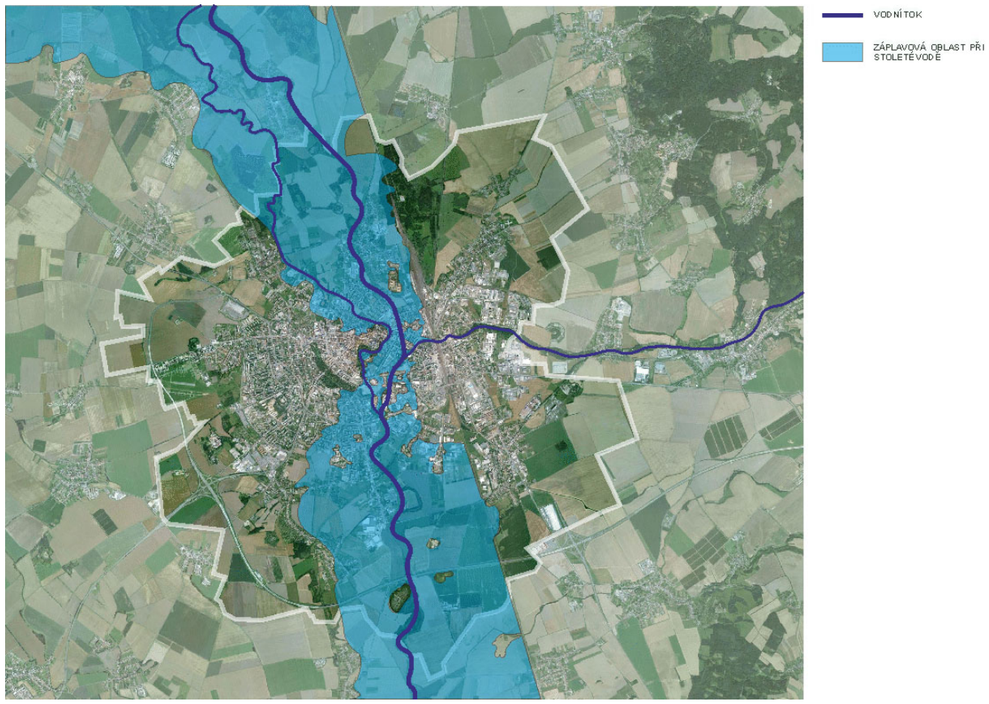
Z obrázku je čitelné hlavní rozdělení města, a to na průmyslovou (výrobní) oblast soustředěnou ve východní části (s „ostrůvky“ residenční funkce – historické obce, k nimž město dorostlo) převaha bydlení ve zbytku plochy. V jádru města je soustředěno rozličné množství funkcí (především správa, školství, ale i odpočinkové plochy, sportoviště a bydlení), jihozápadně od centra začíná v zásadě monofunkční residenční území, kde je soustředěna převážná část obyvatel města, na okrajích kompaktního města pak pozorujeme velká nákupní střediska jakožto určité reprezentanty efektu tržního hospodářství posledních dvou dekád. Pro účel práce jsou velmi významné areály brownfields, jejichž výskyt se dá z územního hlediska zobecnit do dvou skupin – první představuje seskupení obklopené fungujícími průmyslovými areály a vymezené železnicí (hlavní tah Ostrava-Praha) a významnými komunikacemi (směr Ostrava, Přerov), druhou skupinu tvoří mrtvé zóny (původně výrobních podniků a vojenských prostor) částečně či zcela zasahující do obytných území, které byly překryty vrstvou panelových sídlišť.

2.7 Přírodní podmínky

Jak již z přívlastku „hanácká metropole“ plyne, nachází se Olomouc na rovinaté a úrodné nížině Hané. Terén města (i jeho blízkého okolí) je tak převážně rovinatý, avšak v historickém jádru můžeme pozorovat tzv. „olomoucký kopec“, který je tvořen třemi sousedícími návršími (dle nejstarších kostelů na nich ležících – Michalské, Václavské a Petrské návrší), přičemž v těchto místech je také archeologicky doloženo první osídlení na území města.

V obecnějším měřítku se pak Olomouc rozkládá v Hornomoravském úvalu v nivě řeky Moravy při soutoku s Bystřicí zleva ve východní části města a Mlýnským potokem zprava v jižní části města. Na západě a hlavně na severovýchodě je město výrazně ohraničeno vyšším georeliéfem, který tak uzavírá město do protáhlé sníženiny otevřené ve směru severozápad - jihovýchod. Střed města (souřadnice - 49°35´ severní šířky a 17°15´ východní délky) je v nadmořské výšce 219 m n. m., jeho jižní část se velmi mírně snižuje do nadmořské výšky 208 m n. m., naopak severovýchodní část se zvyšuje až na nadmořskou výšku 420 m n. m. [7]

Z hlediska vodních prvků na území Olomouce (a jejího bezprostředního okolí) je dominantní řeka Morava, do které vtékají ve východní části města řeka Bystřice (levostranný přítok) a v jižní části pak Mlýnský potok (pravostranný přítok). Pro potřeby práce je důležité vymezit záplavová území (Obr. č. 2.8 – Záplavová oblast města Olomouce při stoleté vodě), která jsou z pohledu ekonomického hodnocení výstavby značně nevýhodná. [8]



Obr. č. 2.8 – Záplavová oblast města Olomouce při stoleté vodě (Zdroj: vlastní tvorba)

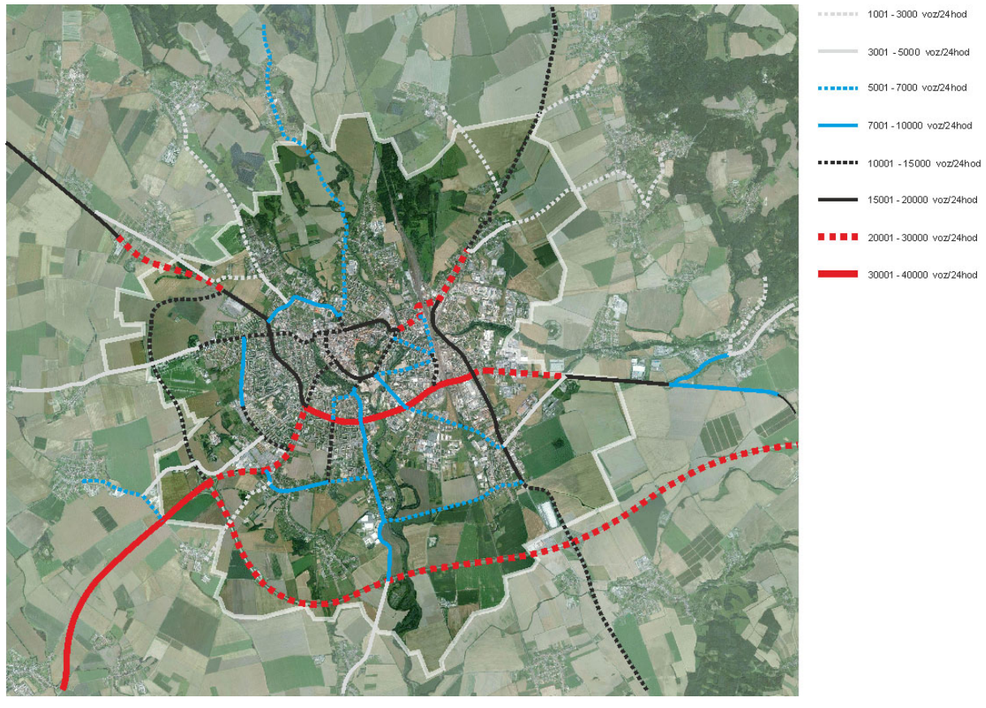
Území, jež může být potenciálně postiženo stoletou vodou, pochází především od řeky Moravy (v některých částech v kombinaci s Mlýnským potokem), přičemž od jádrové oblasti se toto území do obou směrů zvětšuje. Ohrožení se tak v severní části týká sídliště Lazce a Černá cesta, čtvrtí rodinných domů (Černovír, Lazce, Hejčín), ve střední části pak studentského kampusu, botanické zahrady a činžovních domů, v jižní třetině pak čtvrti rodinných domů a části panelových sídlišť. Toto je třeba brát v úvahu (resp. začlenit jako jeden z faktorů) při sestavování ekonomického modelu celospolečenských nákladů výstavby.

2.8 Doprava

Z hlediska studie území a možnosti fundovaného rozhodnutí o dalším rozvoji silniční sítě je klíčové stanovit si páteřní komunikace území společně s intenzitou jejich využití (Obr. č. 2.9 – Hustota provozu na hlavních dopravních tepnách ovlivňujících město Olomouc).

[7] STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. *Geografie* [online]. Olomouc.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 18.3.2014]. Dostupné z: http://tourism.olomouc.eu/basic-information/facts-and-attractions/geography/cs

[8] ČESKÁ ASOCIACE POJIŠTOVEN. *Povodňové mapy* [online]. ČAP: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 18.3.2014]. Dostupné z: http://www.cap.cz/Item.aspx?item=Povod%C5%88ov%C3%A9+mapy&typ=HTML



Obr. č. 2.9 – Hustota provozu na hlavních dopravních tepnách ovlivňujících město Olomouc (Zdroj: vlastní tvorba)

Z obrázku je čitelný radiálně okružní systém dopravní sítě, avšak s jasnou dominancí jižních „okružních“ tepen. Největší zátěž lokalizujeme na dálničním tahu ve směru na Brno, dále pak uvnitř kompaktního města v jižní tepně, kterou zatěžuje provoz regionálního charakteru a pás sídlišť (tlustá červená čára, více než 30 tis. vozidel za 24 hodin). Vysokou zátěž vykazuje také jižní dálniční obchvat, který značně ulehčil dopravě ve vnitřním městě, a radiální vstupy do města (tlustá tečkovaná červená čára). V další části práce (kapitola *3.10 Nový územní plán*) je v návaznosti na plánované změny blíže pojednáno o nutnosti a podobě severní spojky města a východního obchvatu.

Státní silnice (dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy)

Olomouc jako město na historické křižovatce obchodních cest je významným dopravním uzlem logicky i v dnešních dnech. V posledních zhruba deseti letech bylo nejvýznamnějším počinem v oblasti silničních komunikací stavba dálničního obchvatu města s napojením na směr Brno, Ostrava a následně i Hradec Králové, který tak značně ulehčil městským komunikacím zejména od tranzitní dopravy. Pro co možná největší přehlednost jsou státní komunikace, tedy dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy uvedeny v následujícím výčtu (od nejvýznamnějších):

- Rychlostní silnice R46 Vyškov - Olomouc, která se napojuje u Olomouce na rychlostní silnici R35 a následně na dálnici D1 ve směru Ostrava, u Vyškova se pak napojuje opět na dálnici D1 ve směru Brno;
- Rychlostní silnice R35 Liberec – Turnov - Hradec Králové - Moravská Třebová – Mohelnice - Olomouc – Lipník nad Bečvou, kde se napojuje na dálnici D1 ve směru Ostravu;
- Silnice I. třídy I/55 Olomouc – Přerov – Otrokovice – Hodonín – Břeclav, která je jedním z páteřních silničních tahů u nás, kdy propojuje tři kraje (Olomoucký, Zlínský a Jihomoravský) a pokračuje do Rakouska;
- Silnice I. třídy I/46 Olomouc – Opava a dále ve směru Polsko, která je vlastně pokračováním rychlostní silnice R46 a propojuje tak Jihomoravský, Olomoucký a Moravskoslezský kraj.

Železniční doprava

Z hlediska železniční dopravy je město přirozeným dopravním uzlem, kdy se nachází na hlavní trati (Německo)-Praha-Olomouc-Ostrava-(Slovensko, Polsko), přičemž skrze Přerov se napojuje na další významný železniční koridor ve směru jižním (Rakousko a dále). Pro přehlednost analýzy uveďme jednotlivá vlaková nádraží a železniční zastávky v Olomouci s příslušnými tratěmi na ně navazujícími a polohou zastávky vzhledem k centru obce:

- Olomouc hlavní nádraží (vzdálenost vzhledem k centru: 2,5km) - tratě: 270 (Praha - Česká Třebová – Přerov - Bohumín), 275 (Olomouc - Drahanovice), 290 (Olomouc – Šumperk), 301 (Brno - Nezamyslice - Olomouc);
- Olomouc-Smetanovy sady (vzdálenost vzhledem k centru: 1,3km) - trať: 275 (Olomouc - Drahanovice);
- Olomouc-Nová Ulice (vzdálenost vzhledem k centru: 0,9km) - trať: 275 (Olomouc - Drahanovice);
- Olomouc město (vzdálenost vzhledem k centru: 1,0km) - trať: 275 (Olomouc - Drahanovice);
- Olomouc-Hejčín (vzdálenost vzhledem k centru: 1,7km) - trať: 275 (Olomouc - Drahanovice);
- Olomouc-Řepčín (vzdálenost vzhledem k centru: 4,3km) - trať: 275 (Olomouc - Drahanovice);
- Olomouc-Nové Sady (vzdálenost vzhledem k centru: 3,8km) - trať: 301 (Brno – Nezamyslice - Olomouc);

- Nemilany (vzdálenost vzhledem k centru: 5,1km) - trať: 301 (Brno – Nezamyslice - Olomouc).

Hlavním železničním dopravním uzlem je Olomouc hlavní nádraží, které tvoří uzel nadregionálního významu a kterým také procházejí veškeré výše zmíněné tratě (270, 275, 290 a 301). Je situováno ve východní části města přibližně 2,5km od středu města a je zde situován také uzel městské hromadné dopravy (jak tramvajové, tak autobusové) a některých autobusových linek nadmístního významu (nejedná se však o autobusové nádraží) – o této problematice bude dále pojednáno v sekci autobusové a městské hromadné dopravy. Většinu uvedených zastávek propojuje trasa 275 (Olomouc – Drahanovice), o které lze hovořit jako o trase místního významu.

Autobusová doprava

Autobusová doprava (bez městské hromadné dopravy) se dá v zásadě rozčlenit na spoje regionální, jež sváží obyvatele z okolních vesnic, a spoje nadregionálního významu, které se napojují především na dálniční tah ve směru na Ostravu a Brno. Z toho hlediska je možné rozdělit i dvě existující autobusová nádraží:

- Autobusové nádraží Olomouc Sladkovského – dnes sloužící jako hlavní AN, je napojené na čtyřproudou komunikaci tvořící průtah městem a následně na dálniční obchvat, avšak v relativně nevýhodné pozici vzhledem k centru města;

- Autobusové nádraží Olomouc Tržnice – dříve sloužilo jako hlavní AN, dnes je využíváno jen některými regionálními autobusy.

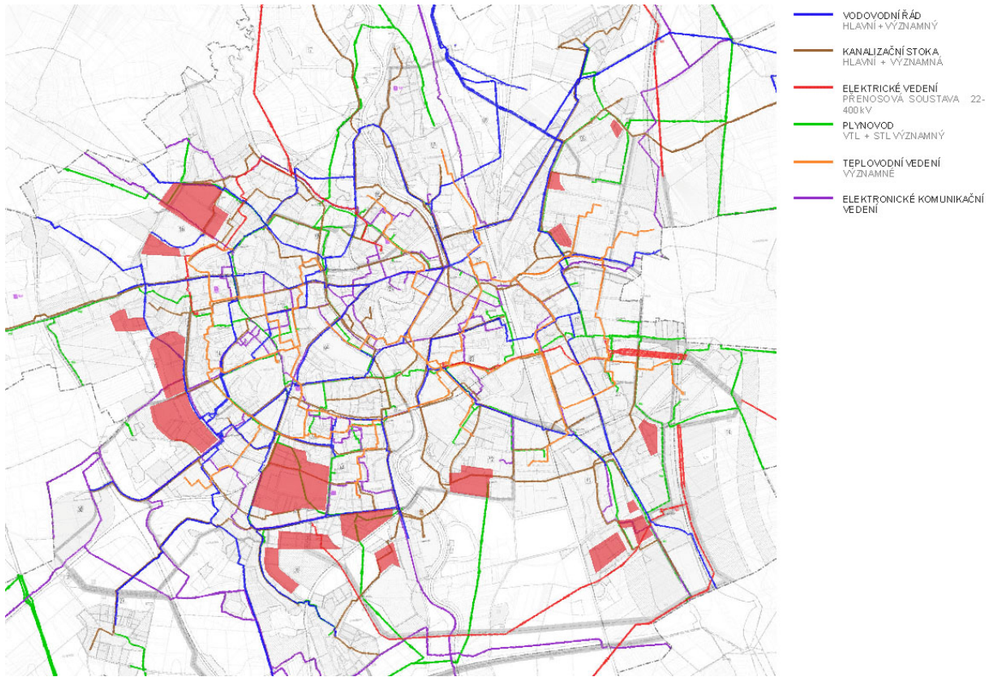
Neopomenutelným dopravním uzlem pro autobusovou dopravu je také vlakové přednádraží, kde končí/začíná trasa nemalého počtu regionálních autobusů a zároveň je mezizastávkou spojů nadmístního významu, přičemž pozice (z hlediska přímého napojení na vlakové spoje či spoje městské hromadné dopravy) je výhodnější, než u hlavního AN Olomouc Sladkovského.

Městská hromadná doprava

Systém městské hromadné dopravy je v Olomouci zajišťován prostřednictvím tramvajové a autobusové dopravy. V současnosti je tramvajová síť tvořena 13,6km tratí, na kterých je provozováno 5 linek s celkovou délkou 30km, přičemž v roce 2013 byla dokončena výstavba nové tramvajové trati spojující centrum (obchodní galerii Šantovka) s jižní částí města (Nové Sady). První trať byla zbudována již roku 1899, čímž byla doplněna doprava autobusová ke spojení centra města s vlakovým nádražím. Postupně byly tratě prodlužovány, od roku 1940 probíhalo jejich postupné zdvoukolejňování a v 50. letech došlo k rozsáhlé reorganizaci tramvajové dopravy ve středu města. Co se týče autobusové dopravy, je v provozu 26 linek o celkové délce 287km, které obsluhují jak město samotné, tak i některé z přilehlých vesnic, které jsou součástí katastrálního území města Olomouce. Jak tramvajovou, tak autobusovou dopravu zaštiťuje společnost Dopravní podnik města Olomouce, a.s. (DPMO), která disponuje 65 tramvajovými vozy a téměř 80 vozy autobusovými.

2.9 Technická infrastruktura

Technická infrastruktura je vzhledem k vysoké finanční náročnosti na její vybudování a následný provoz jedním ze stěžejních faktorů ekonomického hodnocení celospolečenských nákladů výstavby. Na mapě níže je zaznamenána stávající síť (Obr. č. 2.10 – Stávající síť technické infrastruktury na území města Olomouce).

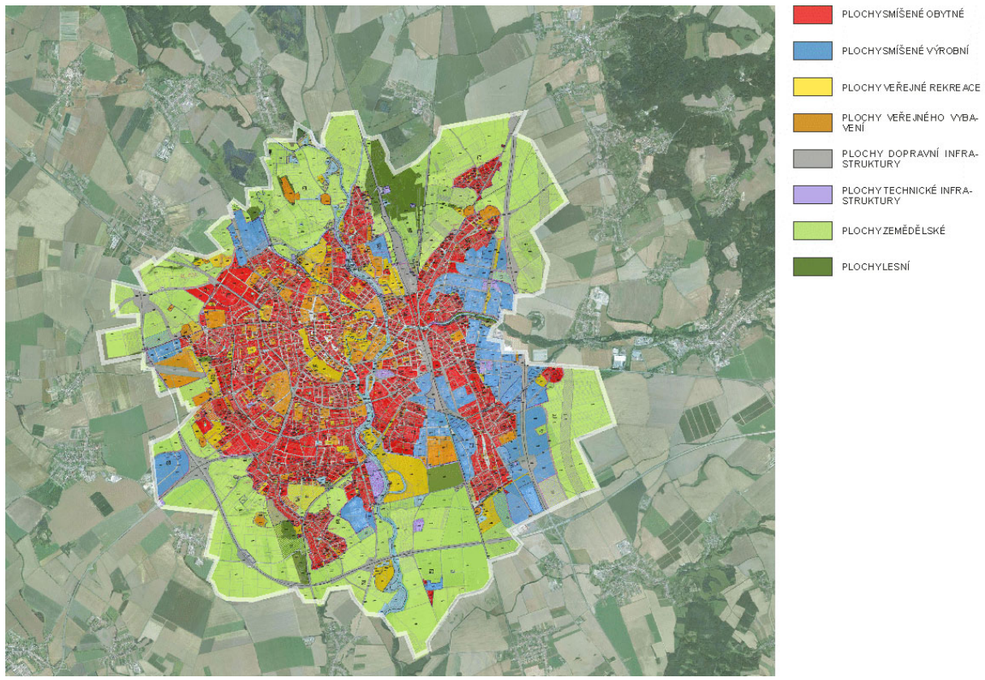


Obr. č. 2.10 – Stávající síť technické infrastruktury na území města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

Z obrázku je relativně snadno rozpoznatelná kompaktně zastavěná část města, pro účely hodnocení případného rozšiřování města (viz. kapitola *2.10 Nový územní plán*) jsou jako červené plochy vyznačena území určená pro rozšíření bytové zástavby, do kterých by z větší části musela být zavedena nová (případně upravena stávající) technická infrastruktura (o vlivu navyšování celospolečenských nákladů je blíže pojednáno v kapitole *3.11 Model celkové sumarizace celospolečenských nákladů na výstavbu*).

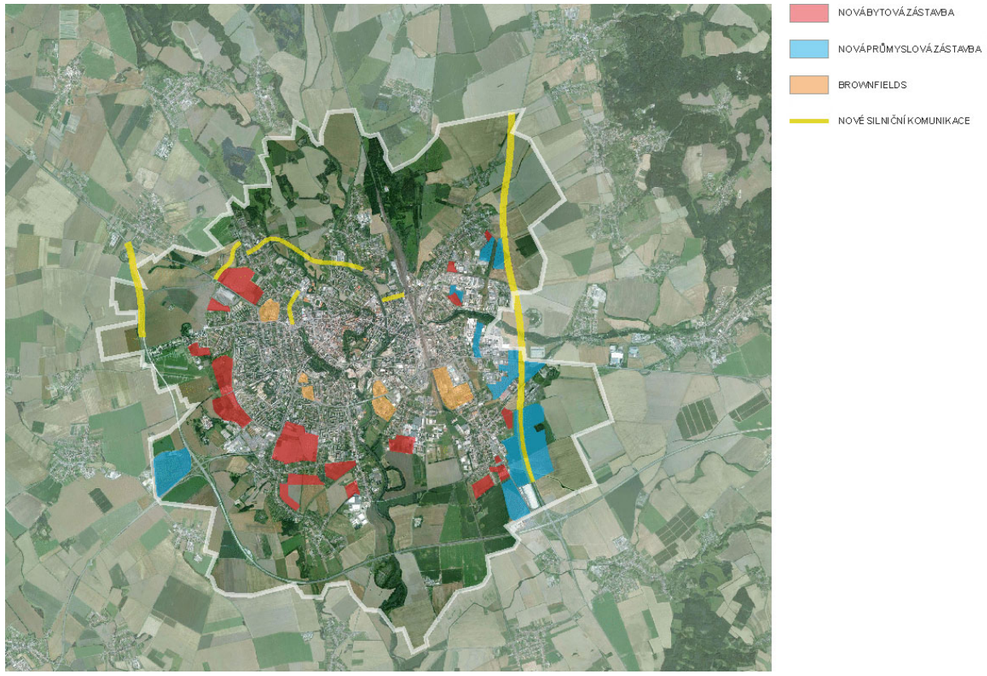
2.10 Nový územní plán

Problematika aktuální podoby právě schvalovaného nového územního plánu města Olomouce (Obr. č. 2.11 – Současná podoba nového územního plánu města Olomouce) úzce souvisí s tématem diplomové práce, jelikož (ne)provedené změny se výrazně projeví jak v tváři města z pohledu architektonicko-urbanistického, tak v nákladech plynoucích nejen z obecního rozpočtu, nýbrž v nákladech celospolečenských.



Obr. č. 2.11 – Současná podoba nového územního plánu města Olomouce Zdroj: vlastní tvorba)

Z územního plánu lze vyčíst rozmístění jednotlivých funkčních ploch, především pak víceméně dobře patrnou polarizaci ploch smíšených výrobních a smíšených obytných. Pro jednodušší orientaci nezainteresovaného pozorovatele je níže sumarizován výčet hlavních změn, které jsou oproti „starému“ (stávajícímu) územnímu plánu nově obsaženy v plánu „novém“ (Obr. č. 2.12 – Hlavní změny v novém územním plánu města Olomouce).

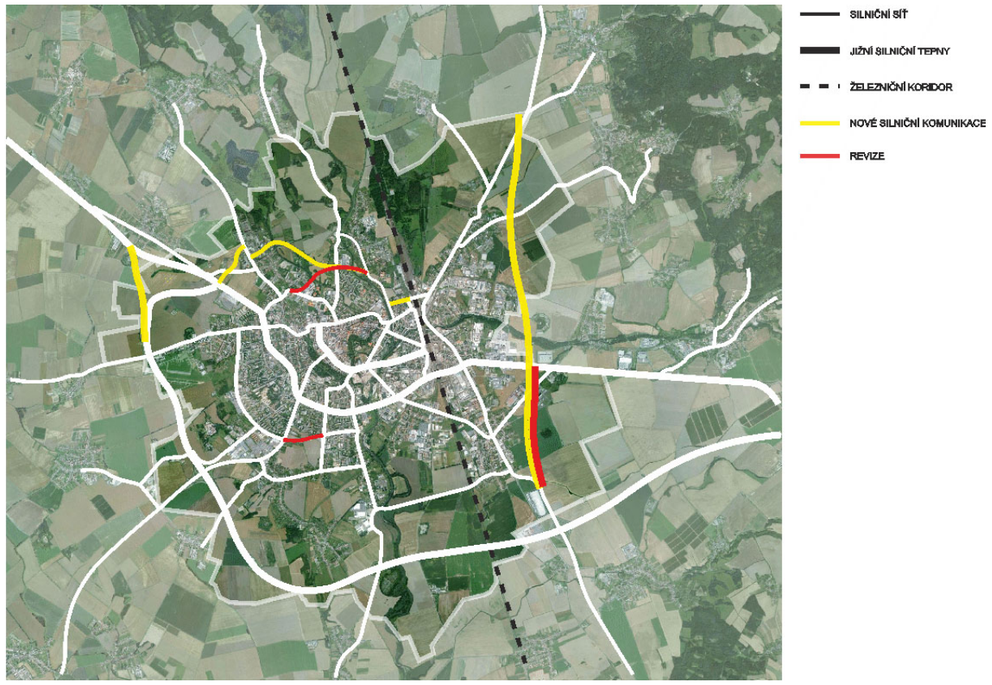


(Obr. č. 2.12 – Hlavní změny v novém územním plánu města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

Tou z mého pohledu nejzásadnější a zároveň značně diskutabilní změnou je rozšíření ploch pro novou bytovou zástavbu dále do „volné“ krajiny (opět) ve směru jihozápadním. Prvním problémem plynoucím z případné realizace této výstavby je silná disproporce v rozložení města (tj. vzdálenost od centra k severní a jihozápadní hranici města). Mnohem více znepokojujícím jsou však následky tohoto rozšíření z pohledu životaschopnosti dílčích částí Olomouce a ohrožení kompaktnosti města, které nebude mít dostatek energie (v podobě obyvatel) pro naplnění a soudržnost (viz. vývoj a predikce počtu obyvatel v kapitole *2.2 Obyvatelstvo*).

Další novotinou je rozšíření ploch průmyslové zástavby, které však lze (ve srovnání s výše zmíněným plánem rozšíření bytové zástavby) relativně racionálně zargumentovat – drží celistvost

průmyslové oblasti, navazuje na stávající (i plánovanou) dopravní infrastrukturu s blízkým napojením na dálniční tahy. Vymezení ploch brownfields je spíše formální záležitostí, chcete-li pojmenováním problému – tyto plochy je v duchu zahušťování potřeba revitalizovat. Změny v dopravní síti se mají promítnout v podobě východního dálničního obchvatu, severní spojky a dokončení západního obchvatu. Jako nevhodné označuji řešení severního spoje, které nereflektuje logiku a uspořádání jednotlivých vrstev okružního systému (začíná na úrovni dálničního obchvatu a končí na pomezí jádrové části města), stejně tak není příliš hospodárné a potřebné protažení východního obchvatu až na severní radiálu ve směru Šternberk – opět se jedná o nevhodné propojení dvou minimálně spolu souvisejících komunikací („výpadovka“ na Šternberk jakožto silnice místního a regionálního významu v kontrastním propojení s dálničním obchvatem ve směru na Brno a Ostravu). Možné řešení revize těchto nedostatků je naznačeno níže (Obr. č. 2.13 – Revize návrhu dopravní sítě města Olomouce).



Obr. č. 2.13 – Revize návrhu dopravní sítě města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

Na dalších řádcích je konkrétněji popsán proces směřující ke vzniku nového územního plánu. Prozatím ještě platný Územní plán sídelního útvaru města Olomouce (dále jen ÚPnSU Olomouc) byl schválen dne 29. 10. 1998 na 27. zasedání Zastupitelstva města Olomouce usnesením č. II. Zpracovatelem projektu územního plánu z roku 1998 je olomoucká společnost Alfaprojekt Olomouc, a.s. Závazná část ÚPnSU Olomouc je vyhlášena obecně závaznou vyhláškou č. 7/2006 o závazné části územního plánu sídelního útvaru Olomouc, kterou byla nahrazena obecně závazná vyhláška města Olomouce č. 4/1999 ve znění vyhlášky č. 1/2001, vyhlášky č. 6/2001, vyhlášky č. 1/2002, vyhlášky č.15/2003, vyhlášky č. 4/2005, vyhlášky č. 4/2006 a opatřeními obecné povahy, kterými byly vydávány změny ÚPnSÚ Olomouc v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon). [9]

Přípravy k pořízení nového územního plánu zahájil úřad územního plánování již v roce 2006. Hlavním důvodem byla skutečnost, že tehdy připravovaný nový stavební zákon počítal s omezením platnosti územních plánů pořízených před velkou novelou zákona přijatou v roce 1998. Nový stavební zákon nabyl účinnosti dne 1. 1. 2007 a ukončil tak platnost územních plánů sídelních útvarů schválených po 1. červenci 1992 k datu 31. 12. 2011, avšak následnou novelou zákona byla platnost prodloužena k datu 31. 12. 2015 a novelou účinnou od 1. 1. 2013 dokonce až k datu 31. 12. 2020. Vzhledem k tomu, že platný Územní plán sídelního útvaru Olomouc byl schválen dne 29. 10. 1998, je nutné jej do konce roku 2020 (za jinak neměnných podmínek) nahradit plánem novým.

O pořízení nového územního plánu z vlastního podnětu rozhodlo Zastupitelstvo města Olomouce dne 15. 9. 2008, zastupitelem pověřeným ke spolupráci na pořízení územního plánu byl v souladu s požadavky stavebního zákona určen primátor města Olomouce Martin Novotný. Zadání územního plánu bylo schváleno dne 23. 2. 2009. Následně byl ve výběrovém řízení vybrán zpracovatel, kterým je brněnský ateliér Knesl+Kynčl.

Zpracovaný koncept územního plánu byl veřejně projednán a na základě výsledků z toho plynoucích byly zformulovány pokyny pro zpracování návrhu územního plánu, které schválilo zastupitelstvo města. Návrh územního plánu zpracovaný na základě schválených pokynů byl nejprve projednán s dotčenými orgány a upraven podle dohod uzavřených s těmito orgány. V takto upravené podobě byl podroben veřejné diskuzi, kdy připomínky a námitky podané během tohoto projednání, které probíhalo v lednu 2013, byly vyhodnoceny a návrh rozhodnutí o námitkách byl konzultován s dotčenými

[9] STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. *Platný územní plán* [online]. Olomouc.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 19.3.2014]. Dostupné z:http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/platny-uzemni-plan

orgány. Výsledná podoba upraveného návrhu je nyní opět předmětem veřejného projednání, avšak v této fázi procesu tvorby územního plánu již pouze v rozsahu měněných částí. [10]

2.11 Formování městské struktury od středověku po současnost

Z chronologického pohledu růstu města a jeho jednotlivých charakterem odlišných struktur můžeme Olomouc zjednodušeně rozčlenit na dílčí vrstvy (Obr. č. 2.14 – růst města Olomouce).

Obr. č. 2.14 – růst města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

V rámci přibližného určení vrstev a rozšiřování města v čase můžeme obalový systém členit následovně:

- Historické jádro sevřené fortifikačním systémem – do konce 19. století;
- Rozšíření po zbourání hradeb (městské vily, úřednická čtvrť, bloková zástavba činžovních domů a prstenec parků) – konec 19. století až 20. léta 20. století;
- Bytové domy a čtvrtě rodinných domů – 20. léta 20. století až 60. léta 20. století;
- Panelová sídliště – 60. léta 20. století až 90. léta 20. století;
- Bytové a rodinné domy porevolučního období - 90. léta 20. století až po současnost;
- Bývalé vesnice dorostlé městem (připojené roku 1919)
- *Plochy pro novou bytovou zástavbu tak, jak s nimi počítá nový územní plán – možná budoucnost.*

Pro bližší přiblížení struktury města a typu obytné zástavby je vhodné podívat se alespoň do nedaleké minulosti. Poté, co v polovině 19. století kolem Olomouce připravené na obléhání s nezájmem protáhla pruská armáda směrem na Vídeň, začali olomoučtí postupně likvidovat hradby, aby nebyl dále omezován růst.

Tento krok samozřejmě znamenal důležitou, ba dokonce zásadní proměnu města. Po rozebrání již nepotřebných hradeb se městu naskytla možnost expanze, na místě bývalého opevnění byly zbudovány luxusní městské vily a parky, které tak obklopily historickou část Olomouce. Město má jako jedno z mála své specifikum. Ne snad, že by jinde hradby neexistovaly, ale prstenec fortifikace zde byl natolik velký, že umožnil, aby „předpolí“ zůstalo volné. Ve městech, kde byl systém hradeb příliš úzký (pro potřeby města), se za nimi začala budovat vrstva průmyslových areálů, které dnes tvoří nepropustné zóny, za kterými teprve pokračuje nově komponované město.

Na počátku 20. století bylo ve městě evidováno zhruba 20 tisíc obyvatel, přičemž téměř 15 tisíc z toho bylo Němců. Po vzniku samostatného Československa získalo v Olomouci české obyvatelstvo početní většinu, která se ještě zvýraznila po připojení okolních měst, dnešních periferních čtvrtí. Podle sčítání lidu žilo v Olomouci roku 1920 celých 60 tisíc lidí, z toho dvě třetiny Čechů. Dvě války udusily rozvoj průmyslu, Druhá světová válka navíc přinesla ničení stavebních i kulturních pamětihodností a další obměnu struktury obyvatel, zejména snížení počtu židovské populace během války a odliv německé části obyvatelstva po válce.

Komunistická léta přinesla, stejně jako ve většině měst v tehdejším Československu, velké změny do struktury a vzhledu města. Poválečná léta byla spojená s nedostatkem bytového fondu a od industrializace a standardizace výstavby se očekávalo řešení jak v otázce kvality, tak také kvantity.

[10] STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. *Nový územní plán* [online]. Olomouc.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 19.3.2014]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/novy-uzemni-plan

Technologické koncepty však poté vytlačily koncepty urbanistické, architektonické a především kulturní. V Olomouci tak byly vytvořeny hradby nové, tentokráte sedmipatrové z betonových prefabrikovaných panelů. Vznikl tak specifický obalový systém – historické centrum obklopovaly hradby, na jejichž místě vznikly následně městské parky, dále se ve druhé polovině 19. a na začátku 20. století vrstvily městské vily a bytové domy historismu (bloková zástavba), na které se následně během let šedesátých, sedmdesátých a osmdesátých přilepila další vrstva – panelová sídliště. V posledních porevolučních dekádách můžeme hovořit o vrstvě další – satelitních čtvrtích, které se v duchu suburbanizace dostávají i za hranice města do blízkých vesnic. Během devadesátých let se výstavba čtvrtí rodinných domů přesunula západně na okraj města do části Olomouc-Neředín, postupně pak ale s růstem cen pozemků a zahuštěnosti této oblasti zasáhl boom satelitních čtvrtí i nejbližší vesnice, zejména obce Samotišky, Toveř, Dolany, Bukovany, Bystrovany, Křelov a Hněvotín. Nelze však hovořit pouze o suburbanizaci (která však ve výsledku převažuje urbanizaci), jelikož současně s ní probíhá i stěhování především z titulu pracovních příležitostí z vesnic do měst.

3. KORELACE ARCHITEKTURY A EKONOMIE NA PŘÍKLADU MĚSTA OLOMOUCE

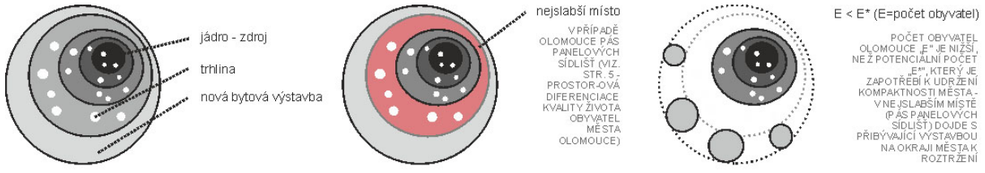
V této kapitole se práce v návaznosti na předchozí část zaměří na vztah architektury a ekonomie, a to z marko pohledu (uspořádání sídla a jeho vliv na celospolečenské náklady, možnosti města ve vztahu k jeho hospodaření a celkové zadluženosti) a mikro pohledu (situace na trhu nemovitostí v celorepublikovém kontextu, vliv proměn domácností v české společnosti na poptávku po bydlení a další). Výsledkem této části práce je orientační model pro celkovou sumarizaci celospolečenských nákladů výstavby, a to v komparaci současného stavu (efekt přelévání nákladů od investora ke společnosti jakožto nedokonalý nákladový model) a stavu navrhovanému se snahou o optimalizaci nákladů výstavby v měřítku všech dotčených subjektů. Tato situace je popisována na příkladu města Olomouce, avšak s víceméně reálnou ambicí na přesah pro další města či obecněji další oblasti neefektivního počínání, které může plynout z jednostranné deformace vztahů vlivem neregulované síly jednoho (či více) aktérů.

3.1 Přístupy k rozvoji města a predikce důsledků

V době, kdy hranice kompaktního města jednoznačně vymezovalo opevnění (tj. téměř do konce 19. století), existovala logická motivace efektivního využití „každého centimetru“ v rámci hustě osídleného města uvnitř hradeb. [11] Při následném rozšiřování sídla (po rozebrání většiny hradebního systému) se nové vrstvy nabalovaly na tu stávající, což lze při potřebě značného počtu nového bydlení hodnotit jako racionální a efektivní. Rozvoj města jako takového byl popsán v předchozí části práce, tudíž se nyní přesuňme do současnosti. Nový územní plán počítá s rozšiřováním města (viz. kapitola *2.11 Formování městské struktury od středověku po současnost*) jihozápadním směrem a výstavbou na „zelené louce“. Tento přístup by byl odůvodnitelný za předpokladu, že město potřebuje navýšit kapacitu bydlení vlivem zvyšujícího se počtu obyvatel. Podíváme-li se ale na vývoj počtu obyvatel Olomouce (viz. kapitola *2.2 Obyvatelstvo*), je zřejmé, že „vrcholu“ co do počtu obyvatel město dosáhlo roku 1990, přičemž od té doby do současnosti (resp. posledního sčítání obyvatel v roce 2011) již kontinuálně obyvatel ubývá – během dvou dekád o téměř 5,5 tisíc na nynějších 100 tisíc (s tímto počtem počítá i dlouhodobý výhled na rok 2050). Další skutečností, jež hovoří jednoznačně proti dalšímu rozšiřování, je existence značného množství ploch vhodných k zástavbě uvnitř kompaktního města (této problematice se blíže věnuje další kapitola, ve které je přibližně kvantifikována rezerva počtu obyvatel v rámci těchto nevyužitých ploch v kompaktním sídle).

[11] HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. 1. vyd. Brno: Vydavatelství ERA, 2005. 136 s. ISBN -80-7366-028-8.

Rozlišme tak nyní dva základní přístupy k případnému rozvoji města. Tím prvním je naplnění obsahu nového územního plánu a rozšiřování zástavby dále do volné krajiny, což je pro investora snadnější cesta. Ekonomicky posilující obyvatelstvo tak velmi pravděpodobně bude preferovat nové bydlení v „klidném“ prostředí a začne postupně tyto nové byty zaplňovat. To se při neměnném počtu obyvatel projeví odlivem části obyvatel z jiné části, nejpravděpodobněji z té nejslabší z pohledu chuti po životu v daném místě, tedy v pásu panelových sídlišť (viz. kapitola 2.4 Prostorová diferenciace chuti po životu). Postupně by tak docházelo k oslabování této oblasti a ve výsledku k možnému roztržení města na separované nově vzniklé čtvrtě a zbytek kompaktního městského jádra, což je zjednodušeně naznačeno na schématech (Obr. č. 3.1 – Vliv rozšiřování města na dekoncentraci a odtržení).



Obr. č. 3.1 – Vliv rozšiřování města na dekoncentraci a odtržení (Zdroj: vlastní tvorba)

Druhou možností k řešení potřeby nové výstavby je orientace na doplnění existujících „trhlin“ v kompaktním městě a tím pádem jeho posílení. Vzniklo by tak stabilizované území, které z pohledu ekonomického hodnocení bude efektivnější, v neposlední řadě také dojde k podpoře hodnot území těžko měřitelných ekonomickými ukazateli, o to však cennějšími.

Volba jednoho či druhého přístupu bude mít zásadní vliv nejen na formování města, jeho budoucí podobu a soudržnost a také výrazný vliv na ekonomickou náročnosti co se celospolečenských nákladů týče.

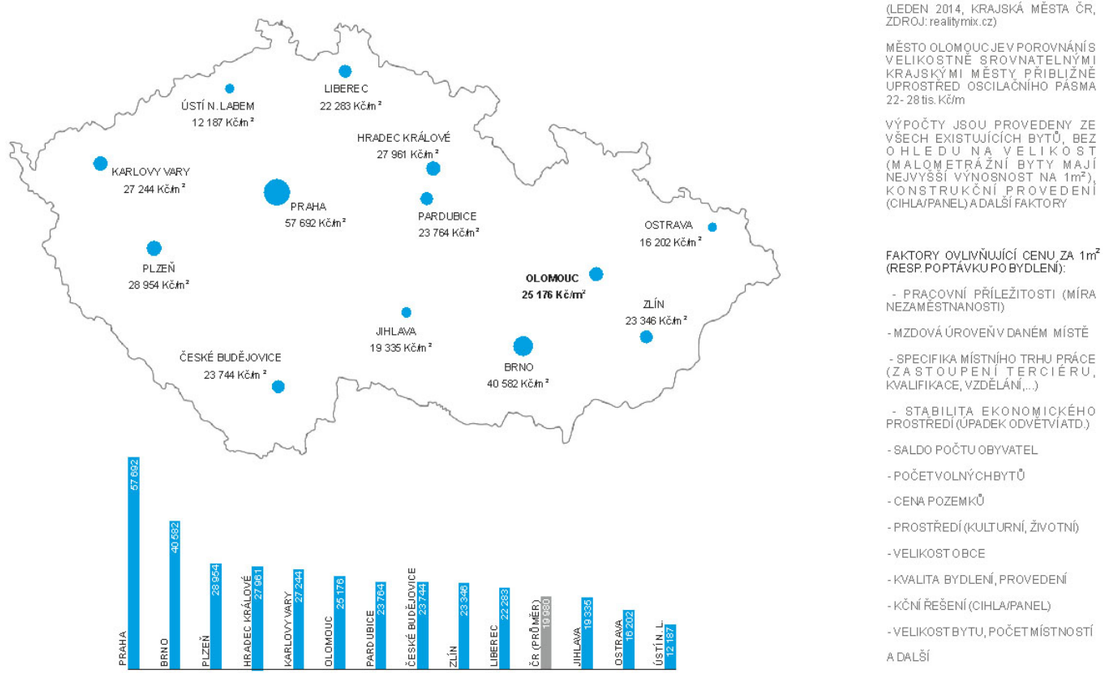
3.2 Zadluženost a hospodaření města Olomouce

Této problematice se práce věnuje pouze okrajově pro ilustraci omezených možností města za prvé jako investora při procesu výše uvedeného doplňování struktury kompaktního města, za druhé pak při nutnosti financování provozních a investičních nákladů v případě rozšiřování města dle nového územního plánu.

Olomouc se v současnosti řadí k nejzadluženějším krajským městům České republiky, její celkový dluh k roku 2012 činí 1,77 mld. Kč. Bezprostředně ohrožena však není likvidita města, jinak řečeno pravděpodobnost neschopnosti města dostát svým závazkům je vzhledem k současným podmínkám jen velmi malá. Možný problém však nastává při předpokladu potřeby realizace významnější investiční akce či znatelném navýšení provozních výdajů (viz. například rozšiřování města při stejném počtu obyvatel a tedy víceméně stejné úrovni na straně daňových příjmů). I při nepřijetí žádných dalších úvěrů a půjček bude při řádném plnění splátkového kalendáře v roce 2025 celková zadluženost města Olomouce rovna 592,6 mil. Kč (pro srovnání celková zadluženost Hradce Králové k roku 2012 činí 542,7 mi. Kč – této hodnoty za předpokladu nepřijetí dalších úvěrů město Olomouc dosáhne v roce 2026). Naskýtá se tak reálná otázka, zda bude možné (a za jakých podmínek) přijmout další investiční úvěr, který by bylo zapotřebí na uskutečnění potenciální investiční akce. [12]

3.3 Ceny nemovitostí v kontextu krajských měst ČR

Pohled na porovnání cen nemovitostí v Olomouci a ostatních krajských měst poskytuje informaci o republikovém rozložení poptávky po nemovitostech, v číslech je tato situace zachycena v následující mapě a grafu (Obr. č. 3.2 – Průměrná cena za 1m^2 bytu v krajských městech České republiky v lednu 2014). Výpočty jsou provedeny ze všech existujících bytů, bez ohledu na velikost (malometrážní byty mají vyšší výnosnost za 1m^2), materiálově-konstrukční provedení (cihla, panel a jiné), staří nemovitosti (novostavby mají obecně vyšší cenu za 1m^2) a další faktory.



Obr. č. 3.2 – Průměrná cena za 1m^2 bytu v krajských městech České republiky v lednu 2014 (Zdroj: vlastní tvorba)

Město Olomouc je v porovnání s velikostně srovnatelnými krajskými městy přibližně uprostřed oscilačního pásma 22-28 tis. Kč/m^2. Na špici s dalekým odstupem se nachází Praha, s odstupem následuje Brno, s dalším odstupem většina krajských měst v již zmíněném pásmu, na dolním konci pak Jihlava, Ostrava a Ústí nad Labem (u posledních dvou zmíněných problém nedostatku pracovních příležitostí vlivem změn ve struktuře národního hospodářství a úpadku místních odvětví). Obecně lze pracovní příležitosti a míru nezaměstnanosti vnímat jako jeden z nejvýznamnějších aspektů ovlivňujících poptávku po bytech a tedy jejich cenu. Celkový výčet faktorů majících větší či menší vliv na cenu 1m^2 bytu může být následující:

- Pracovní příležitosti (míra nezaměstnanosti);
- mzdová úroveň v daném místě;

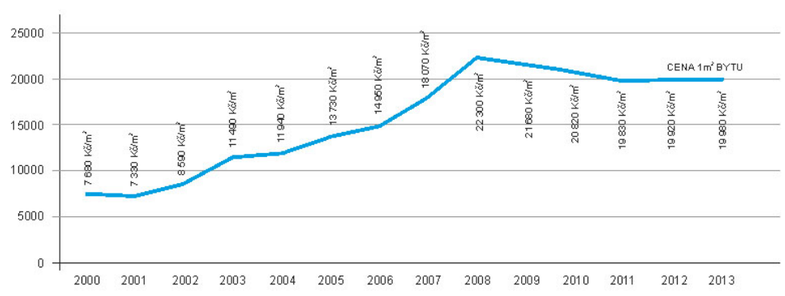
[12] ENTNER, Evžen. *Hospodaření a zadluženost města Olomouce.* Ostrava, 2013. Diplomová práce. VŠB-TU Ostrava. Ekonomická fakulta. Katedra veřejné ekonomiky.

- specifika místního trhu (zastoupení terciéru, kvalifikace, vzdělání a další);
- stabilita ekonomického prostředí (úpadek klíčového odvětví);
- saldo počtu obyvatel;
- počet volných bytů;
- cena pozemků;
- životní a kulturní prostředí;
- velikost obce;
- kvalita bydlení a jeho provedení;
- konstrukční řešení a stáří domu;
- velikost bytu, počet místností a další.

Cena může být mimo jiné mírně zkreslena množstvím nově vznikajících bytů, u kterých je cenová hladina vyšší, na druhou stranu však zahrnutí novostaveb podporuje reflexi aktuální poptávky a chuti po životu. Na průměrnou cenu za 1m^2 bytu lze nahlížet jakožto na možný ukazatel úpadku a prosperity toho kterého města či oblasti.

3.4 Vývoj cen nemovitostí v kontextu vybraných makroekonomických ukazatelů

Lepší uchopení cen nemovitostí umožní zdynamičtění modelu (zavedení faktoru času) a uvedení do souvislosti s vývoj průměrné hrubé mzdy v národním hospodářství a vývojem cenové hladiny (Obr. č. 3.3 – Vývoj cen nemovitostí v kontextu vývoje průměrné hrubé mzdy v národním hospodářství a vývoj cenové hladiny v letech 2000-2013).

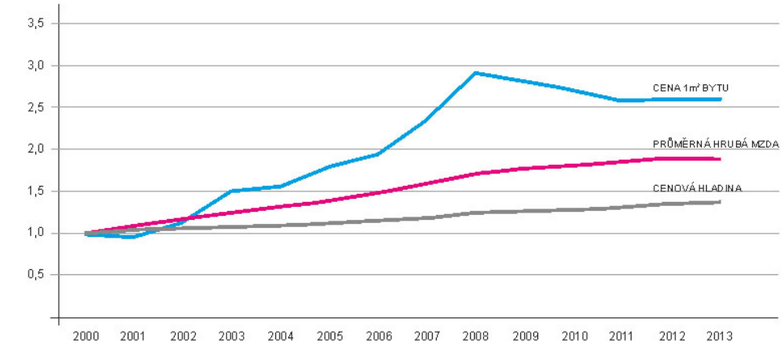


VÝVOJ CENY ZA 1m² BYTU V RÁMCI PRŮMĚRU CELÉ ČESKÉ REPUBLIKY

(2000 - 2013, ZDROJ: ČSÚ)

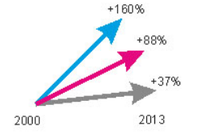
HORNÍ GRAF ZNÁZORŇUJE VÝVOJ CEN 1m BYTU V LETECH 2000-2013 V ABSOLUTNÍM VYJÁDŘENÍ - STRMÝ RŮST BYL V ROCE 2008 PŘETNUT DŮSLEDKEM SVĚTOVÉ HOSPODÁŘSKÉ KRIZE, I PŘESTO CENA VZROSTLA VÍCE NEŽ 2,5-NÁSOBNĚ

NÍŽE JE PROVEDENO SROVNÁNÍ S RŮSTEM MEZD A S RŮSTEM CENOVÉ HLADINY



POROVNÁNÍ VÝVOJE CEN BYTŮ (ZA 1m²), PRŮMĚRNÉ HRUBÉ MZDY A CENOVÉ HLADINY (INFLACE)

(2000 - 2013, ZDROJ: ČSÚ)



JAK JE PATRNÉ, CENA BYDLENÍ VE SLEDOVANÉM OBDOBÍ ROSTLA TÉMĚŘ 2-KRÁT RYCHLEJI, NEŽ MZDY, V POROVNÁNÍ S RŮSTEM CENOVÉ HLADINY DOKONCE TÉMĚŘ 4,5-KRÁT RYCHLEJI

Obr. č. 3.3 – Vývoj cen nemovitostí v kontextu vývoje průměrné hrubé mzdy v národním hospodářství a vývoj cenové hladiny v letech 2000-2013 (Zdroj: vlastní tvorba)

Výsledky přibližují vývoj reálné koupěschopnosti české společnosti, což má vliv také na trh s nemovitostmi. Z grafu jednoznačně vyplývá, že průměrná cena bytu rostla výrazně rychleji než růst průměrné hrubé mzdy, ta pak rosta mnohem rychleji než cenová hladina (hovoříme tedy o navýšení průměrné reálné mzdy). Pro občana České republiky s průměrnou mzdou se tak nemovitosti (na rozdíl od drtivé většiny ostatních statků) stávaly méně dostupné.

3.5 Proměny českých domácností a vliv na bytovou výstavbu

Dalším jevem působícím na trh nemovitostí je průměrná velikost hospodařící domácnosti, potažmo vývoj celkového počtu domácností. Vývoj průměrného počtu členů domácnosti působí na velikost bytu a počet místností, počet domácností (nepřímo úměrně související s počtem členů domácností) pak přímo ovlivňuje počet bytových jednotek. Proměny průměrné české domácnosti jsou

zachyceny níže (Obr. č. 3.4 – Vývoj průměrné velikosti a celkového počtu českých domácností v letech 1995-2010).

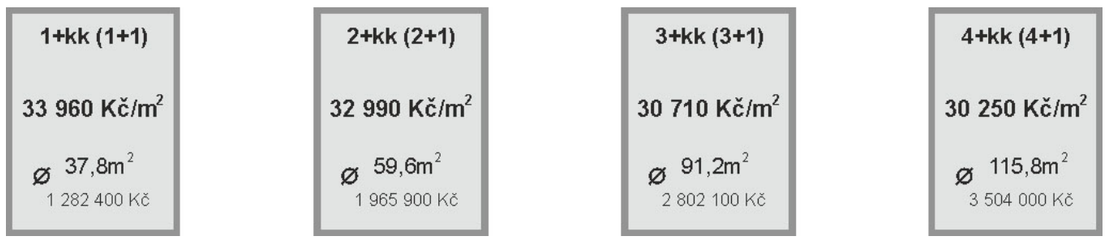
Obr. č. 3.4 – Vývoj průměrné velikosti a celkového počtu českých domácností v letech 1995-2010 (Zdroj: vlastní tvorba)

Během sledovaného období se průměrná velikost hospodařící domácnosti snížila z 2,8 osob/byt na 2,3 osob/byt, tj. pokles o 18% během let 1995 a 2010. V širším kontextu je tento pokles ještě markantnější – v roce 1930 měla průměrná československá domácnost 4,7 členů. Počet domácností vzrostl za 15 let analyzovaného období o 19%, v absolutním vyjádření se počet domácností (potažmo bytů) zvýšil o 719 tisíc – vliv nárůstu počtu obyvatel České republiky během let 1995 a 2010 (tj. z 10,3 na 10,5 mil.) lze kvantifikovat na přibližně 75 tisíc domácností – samotný trend zmenšování počtu členů hospodařících v jednom bytě tak způsobil přírůstek přibližně 644 tisíc domácností (bytů) za období 15 let. Tato informace se dá zjednodušeně interpretovat také tak, že se počet bytů v České republice v průměru navyšoval o 43 tisíc za rok. Změna se nedotkla pouze počtu, ale také složení domácností a jejich poměrného zastoupení. Počet úplných rodin poklesl během let 1995-2010 o 16% (tj. z 2,58 mil. na 2,16 mil.), počet neúplných rodin za stejné období vzrostl o 76% (tj. z 0,34 mil. na 0,6 mil.) a nejvýrazněji pak vzrostl počet domácností jednotlivců – nárůst o 113% (tj. z 0,67 mil. na 1,43 mil.).

Resumé z výše uvedeného tak lze pro potřeby práce popsat jako tlak, který i přes možnou stagnaci počtu obyvatel vede ke zvýšení poptávky po bytech a jejich výstavbě (důsledek zvyšujícího se počtu domácností), především pak po bytech menších a levnějších (vlivem snižování průměrného počtu členů domácnosti v kombinaci s rychlejším růstem cen bytů oproti reálné mzdě). Tento jev lze v hrubém měřítku aplikovat také v podmínkách města Olomouce - ceteris paribus i při konstantním počtu obyvatel můžeme očekávat potřebu mírného navyšování počtu bytových jednotek.

3.6 Aktuální stav na trhu nemovitostí v Olomouci

Tato podkapitola slouží jako vodítko pro snazší stanovení přibližné úrovně tržní ceny u bytových jednotek, které jsou obsahem projektu praktické části diplomové práce. Výpočet je zaměřen na bytové jednotky o velikosti 1+kk (1+1) až 4+kk (4+1) v novostavbách v kompaktně zastavěném území města Olomouce (Obr. č. 3.5 – Průměrná cena, velikost a cena za 1m^2 bytu 1+kk až 4+kk v novostavbách v lednu 2014 v kompaktně zastavěném území města Olomouce).



Obr. č. 3.5 – Průměrná cena, velikost a cena za 1m^2 bytu 1+kk až 4+kk v novostavbách v lednu 2014 v kompaktně zastavěném území města Olomouce (Zdroj: vlastní tvorba)

Srovnáme-li údaje s průměrnou cenou vypočtenou ze všech bytů v Olomouci (viz. kapitola *3.4 Ceny nemovitostí v kontextu krajských měst ČR*), je 1m^2 v novostavbě o 5 až 9 tisíc vyšší (dle velikosti jednotky). Cena jednoho metru čtverečního v se pohybuje v rozmezí od 30 250 Kč/m^2 (4+kk) do 33 960 Kč/m^2 (1+kk), tedy logicky čím větší byt, tím nižší jednotková cena. Celková průměrná cena bytů v olomouckých novostavbách je následující:

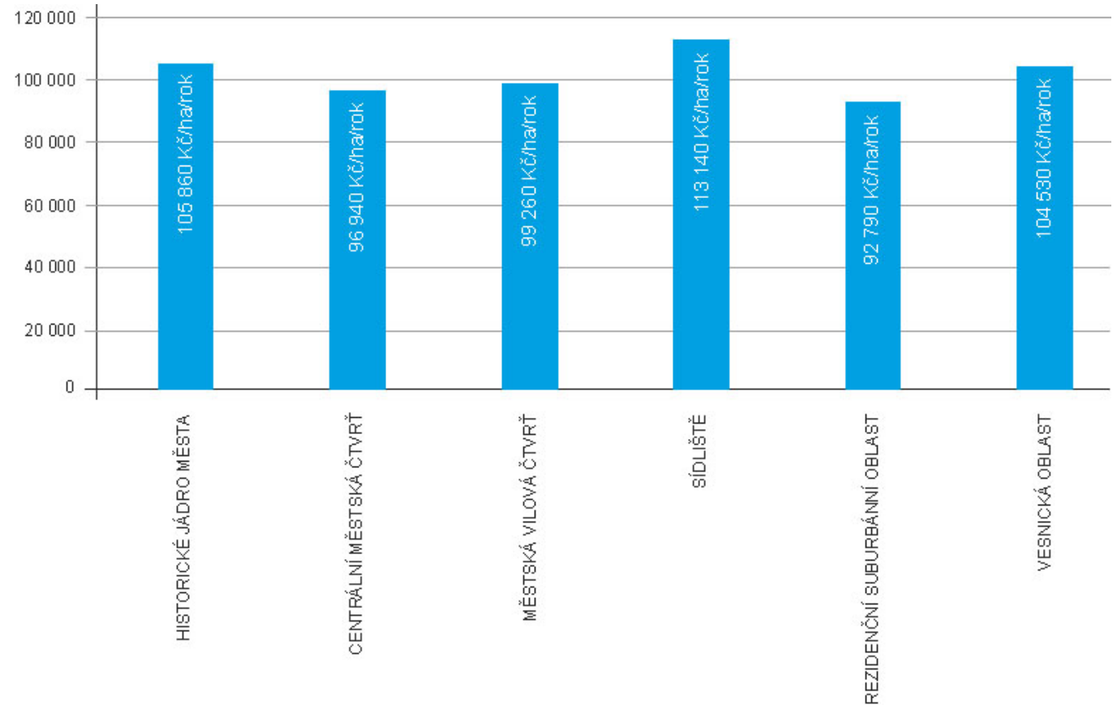
- 1,28 mil. Kč u kategorie 1+kk (1+1) o průměrné výměře 37,8 m^2;
- 1,97 mil. Kč u kategorie 2+kk (2+1) o průměrné výměře 59,6 m^2;

- 2,80 mil. Kč u kategorie 3+kk (3+1) o průměrné výměře 91,2 m^2;
- 3,50 mil. Kč u kategorie 4+kk (4+1) o průměrné výměře 115,8 m^2.

Podklady pro tuto analýzu byly čerpány z internetových stránek realitních kanceláří či developerských společností nabízejících hotové či rozestavěné byty, přičemž totožné bytové jednotky byly započteny pouze jednou, z jednoho projektu pak maximálně dva byty z dané kategorie. U každého velikostního typu bytových jednotek byl průměr vypočten ze 17 vzorků. Pro použití v praktické části diplomové práce musíme brát v potaz skutečnost, že se jedná o průměrnou hodnotu, přičemž rozdíly v rámci dané kategorie jsou nezanedbatelné – v závislosti na lokalitě, provedení, dostupnosti, výhledu a mnoha dalších aspektů, které je zapotřebí do tržní ceny započíst.

3.7 Hodnocení prostorových struktur z hlediska provozních nákladů

Finanční náročnost je zkoumána pro účel porovnání jednotlivých vrstev města rostlých v čase, zároveň pro výpočet celkových současných provozních nákladů a možnost následného porovnání vlivu případného rozšiřování města na tyto náklady na chod města. Níže jsou uvedena vstupní data (Obr. č. 3.6 – Celkové hodnocení prostorových struktur z hlediska ceny údržby za 1ha území za období 1 roku). [13] Hodnoty jsou vypočteny pro město Hradec Králové, které je z hlediska velikosti (počet obyvatel a rozloha) i podobnosti jednotlivých prostorových struktur srovnatelné. Tento model byl vypočten pro rok 2012 – pro účel této práce je upraven o inflaci (rok 2012 inflace 3,3%, rok 2013 inflace 1,4%). [14]

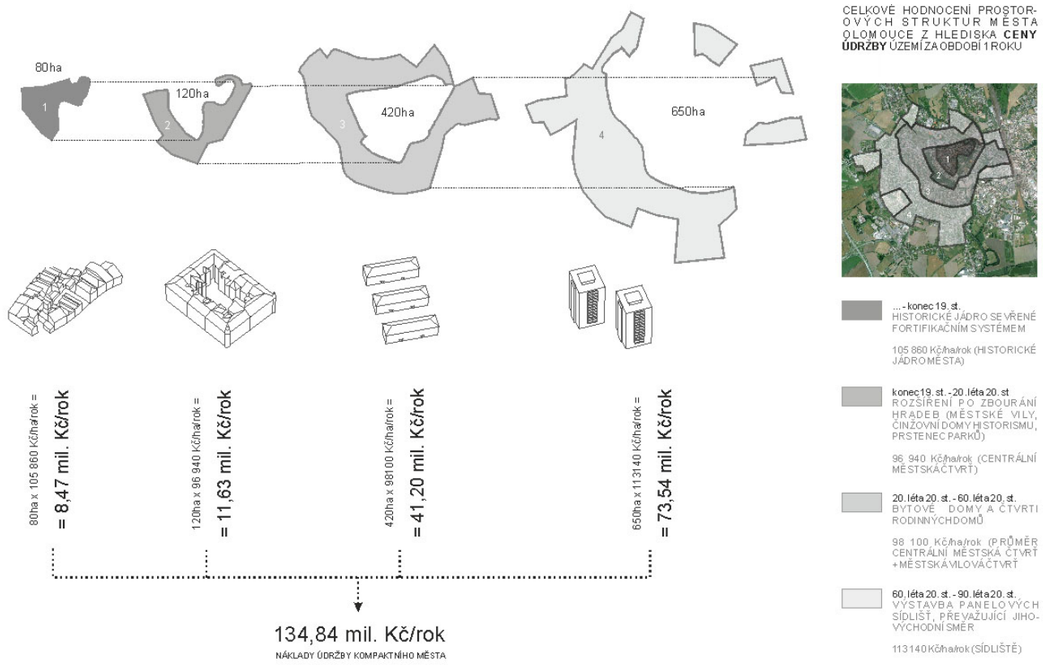


Obr. č. 3.6 – Celkové hodnocení prostorových struktur z hlediska ceny údržby za 1ha území za období 1 roku (Zdroj: vlastní tvorba)

Z výše uvedených dat jsou vypočteny provozní náklady dílčích struktur a (jejich součtem) celkové provozní náklady v podmínkách města Olomouce (Obr. Č. 3.7 – Celkové hodnocení prostorových struktur města Olomouce z hlediska ceny údržby území za období 1 roku).

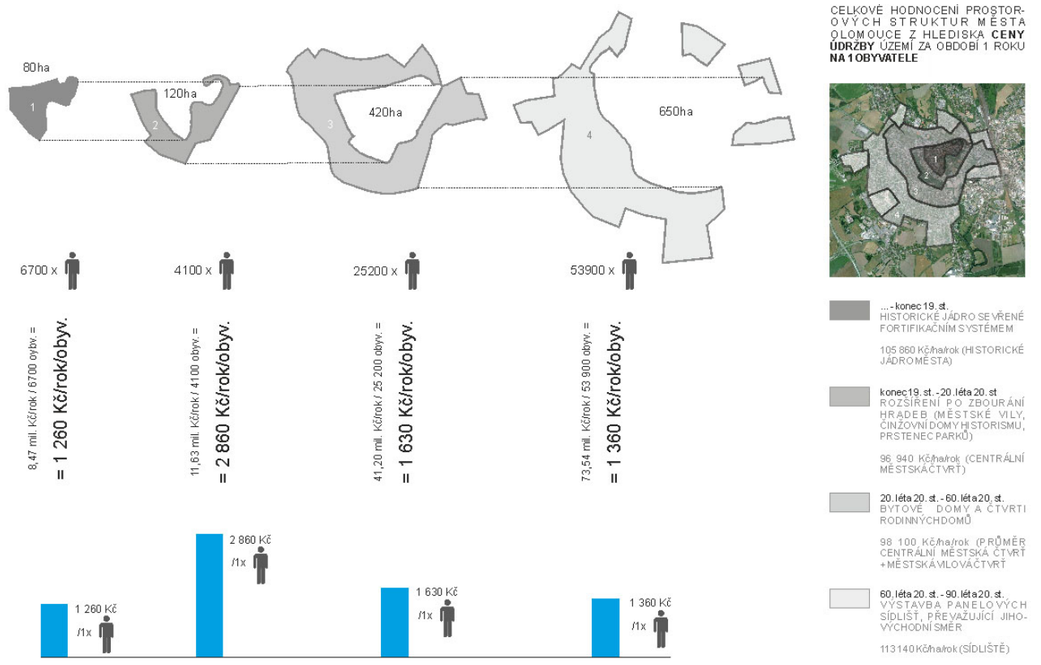
[13] KUPČÍKOVÁ, Zuzana. *Vyhodnocení charakteru hustoty zástavby a jejího vlivu na místní ekonomiku (provozní a investiční náklady)* [online]. Regionalnirozvoj.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 21.3.2014]. Dostupné z: http://www.regionalnirozvoj.eu/201201/vyhodnoceni-charakteru-hustoty-zastavby-jejiho-vlivu-na-mistni-ekonomiku-provozni-investicni

[14] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Inflace – druhy, definice, tabulky* [online]. ČSÚ: Aktualizováno 21.3.2014 [cit. 23.3.2014]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace



Obr. č. 3.7 – Celkové hodnocení prostorových struktur města Olomouce z hlediska ceny údržby území za období 1 roku (Zdroj: vlastní tvorba)

Celkové náklady zastavěného území města Olomouce jsou přibližně 134,84 mil. Kč za období jednoho roku. Hodnocení provozních nákladů dílčích struktur (viz. kapitola *2.11 Formování městské struktury od středověku po současnost*) je pro větší vypovídací hodnotu vhodnější vztáhnout k jednomu obyvateli (Obr. č. 3.8 - Celkové hodnocení prostorových struktur města Olomouce z hlediska ceny údržby území za období 1 roku na 1 obyvatele).

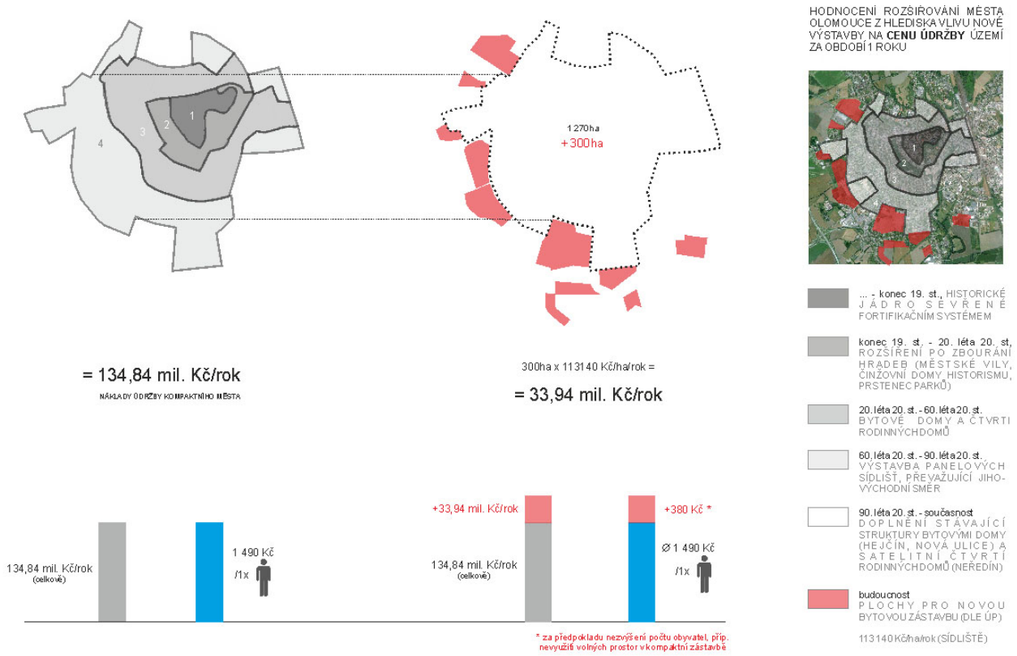


Obr. č. 3.8 - Celkové hodnocení prostorových struktur města Olomouce z hlediska ceny údržby území za období 1 roku na 1 obyvatele (Zdroj: vlastní tvorba)

Jednoznačně nejnákladnější oblastí (2 860 Kč/rok/obyvatele) se jeví vrstva činžovních domů a městských vil (vybudovaných po zbourání hradeb), což je však zkresleno značnou plochou městských parků (údržba zeleně bez residenčních objektů). Zbylé, zkreslením nezatížené struktury se pohybují v rozmezí 1 260 až 1630 Kč/rok/obyvatele – co se tedy nákladů na údržbu týče, vychází tedy nejvýhodněji hustě zastavěné historické jádro (nižší náklady než panelová sídliště, kde průměrná částka činí 1360 Kč/rok/obyvatele). Zdůrazněme, že se jedná se o náklady údržby území, které plynou z rozpočtu města, nikoliv o celkové náklady spojené s bydlením.

3.8 Vliv plánovaného rozšiřování města na provozní náklady

V návaznosti na předešlou kapitolu je níže porovnána stávající situace s tou, ve které jsou započteny dodatečné náklady údržby plynoucí z plánovaného rozšíření zástavby dle nového územního plánu (Obr. č. 3.9 – Hodnocení rozšiřování města Olomouce z hlediska vlivu nové výstavby na náklady údržby území za období 1 roku).



Obr. č. 3.9 – Hodnocení rozšiřování města Olomouce z hlediska vlivu nové výstavby na náklady údržby území za období 1 roku (Zdroj: vlastní tvorba)

Celková plocha rozšíření (vyznačeno červenou barvou) je rovna zhruba 300 ha, což je oproti stávajícímu stavu zastavění kompaktního města (cca 1270 ha) navýšení o 24%. Náklady údržby by se ročně zvedly o 33,94 mil. Kč, pro jednoho obyvatele města Olomouce (za reálného předpokladu nezvyšování počtu obyvatel) by to představovalo 380 Kč/rok. Pro představu, za 150 let (přibližná doba životnosti průměrné obytné stavby) by tyto náklady, které město bude muset za údržbu těchto ploch vynaložit, byly na úrovni více než 5 mld. Kč (tyto prostředky se dají využít k doplnění „trhlin“ a stabilizaci kompaktního města).

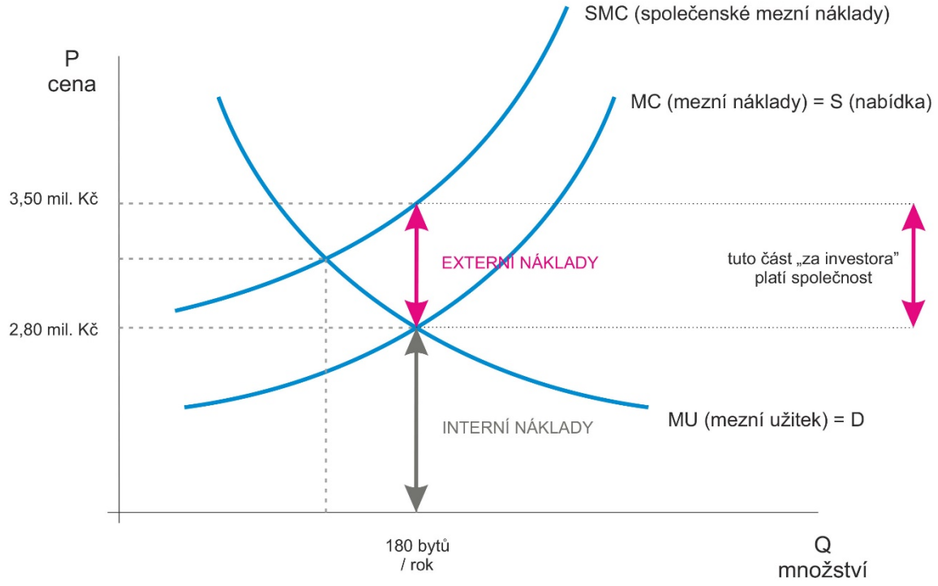
3.9 Celospolečenské náklady výstavby a efekt přelévání

Výše znázorněný model nákladů údržby při rozšiřování zástavby figuruje spíše jako reprezentant neefektivního počínání. Teoretické dosažení opravdu racionálního jednání společnosti musí vycházet ze širší základny, pro účely a v rozsahu této práce z celospolečenských nákladů výstavby (Obr. č. 3.10 – Vzorec pro náklady výstavby a efekt přelévání).

Obr. č. 3.10 – Vzorec pro náklady výstavby a efekt přelévání (Zdroj: vlastní tvorba)

Problémem je, že celospolečenské náklady spojené s výstavbou nejsou plně hrazeny investorem, který část nákladů přenáší na občany a obec (tudíž ve výsledku zase na občany, z jejichž daní je drtivá většina rozpočtu obce tvořena). Investor hradí stavbu jako takovou a pozemek, na němž objekt stojí (i když i ten je mnohdy, je-li prodávajícím obec či stát, pod tržní cenou vlivem efektu „vyhledávání renty“). Existuje však celá řada aspektů, které v současném pojetí do nákladů investora nespadají - souhrnně jako externí náklady. Sem lze zařadit výše zmiňované náklady na údržbu území, investiční a provozní náklady na nově budovanou technickou a dopravní infrastrukturu, ale i nepřímé náklady jako údržba nevyužívaných objektů a území v kompaktním městě, která by mohla být využita či náklady na dopravu (více o této problematice v další kapitole). Toto jsou (snáze i obtížněji) kvantifikovatelné ukazatele, přičemž ty ekonomicky těžko postižitelné v podobě uchování a stabilizace hodnot materiálního i nemateriálního charakteru jsou doslova nevyčíslitelné, s obrovským potenciálem pro vývoj a budoucnost města i jeho obyvatel (obzvláště v podmínkách města Olomouce).

Na grafu níže je zachycen efekt přelévání části nákladů od investora na společnost, jak je vzorcem a slovně popsáno výše (Obr. č. 3.11 – Graf externích a interních nákladů na pozadí mezních nákladů investora a celospolečenských nákladů).



Obr. č. 3.11 – Graf externích a interních nákladů na pozadí mezních nákladů investora a celospolečenských nákladů (Zdroj: vlastní tvorba)

Na vykreslení problému je využit ekonomický model negativních externalit, který odpovídá analyzovanému okruhu problémů. Investor produkuje určitý počet bytů, který prodává za cenu vzešlou z rovnováhy mezního užitku (rovno poptávce po bytech) a svých mezních nákladů (rovno nabídce bytů). Tím, že nezahrne (přesněji není nucen zahrnout) do ceny externí náklady, generuje negativní externalitu v podobě nákladů, které za něj následně hradí společnost (budování a provoz infrastruktury, údržba území a další). Podaří-li se prostřednictvím právních i jiných předpisů začlenit tyto náklady do rozpočtu investora, je reálná šance na zefektivnění budování lidských sídel a pozitivní důsledky z toho plynoucí (pokles výstavby satelitních měst, nehospodárné rozšiřování hranic města a zábor půdy a v neposlední řadě také doplnění a posílení již existujících struktur).

Na modelovém příkladu v grafu je patrné, že za současných podmínek se ročně prodá 180 bytů (přibližný počet prodaných bytů 3+kk v novostavbách na území města Olomouce za jeden rok) za průměrnou tržní cenu 2,8 mil. Kč (viz. kapitola *3.6 Aktuální stav na trhu nemovitostí v Olomouci*). Započítáme-li do této částky i výše zmíněné externí náklady, pohybuje se pak reálná hodnota tohoto bytu (na úrovni společenských mezních nákladů a počtu 180 prodaných bytů 3+kk) mnohem výše (odhad 3,5 mil. Kč).

3.10 Model celkové sumarizace celospolečenských nákladů na výstavbu

Souhrnné pojetí nákladů v širším měřítku spojených s výstavbou je v této části práce extrahováno do obecně platného výpočetního modelu celkové sumarizace nákladů na výstavbu. Je uvažováno pouze s faktory, které mohou jednotlivé projekty navzájem odlišovat – není tak například zahrnuta cena stavby (zjednodušený předpoklad stejných nákladů bez ohledu na lokaci v rámci města). Matematický vztah, veličiny v něm obsažené a jejich váha jsou na obrázku níže (Obr. č. 3.12 – Model celkové sumarizace nákladů výstavby).

CELKOVÁ SUMARIZACE NÁKLADŮ NA VÝSTAVBU =

= 0,05*k(A.1) + 0,06*k(A.2) + 0,04*k(A.3) + 0,03*k(A.4) + 0,02*k(A.5) + 0,03*k(A.6) + 0,07*k(B) + 0,08*k(C) + 0,07*k(D) + 0,18*k(E) + 0,08*k(F) + 0,12k*(G) + 0,04*k(H) + 0,03*k(I) + 0,1*k(J) =

= 0 (zcela nevyhovující) až 1 (teoretický ideál)

PŘÍKLAD 1 - STARÉ AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ (TRŽNICE)

= 0,05*1 + 0,06*1 + 0,04*1 + 0,03*1 + 0,02*1 + 0,03*1 + 0,07*0,5 + 0,08*1 + 0,07*0,5 + 0,18*1 + 0,08*0,8 + 0,12*1 + 0,04*1 + 0,03*1 + 0,1*1 =

= 0,91

PŘÍKLAD 2 - PLOCHY PRO ROZŠÍŘENÍ ZÁSTAVBY (DLE ÚP)

= 0,05*0,5 + 0,06*0,5 + 0,04*0,5 + 0,03*0,5 + 0,02*0,5 + 0,03*0,5 + 0,07*0 + 0,08*1 + 0,07*0 + 0,18*1 + 0,08*0,8 + 0,12*0 + 0,04*0,5 + 0,03*0,5 + 0,1*1 =

= 0,58

Celková sumarizace nákladů na výstavbu			
Označení	**Význam**	**Koef.**	**Popis**
A. Technická infrastruktura	-	-	-
A.1 Vodovodní potrubí	5%	0	celková úprava vodovodního řádu
		0,25	> 300m od středu pozemku
		0,50	< 300m od středu pozemku
		0,75	< 100m od středu pozemku
		1	na pozemku
A.2 Kanalizace	6%	0	celková úprava stokové sítě
		0,25	> 300m od středu pozemku
		0,50	< 300m od středu pozemku
		0,75	< 100m od středu pozemku
		1	na pozemku
A.3 Elektrická silová vedení	4%	0	> 400m od středu pozemku
		0,25	< 400m od středu pozemku
		0,50	< 200m od středu pozemku
		0,75	< 100m od středu pozemku
		1	na pozemku
A.4 Plynovod	3%	0	> 300m od středu pozemku
		0,25	< 300m od středu pozemku
		0,50	< 200m od středu pozemku
		0,75	< 100m od středu pozemku
		1	na pozemku
A.5 Teplovodní vedení	2%	0	> 300m od středu pozemku
		0,25	< 300m od středu pozemku
		0,50	< 200m od středu pozemku
		0,75	< 100m od středu pozemku
		1	na pozemku
A.6 Elektronické komunikační vedení	3%	0	> 400m od středu pozemku
		0,25	< 400m od středu pozemku
		0,50	< 200m od středu pozemku
		0,75	< 100m od středu pozemku
		1	na pozemku
B. Dopravní infrastruktura	7%	0	bez komunikací
		0,5	doplnění dopravní infrastruktury
		1	zcela pokryto dopravní infrastrukturou
C. Výstavba v záplavovém území	8%	0	záplavové území ("stoletá voda")
		1	mimo záplavové území
D. Rekultivace brownfield / rekonstrukce	7%	0	výstavba "na zelené louce"
		0,5	částečná rekultivace /rekonstrukce
		1	úplná rekultivace / rekonstrukce
E. Předpokládaná životnost stavby	18%	0	jednoduché provedení (70-150 let)
		0,5	lepší provedení (100-200 let)
		1	velmi dobré provedení (150-300 let)
F. Energetická náročnost stavby	8%	0	mimořádně nehospodárná
		0,1	velmi nehospodárná
		0,2	nehospodárná
		0,4	nevyhovující
		0,6	vyhovující
		0,8	úsporná
		1	mimořádně úsporná
G. Zastavěné /nezastavěné území (náklady na údržbu území)	12%	0	nezastavěné území
		1	zastavěné území
H. Zábor zemědělské půdy	4%	0	ano
		0,5	částečně
		1	ne
I. Náklady na dojíždění	3%	0	výhradně autem
		0,5	dostupnost MHD do 600m
		1	přímá dostupnost MHD
J. Jiné faktory	10%	0 až 1	specifické vlastnosti území

Obr. č. 3.12 – Model celkové sumarizace nákladů výstavby (Zdroj: vlastní tvorba)

Nutno objektivně podotknout, že daný model je spíše podnětem k diskuzi o rozvoji a formování lidských sídel nežli definitivním závěrem. Ve výpočtu je uvažováno s následujícími faktory:

- Technická infrastruktura;
  - vodovodní potrubí;
  - kanalizace;

- elektrická silová vedení;
- plynovod;
- teplovodní vedení;
- elektronické komunikační vedení;
- dopravní infrastruktura;
- výstavba v záplavovém území;
- rekultivace brownfields/rekonstrukce;
- předpokládaná životnost stavby;
- energetická náročnost budovy;
- zastavěné/nezastavěné území (náklady na údržbu území);
- zábor zemědělské půdy;
- náklady na dojíždění;
- jiné faktory.

Snahou tak je začlenit jak náklady přímo související s výstavbou (infrastruktura, životnost a další), tak nepřímo související (náklady na správu nevyužívaných objektů v rámci položky „rekultivace brownfields/rekonstrukce“ či faktor výstavby v zastavěném území).

Každé položce je přiřazena významnost (součet váhy všech položek je roven jedné, resp. 100%) a koeficient vzešlý z bližší specifikace stavu daného faktoru (v rozmezí od 0 do 1) – kupříkladu položka „dopravní infrastruktura“ má váhu 0,07 (7%) a koeficienty 0 (bez komunikací), 0,5 (doplnění dopravní infrastruktury) a 1 (zcela pokryto dopravní infrastrukturou). Výsledek celého výpočtu pro daný pozemek (stavbu) či území se může pohybovat od 0 (zcela nevyhovující) do 1 (teoretický ideál), tedy hospodárnost roste s nominální hodnotou.

Výsledek poukazuje na úspornost a racionálnost výstavby v kompaktní struktuře (0,91 vs. 0,58). Kvůli snaze o definovatelnost dílčích faktorů je bohužel jen okrajově zahrnuto hledisko podpory a stabilizace nekvantifikovatelných (myšleno kulturních) hodnot, na druhou stranu (v podmínkách dnešní doby) představuje výhradně ekonomicky pojatý model údernější argumenty k dosažení kýžených cílů.

4. ZÁVĚR

V rámci práce byla provedena analýza urbánních souvislostí na příkladu města Olomouce a její hodnocení prostřednictvím ekonomických instrumentů, a to především v měřítku města, v některých případech k tomu vhodných také v měřítku celorepublikovém.

Základním poznatkem, který z práce vyplývá, je nutnost stanovení hranic rozvoje města pro zamezení jeho nekontrolovatelné, neekonomické a z urbanistického hlediska nevhodné expanzi do „volné“ krajiny. Tato teze byla doložena sestavením teoretického modelu hodnocení celospolečenských nákladů spojených s novou výstavbou a rozšiřováním, resp. rozmělňováním a oslabování kompaktního města.

Jedním ze základních problémů, který umožňuje toto neefektivní jednání, je častý efekt přelévání nákladů od investora k obci, resp. celé společnosti. Pro racionalizaci a stabilizaci hodnot a území je tak zapotřebí uvažovat nikoliv pouze s prvotními náklady na výstavbu ze strany investora, ale s náklady celospolečenskými, které jsou vyšší.

V návaznosti na tuto část práce je v praktické části konkrétně pojednán reprezentant vybrané struktury v rámci území kompaktního města, konkrétně z hlediska fungování města významná oblast při vstupu do města – bývalé autobusové nádraží na pomezí historického jádra a nově vznikající komerční zóny.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literatura

[1] JIŘÍČKOVÁ, Terezie. *Faktické obyvatelstvo města Olomouce.* Olomouc, 2011. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Přírodovědecká fakulta. Katedra geografie.

[2] KLADIVO, Petr. *Prostorová diferenciace kvality života obyvatel města Olomouce.* Brno, 2012. Disertační práce. Masarykova univerzita. Přírodovědecká fakulta. Katedra geografie.

[3] HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. 1. vyd. Brno: Vydavatelství ERA, 2005. 136 s. ISBN -80-7366-028-8.

[4] ENTNER, Evžen. *Hospodaření a zadluženost města Olomouce.* Ostrava, 2013. Diplomová práce. VŠB-TU Ostrava. Ekonomická fakulta. Katedra veřejné ekonomiky.

Internetové zdroje

[5] STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. *Komise městských částí* [online]. Olomouc.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 14.3.2014]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/samosprava/komise-mestskych-casti

[6] UNIVERZITA PALACKÉHO. *Historie a současnost* [online]. UPOL: Aktualizováno 6.5.2013 [cit. 15.3.2014]. Dostupné z: http://www.upol.cz/o-univerzite/historie-a-soucasnost/

[7] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel v obcích Olomouckého kraje k 31.12. (1990-2012)* [online]. ČSÚ: Aktualizováno 30.4.2013 [cit. 17.3.2014]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/pocet_obyvatel_v_obcich_olomouckeho_kraje_k_31_12_%281990_2012%29

[8] STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. *Geografie* [online]. Olomouc.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 18.3.2014]. Dostupné z: http://tourism.olomouc.eu/basic-information/facts-and-attractions/geography/cs

[9] ČESKÁ ASOCIACE POJIŠTOVEN. *Povodňové mapy* [online]. ČAP: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 18.3.2014]. Dostupné z: http://www.cap.cz/Item.aspx?item=Povod%C5%88ov%C3%A9+mapy&typ=HTML

[10] STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. *Platný územní plán* [online]. Olomouc.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 19.3.2014]. Dostupné z:http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/platny-uzemni-plan[10] STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC. *Nový územní plán* [online]. Olomouc.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 19.3.2014]. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/novy-uzemni-plan

[11] KUPČÍKOVÁ, Zuzana. *Vyhodnocení charakteru hustoty zástavby a jejího vlivu na místní ekonomiku (provozní a investiční náklady)* [online]. Regionalnirozvoj.eu: Poslední aktualizace není uvedena [cit. 21.3.2014]. Dostupné z: http://www.regionalnirozvoj.eu/201201/vyhodnoceni-charakteru-hustoty-zastavby-jejiho-vlivu-na-mistni-ekonomiku-provozni-investicni

[12] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Inflace – druhy, definice, tabulky* [online]. ČSÚ: Aktualizováno 21.3.2014 [cit. 23.3.2014]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace

Právní předpisy

[13] Zákon č. 183/2006 Sb., O územním plánování a stavebním řádu.

[14] OZV č. 7/2006 o závazné části územního plánu sídelního útvaru Olomouc