

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

**Jihlava – poloha, struktura, infrastruktura a obraz
města**

Michaela Kremláčková

Diplomová práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Jan Kubeš CSc.

České Budějovice, 2010

Poděkování:

Touto formou bych chtěla poděkovat doc. RNDr. Janu Kubešovi CSc., vedoucímu Katedry geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích za jeho pomoc, odborné vedení a rady při tvorbě této diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat svému příteli a své rodině za podporu v těžkých chvílích, kterých při psaní práce nebylo málo. Mé poděkování patří rovněž všem, kteří přispěli k napsání této práce.

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně, pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě pedagogickou fakultou, elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích

.....

podpis

Anotace:

Kremláčková, M. (2010): Jihlava – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města. Diplomová práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 103 str.

Diplomová práce představuje shrnutí urbánně geografických a dalších poznatků o Jihlavě - o specifické poloze města, historickém vývoji, fyzicko-geografické a sociálně geografické charakteristice a zejména o prostorové struktuře. Při rozboru sociálně geografické charakteristiky jsem se zaměřila na územně správní členění města, na informace o obyvatelstvu a na oblast výroby, dopravy a služeb. Stěžejní část práce je věnována několika analýzám. Jde o analýzu sociálně geografické polohy města, analýzu prostorové struktury města a analýzu infrastruktury města Jihlavy, přičemž za nejdůležitější považuji analýzu prostorové struktury města Jihlavy. Tato analýza obsahuje několik podkapitol jako například geneticko-koncentrickou prostorovou strukturu, funkční prostorovou strukturu, urbanisticko-morfologickou prostorovou strukturu, demografickou prostorovou strukturu a další, které nám nabízejí nový a velmi zajímavý pohled na město Jihlava.

Celá práce je doplněna mapami a tabulkami, jež nám umožňují lépe pochopit a přiblížit řešenou problematiku města Jihlavy.

Vedoucí diplomové práce: doc. RNDr. Jan Kubeš CSc.

Klíčová slova: urbánní geografie, geografická poloha, prostorová struktura, infrastruktura města, Jihlava.

Annotation:

Kremláčková, M. (2010): Jihlava – location, structure, infrastructure and city image, Diploma thesis, University of South Bohemia, Pedagogical faculty, Department of Geography, 103 pages.

This diploma thesis is a summary of urban geographic and other observations about the city of Jihlava – for example of specific location of the city, historical development,

physical geographic and social geographic characteristics and above all space structure of the city.

By analysis of social geographic characteristics I focused on territorial administrative classification of the city, on information about inhabitants and areas of production, transport and services. The central point devotes to a few analyses. It is analysis of social geographic location of the city, analysis of space structure of the city and analysis of infrastructure of the city of Jihlava whereas the most important is the analysis of space structure of Jihlava city. This analysis consists of a few subsections – for example genetic concentric spatial structure, functional spatial structure, urban morphologic spatial structure, demographic spatial structure and other which enable a new and very interesting view of the city of Jihlava. The whole work is supplemented by maps and charts which contribute to better understanding of the problems that are explored.

Key words: urban geography, geographical location, urban structure, urban infrastructure of the city, Jihlava.

Obsah

Úvod	8
2. Geografická a historická charakteristika řešeného území	9
2.1. Matematicko-geografická poloha města Jihlavy	9
2.2. Historický vývoj města.....	9
2.3. Fyzicko-geografická charakteristika	15
2.3.1. Geologická a geomorfologická charakteristika.....	15
2.3.2. Klimatická charakteristika	18
2.3.3. Hydrologická charakteristika	18
2.3.4. Charakteristika bioty a ochrany přírody	20
2.3.5. Fyzicko-geografické limity rozvoje města.....	20
2.4. Sociálně geografická charakteristika	22
2.4.1. Územně správní členění	22
2.4.2. Popis částí (čtvrtí) města	24
2.4.3. Charakteristika obyvatelstva	27
2.4.4. Charakteristika výrobních kapacit a ploch.....	31
2.4.5. Charakteristika zařízení služeb a obsluhy	35
2.4.6. Charakteristika dopravních komunikací	36
2.4.7. Charakteristika rekreace a cestovního ruchu	39
3. Diskuze s literaturou	41
3.1. Literatura pro geografickou a historickou charakteristiku řešeného území	41
3.2. Literatura zabývající se teorií prostorové struktury města	43
3.3. Literatura o prostorové struktuře, infrastruktuře a obrazu města Jihlavy.....	44
4. Analýza sociálně geografické polohy města Jihlavy	44
5. Analýza prostorové struktury města Jihlavy	55
5.1. Geneticko-koncentrická prostorová struktura	57
5.2. Funkční prostorová struktura.....	59
5.3. Urbanisticko-morfologická prostorová struktura	65
5.4. Sociální a geodemografická prostorová struktura	68
6. Analýza infrastruktury města Jihlavy	89
6.1. Infrastruktura silničních, železničních a dalších komunikací.....	89
6.2. Městská hromadná doprava	92
6.3. Technická infrastruktura	93

7. Obraz města Jihlavy – vybrané charakteristiky	94
7.1. Siluety a panoramata města	94
7.2. Půdorysná struktura města.....	95
7.3. Urbanistické uzly a osy města	95
7.4. Vybrané mikroprostory města	96
7.5. Vybrané vstupy do města	97
8. Závěr	99
9. Seznam literatury	101
10. Přílohy	104

1. Úvod

Vybrala jsem si diplomovou práci, která se jmenuje Jihlava – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města. Jsem ze Žďáru nad Sázavou, kde žiji již od svého dětství, a proto je na místě otázka: Proč píši tuto práci právě o Jihlavě?

Prarodiče z otcovy strany od nepaměti žili ve vesničce Zborná, která je v současné době součástí krajského města Jihlavy. Od útlého dětství jsem tedy poznávala krásy Jihlavy, hlavně jejího historického jádra, jež na všechny návštěvníky, dýchá svou starobylostí, svým náměstím, nejstaršími kostely, hradbami a katakombami.

Když jsem stála před volbou, jaké téma diplomové práce si zvolím, neváhala jsem. Chtěla jsem se dozvědět více informací o městě, které jsem svým způsobem znala, ale přesto mi bylo neznámé.

Cílem mé diplomové práce je analýza polohy města Jihlavy, konkrétně se zaměřuji na mikropolohu, mezopolohu a makropolohu, dále analýza prostorové struktury města Jihlavy, kde se zabývám geneticko-koncentrickou strukturou, funkční prostorovou strukturou, urbanisticko-morfologickou prostorovou strukturou, sociální prostorovou strukturou a demografickou prostorovou strukturou, a analýza infrastruktury města, která zahrnuje infrastrukturu silničních, železničních a dalších komunikací, potom městskou hromadnou dopravu a technickou biotickou infrastrukturu. V těchto analytických kapitolách by měly zaznít problémy města Jihlavy, současně s návrhy řešení.

Ale dříve než se dostanu k těmto třem analýzám, se musíme seznámit s historií města Jihlavy a s jejími fyzicko-geografickými a sociálně-geografickými podmínkami, jež jsou klíčové a stěžejní pro vypracování výše zmíněných analýz o poloze města Jihlavy, její prostorové struktuře a infrastruktuře.

Další kapitola je věnována rozboru literatury, potřebné pro vytvoření této práce. Literaturu jsem rozdělila do třech oblastí: na literaturu pro geografickou a historickou charakteristiku řešeného území, literaturu zabývající se teorií prostorové struktury města a literaturu o prostorové struktuře, infrastruktuře a obrazu města Jihlavy.

Poslední kapitola diplomové práce ukazuje vybrané charakteristiky obrazu města Jihlavy jako například siluety a panoramata, půdorysnou strukturu města, urbanistické uzly a osy města a další.

Diplomová práce je doplněna řadou tabulek, map a grafů, které jsou propojeny s popisem nebo analýzou jednotlivých kapitol.

2. Geografická a historická charakteristika řešeného území

2.1. Matematicko-geografická poloha města Jihlavy

Podobně jako Česká republika je „srdcem Evropy“, můžeme říci, že Jihlava leží „v srdci“ České republiky. Toto přirovnání není náhodné, protože Jihlava odnepaměti střežila hranici mezi historickými zeměmi Čechy a Moravou.

Matematická poloha Jihlavy je vymezena souřadnicemi 49° 23' 47" severní šířky a 15° 35' 25" východní délky, přičemž nadmořská výška je 525 m.

Jihlava má výhodnou polohu jednak v rámci republiky (přibližně stejná vzdálenost Jihlava-Praha a Jihlava-Brno, více informací viz kapitola 4. Analýza sociálně geografické polohy města Jihlavy), tak i v rámci kraje Vysočina, kde zaujímá centrální polohu vůči zbývajícím okresním městům Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou. Jihlava je přirozeným centrem oblasti, kde dominuje se svými 51 tisíci obyvateli (51 222 k 31. 12. 2009 podle ČSÚ ze dne 15.6.2010).

Vzdušná vzdálenost mezi Jihlavou a Prahou je přibližně 110 km a mezi Jihlavou a Brnem asi 80 km. Co se týče vzdušné vzdálenosti Jihlavy ke státním hranicím, je následující: k rakouské hranici cca 50 km, ke slovenské hranici asi 125 km, k polské hranici přibližně 110 km a ke hranici s Německem asi 150 km. Vzdušná čára, která by spojovala Jihlavu s Baltským a Jaderským mořem, je dlouhá přibližně 500 km, ale k Baltskému moři je přece jenom blíž.

Rozloha okresu Jihlava je 1 199 km², což z něj dělá nejmenší okres v rámci kraje Vysočina. V roce 2009 na tomto území žilo 112 501 obyvatel. Hustota zalidnění byla 93,8 obyv./ km² (zdroj ČSÚ ze dne 15.6.2010). V okrese je 123 obcí, z toho 5 měst.

Kraj Vysočina je 5. největším krajem podle rozlohy. Rozloha kraje Vysočina je 6 795 km². Počet obyvatel podle ČSÚ dosahuje hodnoty 514 771 (k 31. 3. 2010) a hustota zalidnění je 75,8 obyv./ km². Podíl městského obyvatelstva v kraji se blíží k 60 procentům, konkrétně 57,8 %, je třetí nejnížší v České republice.

2.2. Historický vývoj města

Území Jihlavska bylo od pradávna málo osídlené díky vyšší nadmořské výšce a určité nedostupnosti, která byla ovlivněna hlubokými lesy. Kolem přelomu letopočtu vedla tímto

územím obchodní stezka mezi vyspělou kulturou v Podunají, jihozápadní Moravou a středním Polabím. Tato trasa byla velmi podobná pozdější středověké haberské stezce, která „vedla z jižní Moravy na Moravské Budějovice, Čáslavce, Heraldice a Brtnici a v této době se zřejmě ještě vyhýbala pozdější Jihlavě a z Brtnice běžela k Lukám, kde broдила řeku Jihlavu a odtud dále na Polnou a dál na sever“ (Křesadlo 1992).

Ve 12. století se provoz na staré obchodní stezce oživuje a na území Jihlavska přicházejí první lidé rozhodnutí zde trvale žít, protože úrodné a níže položené oblasti našeho státu již byly „obsazeny“. Mluvíme o tzv. vnitřní kolonizaci, kdy území je osidlováno domácím obyvatelstvem.

Jihlava je tedy založena na haberské stezce (někdy též označení haberská zemská stezka) v místě, kde stezka broдила řeku Jihlavu. Osada plnila funkci trhu a mýta a nacházela se na svahu k dnešnímu hlavnímu vlakovému nádraží. Nejstarší kostel stál na místě dnešního kostelíka sv. Jana, který byl postaven ve 13. století. První písemná zpráva o Jihlavě pochází z roku 1233.

Rok 1240 je významným mezníkem v jihlavských dějinách, protože je v blízkosti Jihlavy objeveno stříbro, jež pomohlo k rychlému rozvoji města. Bylo rozhodnuto postavit nové město. „Zkušeni lokátoři si vyhlédli vhodnou plochu za řekou, na rozsáhlejší náhorní plošině, zčásti se mírně svažující od severu k jihu, chráněnou od východu prudkým, hlubokým zářezem Jihlávky a z jihu mělčím, širším údolím Koželužského potoka. Tam vzniklo nové královské horní město Jihlava“ (Křesadlo 1992).

Největší rozkvět města probíhá ve 40. až 80. letech 13. století, kdy těžba stříbra v Jihlavě je nejvýnosnější v celém českém státě. Do města přicházeli noví kolonisté, většinou z německy mluvících zemí, takže se jedná o tzv. vnější kolonizaci. Jihlavu můžeme již v této době označit za německou, jelikož je zde pouze 10 % Čechů. „Nejrozsáhlejší důlní žíla jihlavského rudného revíru se táhne v délce 8 km od Okrouhlíku, kolem Pístova, pod dnešní novou nemocnicí k sídlišti Na Dolině a odtud ke Starým Horám, kde překračuje řeku směrem k Hybrálcí a Zborné“ (Křesadlo, 1992). Nejstarším místem těžby jsou Staré Hory. Velkým nebezpečím se pro jihlavské havíře stala podzemní voda, jež dělá Jihlavanům problémy i dnes (Křesadlo 1992).

Jihlava byla v této době na výši, což dokazuje městský patriciát, když staví kamenné domy, které jsou znakem určitého postavení a bohatství města. Ve 13. století byla Jihlava druhé největší město v Českém království (po Praze) a největší na Moravě. Výjimečné postavení Jihlavy ukazuje mimořádně velká plocha lokovaného města i samotného náměstí

(plocha 3,6 ha, 110 x 340 m). Ve srovnání s Kutnou Horou překvapuje i pravidelnost ortogonální půdorysné kompozice, kterou ani v nejmenším neovlivnila důlní činnost, jež se na území vnitřního města nikdy nevyvíjela (Kuča 1997).

V roce 1250 byl dokončen kostel Nanebevzetí P. Marie řádu menších bratří sv. Františka z Assisi (minoritů) v ulici Matky Boží, kostel je nejstarší kamenná stavba nového horního města. Respektuje uliční čáru, což je dokladem plánovité výstavby města. Dalším významným kostelem je kostel Povýšení sv. Kříže, o který se starali dominikáni, jeho nejstarší část je z let 1249-1260. Poslední ze sakrálních památek je městský farní kostel sv. Jakuba Většího, jeho výstavba započala na konci 40. let 13. století a jeho stavitelé se nechali částečně inspirovat kostelem Povýšení sv. Kříže.

Budování hradeb a příkopů je spojeno se začátkem výstavby města. Z města vedlo 5 bran, tři velké brány a 2 menší, ale do dnešních dnů se nám zachovala pouze jediná – brána Matky Boží, která sloužila pro vchod a východ od západu. Opevnění bylo dlouhé 3 km a v raném období 13. století spíše chránilo před zloději než útoky nepřátel. Vnitřní město se dělilo do 4 čtvrtí, jejichž hranici tvořilo v severo-j jižním směru Špitálské náměstí a Brtnická (Znojemská) ulice, v západovýchodním směru běžela hranice ulic Matky Boží (severně IV. čtvrt', jižně III. čtvrt') a Farní ulic (nyní ulice U mincovny, severně I. čtvrt', jižně II. čtvrt').

Od 40. let Jihlava funguje jako typické středověké město po stránce právní, správní a ekonomické. Je zřejmé, že došlo k rozvoji města i po obchodní stránce, o čemž svědčí i vlastní mincovna, která je ale v roce 1300 přenesena do Kutné Hory. Touto událostí končí první slavná etapa v historii města Jihlavy.

Ve 14. století sláva města upadá, ale i přesto stále patří k významným královským městům. Od čtrnáctého století je vybudována mezi Pístovem a Vysokou soustava vodárenských rybníků, které město zásobovaly až do druhé poloviny 20. století. Počet obyvatel se pohybuje v rozmezí 4-5 tisíc.

V období husitských válek byla Jihlava jako katolické město několikrát neúspěšně obléhána. Důležitost Jihlavy, města na česko-moravském pomezí, podtrhlo vyhlášení Basilejských kompaktát (1436), dokonce sem dorazil i sám císař. Teprve v pokročilejším středověku lze předpokládat i větší rozvoj předměstí, která se s ohledem na mimořádnou rozlohu vnitřního města v Jihlavě nikdy nerozvinula do té míry jako v jiných městech s výjimkou zřejmě nejstaršího Špitálského předměstí, byla dlouho především místem soustředění řemesel, jenž nebyla ve vnitřním městě žádoucí.

VÝVOJ JIHLAVY OD 16. STOLETÍ DO SOUČASNOSTI

Šestnácté století je v Jihlavě označováno za „velké“, došlo k nebyvalému rozvoji města v oblasti ekonomické, společenské i kulturní, a proto mluvíme o druhém vrcholu po 13. století.

Roku 1523 byla Jihlava zasažena obrovským požárem, který pohltil mnoho staveb vrcholné gotiky, a můžeme říci, že připravil půdu pro postupný nástup nového stavebního slohu – renesanci. Renesanční Jihlava se pyšní reprezentativními domy na náměstí, kde se projevují soudobé trendy ve stavitelství, architektuře, výtvarném umění. Příkladem renesanční městské architektury v Jihlavě je krytý zadní dvůr (dnes v budově muzea a galerie).

Dvacátá léta 16. století jsou ve znamení sociálních nepokojů. Nepokoje umožnily přijetí luteránství většinou obyvatelstva. Roku 1549 je Jihlava potrestána za účast v protihabsburském spiknutí, ale z potrestaných českých měst vyvázla docela dobře (poddanské statky jí zůstaly). Počet obyvatel dosáhl 6 tisíc osob.

Od 16. století dochází k rozvoji soukenictví, sukna jsou vyvážena v rámci království, ale rovněž i do zahraničí. V Jihlavě v této době najdeme mnoho soukenických dílen, a proto rozvoj města je spjat s jejich úspěchy a neúspěchy.

„V roce 1540 byla na místě bývalé stříbrné hutě založena nejstarší papírna na západní Moravě, v těchto místech stojí dnes budovy strojírenského závodu Motorpal“ (Pohl 1996).

Konec 16. století znamenal rovněž druhý rozkvět jihlavského dolování stříbra. Revír byl kolem Rančívova, Helenína, Malého Beranova, ale i území Hybrálce a Bukovna. V tomto století se město a hornictví nestávají spojitými nádobami – každý si žije svým životem (rozdíl oproti 13. století).

V 15. a 16. století byly budovány až třípatrové sklepy s výklenky pro sudy (skladování piva a vína), za třicetileté války byly propojeny ve více než 20 km dlouhý podzemní systém využívaný pro obranné účely.

V 16. století došlo k nové stabilizaci jihlavské předměstské zóny, kterou tvořila předměstí Špitálské, Před Křížovou bránou, Brtnické, Panenské (též Matky Boží) a Jirchářská ulice. Charakter předměstí mělo i poměrně vzdálené Staré město v místě původní Jihlavy kolem kostela sv. Jana Křtitele. Roku 1600 čítala jihlavská předměstí přibližně 200 domů, ale vnitřní město asi třikrát více.

Pro osmnácté století je charakteristické budování nové silniční sítě, jež se nám v podstatě dochovala dodnes. „K nejdůležitějším novým silnicím první poloviny 18. století patřilo zdokonalené spojené mezi Prahou a Vídní, které odedávna vedlo především přes Jihlavu,

ležící téměř uprostřed cesty“ (Hoffmann 1999). V polovině 18. století byla zrušena jihlavská pevnost, čímž započala postupná likvidace opevnění, které se stalo zbytečným. Z pěti městských bran se během 20. až 40. let 19. století zbouraly čtyři. Roku 1784 si Jihlavané mohli poprvé vychutnat pohled na osvětlené město, protože bylo zavedeno trvalé noční osvětlení, další novinkou byl první dlážděný chodník (1789).

Jihlava v první etapě průmyslové revoluce zaspala, což ji poznamenalo i v dalším vývoji. Přerod Jihlavy v průmyslové centrum byl pomalý ve srovnání s ostatními městy. V Jihlavě jsou malé a nevýznamné podniky. Pro město je typická výroba piva, které se do roku 1860 vaří ve čtyřech malých pivovarech, po roce 1861 vznikl nový velký pivovar u Vrchlického ulice.

Soukennictví stále patří k hlavním odvětvím, ale časem se stává zaostalé, protože převládá ruční výroba a v provozu je jen málo strojů. V roce 1801 přichází houslový virtuóz Johann Tost a zkupuje několik domů u dnešní Havlíčkovy ulice a nechává tam stavět velkou tovární budovu (výroba suken), ale Tost nemá podnikatelské nadání a definitivní ránu mu zasazuje rakouský státní bankrot (1811). Období ohraničené 40. a 60. léty 19. století je charakteristické nezaměstnaností soukeníků a zchudnutí soukennických mistrů. Došlo to až tak daleko, že musel zasáhnout stát, když přeložil tabákovou továrnu z Louky u Znojma do Jihlavy do sídla bývalé Tostovy továrny, kde je dnes Tesla.

Na fasádách se objevují klasicistní prvky, řada domů ve vnitřním městě získává druhé a třetí patro (dnešní výšková úroveň). Město dostává novou podobu, kolem vnitřního města se rozrůstají předměstí. „Se vznikem Jakubského náměstí (1819) na místě středověkého hřbitova je dotvořen komunikační půdorys vnitřního města“ (Křesadlo 1992). První městský park, dnes označován jako „Malý“ Heulos, byl vybudován v roce 1826.

Ve 40. letech 19. století se i v Jihlavě mocně hlásí ke slovu národní obrození, což má za následek první národnostní konflikty mezi Čechy a Němci, kteří pro Čechy nemají pochopení (Češi většinou chudí dělníci, Němci městský patriciát). Jihlava je 3. největším městem v českých zemích po Praze a Brnu s 17 tisíci obyvateli.

Roku 1869 je zřízen nový hřbitov u pelhřimovské ulice, tehdy je umístěn poměrně daleko za městem. „Továrník T.G.Czap, jemuž patřila sirkárna v Dřevěných Mlýnech (dnes oblast u vlakového nádraží), postavil v roce 1870 svůj hotel (nyní Dělnický dům), jehož slavnostní sál byl tehdy největším v Jihlavě, a tak se stal dějištěm mnoha společenských a kulturních akcí“ (Křesadlo 1992). Roku 1871 přijíždí první vlak z Kolína ve směru Znojmo a Vídeň. Jihlavské vlakové nádraží bylo umístěno poměrně daleko od města, dnes je pochopitelně jeho součástí.

V roce 1887 přibyla trať z Jihlavy do Veselí nad Lužnicí, a tak musel přes údolí řeky Jihlavy vyrůst železniční most a být postaveno druhé vlakové nádraží (městske).

Ve druhé polovině 19. století počet Čechů neustále roste, čímž se zvyšuje i národní uvědomění, německy hovořící obyvatelé mají pocit ohrožení, a proto roste nevraživost mezi oběma skupinami.

První výraznější stavební vlna rozšiřování města proběhla na přelomu 19. a 20. století, soustředila se na území severně a západně od vnitřního města. Na blokovou zástavbu navázaly po obvodu města, Špitálského předměstí a předměstí Matky Boží vilové čtvrtě.

Přichází rok 1914 a s ním vstup Rakouska-Uherska do 1. světové války i zde se projevuje rozdílný postoj Němců a Čechů k válce. Také v Jihlavě se objevují myšlenky na ukončení války a sebeurčení národů. Konec války podporují i Němci, ale jsou proti sebeurčení národů. Po vyhlášení Československé republiky jihlavští Němci požadují připojení k Německému Rakousku, což se jim ale nepodařilo. Němci ztratili své vedoucí postavení ve městě, zpochybňovali nové poměry a dávali otevřeně najevo svůj odpor.

Výrazný stavební rozvoj ve 20. letech 20. Století dokumentuje skutečnost, že bylo postaveno 400 domů, ve 30. letech vyrostlo 300 domů. Změnil se i národnostní charakter, v roce 1930 české obyvatelstvo převažovalo nad německým, procentuálně vyjádřeno měli Češi 58 %. Za první republiky byly dokončeny blokové čtvrtě západně a severně od města mezi ulicemi Žižkova a Vrchlického, výstavba vil a rodinných domků, př. čtvrt' Kalvárie, Brtnické předměstí, pod Královským vrškem, Bedřichov a další.

„K největšímu rozvoji města dochází po druhé světové válce, kdy roste průmysl a zároveň se rychle zvětšuje počet obyvatel ve městě. Do roku 1945 tvořila Jihlava a okolí druhou největší německou enklávu na území českých zemí. V roce 1945 dochází k významné změně v národnostním složení. Z města je odsunuto německé obyvatelstvo, které do té doby tvořilo téměř polovinu obyvatel města“ (Pohl 1996).

Od 50. let dochází k přestavbě komunikačního systému města a stavbě sídlišť. Co se týče komunikačního systému, byly otevřeny dva nové mosty – Znojemský a Brněnský. Na Brněnský most navázal okruh kolem jihozápadního obvodu opevnění, zaústěný do Dvořákovy ulice. Druhá fáze přestavby komunikačního systému byla spojena s vybudováním dálnice Praha-Brno, z níž byl po západní straně levobřežních městských čtvrtí vybudován dálniční přivaděč, který byl napojený na serpentinu pražské ulice a obchvat kolem města vyústěný až na Znojemskou silnici.

Sídlištní bytová výstavba započala v 50. letech výstavbou nevelkého sídliště na západním okraji města mezi nemocnicí a sportovním stadionem ve stylu socialistického realismu. Všechna následující sídliště již budou panelová. Dále se postavila sídliště západně od hlavního nádraží, sídliště Královský kopeček, sídliště východně od Ústředního hřbitova, sídliště Jih, sídliště Na slunci, sídliště Na dolině. Od počátku 70. let do poloviny 80. let probíhala stavba sídliště Březinovy sady, které zaplnilo rozlehlou planinu mezi Březinovými sady nad údolím Jihlávky, Kalvárií a Handlovými Dvory. Toto sídliště vyvážilo dosavadní územní růst a stalo se protiváhou centrální části Jihlavy, prochází jím Okružní ulice, jež doplnila základní komunikační systém města (Kuča 1997). Od 90. let se výstavba rodinných domků rozptyluje do příměstských částí. Na počátku nového tisíciletí započala nová výstavba Na člunku.

Historické jádro do počátku 70. let bez výraznějších zásahů, ale to se změnilo zbořením tzv. Kreclu uprostřed náměstí a jeho nahrazením obchodním domem Prior. I přesto bylo historické jádro roku 1982 vyhlášeno městskou památkovou rezervací (mnoho stavebních slohů).

2.3. Fyzicko-geografická charakteristika

2.3.1. Geologická a geomorfologická charakteristika

Geologická charakteristika je pro Jihlavu velmi důležitá, protože její historie je bezprostředně spjata s hornickou minulostí těžby stříbra. V této subkapitole seznámíme, jednak s geologickou charakteristikou a v jejím rámci s těžbou stříbra v Jihlavě, ale také s charakteristikou geomorfologickou. Geologická charakteristika je zpracována podle geologické mapy (Geologická mapa 1999) a několika expozic v Muzeu Vysočiny Jihlava, zatímco kostru pro geomorfologické údaje poskytl Demek (Demek 1987).

Z geologického hlediska je tato oblast tvořena přeměněnými horninami (rulami a migmatity) a vyvřelými horninami (žulami), v nichž nacházíme ložiska stříbra a barevných kovů. Většina ložisek vznikla na konci prvohor (expozice Muzea Vysočiny Jihlava).

Většina území Jihlavy je vyplněna cordierit-biotitickým migmatitem prekambričského stáří, dále se zde objevují prvky drobnozrné biotit-muskovitické žuly typu Bílý Kámen. Místy najdeme v oblasti Jihlavy výchozy anatektického cordierit-biotitického migmatitu, např. v oblasti Zborné.

Území západně od centra Jihlavy tj. část Horního Kosova a Hotov vyplňuje rozsáhlý granulit a polohami granulitové ruly (hosovský masív prekambriického stáří). Území na východ od centra Jihlavy tzn. Helenín, Handlovy Dvory, Pančava, Sasov, Hruškové Dvory, Henčov, Malý Beranov zaplňuje biotitická a silimanit-biotitická pararula, která je místy migmatizovaná a vznikla někdy v prekambriu. Oblast Starých hor a Bedřichova je typická deluvieolickými, převážně písčitojílovitými sedimenty pleistocénního stáří.

Geologický vývoj oblasti byl dokončen dozvuky alpínského vrásnění na konci třetihor a ve čtvrtohorách. Díky pohybům podél zlomů došlo k vytvoření současné říční sítě. Podél řek Jihlavy, Jihlávky a místních potoků se nacházejí fluvialní, převážně písčitohlinité sedimenty a sedimenty umělých vodních nádrží, které geologicky řadíme do kvartéru. V některých místech u vodních toků se objevují deluviální, hlinitopísčité až hlinitokamennité sedimenty.

Významným geologickým činitelem, který zasahuje do tváře krajiny, je člověk. Oblast jižně od Starých hor, území dnešního městského i hlavního vlakového nádraží je typická antropogenními uloženinami z období kvartéru (holocén), jež jsou pravděpodobně pozůstatky těžební činnosti (těžba stříbra).

Těžba stříbra v Jihlavě. Král Václav I. daroval v roce 1234 moravské území Jihlavy nově založenému klášteru v Tišnově, ale jakmile zde byla mezi lety 1234 -1240 nalezena ložiska stříbra, Václav I. získal Jihlavu výměnou zpět a začal budovat nové horní město. V roce 1247 obdržela Jihlava městské a horní právo. V blízkosti města nacházela jen část zásob stříbra, těžených z hlubinných důlních chodeb, vycházejících z prostoru údolí Jihlávky. Hlavní stříbrorudný pás se táhl na spojnici Pístov, Starých Hor, Hybrálce a Zborné. Neexistovala zde tedy jediná výraznější kumulace těžišť, která byla typická pro Kutnou Horu. Konec největšího rozmachu jihlavského dolování představoval rok 1326, kdy doly postihlo zemětřesení a záplavy. Definitivní tečkou byl rok 1376, kdy se situace opakovala. Konec 16. století znamenal rovněž druhý rozkvět jihlavského dolování stříbra. Revír byl kolem Rančířova, Helenína, Malého Beranova, ale i území Hybrálce a Bukovna (Křesadlo, 1992). Vůbec nejvýznamnějšími ložiska stříbra byla ve Starých Horách, Pístově, Sasově a Rančířově. Stříbro se nachází v těchto minerálech: tetraedritu, argentitu, ryzím stříbře, diskantu a dalších. Jihlavský rudní revír vydal asi 360 až 490 tun stříbra a nevytěženo zůstává asi 150 až 200 tun (expozice Muzea Vysočiny Jihlava). Slavnou hornickou minulost Jihlavy dokumentuje naučná hornická stezka, která se táhne kolem vrchu Rudného.

Podle geomorfologického členění podle Demka (Demek 1987) patří sledovaná oblast do provincie Česká vysočina, do Českomoravské subprovincie, do oblasti Českomoravské

vrchoviny (nejvyšší vrchol Javořice 837 m.n.m.), která se v řešeném území dělí na dva celky Hornosázavskou pahorkatinu a Křižanovskou vrchovinu.

Hornosázavská pahorkatina je na území města Jihlavy zastoupena podcelkem Jihlavsko-sázavská brázda, z níž vystupují dva okrsky a to Beranovský práh a Jihlavská kotlina.

V *Křižanovské vrchovině* se nachází podcelek Brtnická vrchovina, kde rozlišujeme okrsek Puklická pahorkatina.

Beranovský práh je široký hřbet strukturně tektonického původu budovaný biotitickými rulami a syenitem jihlavského masívu s rozsáhlými plošinami zarovnaného povrchu na vrcholu, kde probíhá hlavní evropské rozvodí. V příčném směru je Beranovský práh rozdělen několika sedly, místy s pliocenními sedimenty. Nejvyšší bod je Kázek s 567 m.n.m.

Jihlavská kotlina je kotlina tektonického původu, jenž je budována kordieritickými rulami a dvojslídnyými žulami. Na plochem reliéfu stojí městské jádro Jihlavy. Kotlina je proříznuta údolími řek Jihlavy a Jihlávky. V západní části můžeme objevit stopy po dolování stříbra.

Puklická pahorkatina je nesouměrný hřbet mezi Jihlávkou a Brtnicí s pahorkatinným povrchem. V severní části je tvořena syenitem, v jižní pak rulami. Ze hřbetu stékají krátké toky k Jihlávce a dlouhé potoky na východ k Brtnici. Nejvyšším bodem jsou Roviny (658 m.n.m.).

Tabulka 1: Geomorfologické jednotky na území města Jihlavy

Provincie	Subprovincie	Oblast	Celek	Podcelek	Okrsek
Česká vysočina	Českomoravská subprovincie	Českomoravská vrchovina	Hornosázavská pahorkatina	Jihlavsko-sázavská brázda	Beranovský práh
					Jihlavská kotlina
			Křižanovská vrchovina	Brtnická vrchovina	Puklická pahorkatina

(zdroj: Demek 1987)

Tato tabulka představuje přehledné shrnutí geomorfologických jednotek, které se nachází na území města Jihlavy. Okrsky Beranovský práh, Jihlavská kotlina a Puklická pahorkatina jsou rovněž zachyceny v přiložené mapě fyzickogeografických podmínek města Jihlavy (viz Mapa 1).

2.3.2. Klimatická charakteristika

Tato kapitola byla vypracována podle atlasu podnebí (Atlas podnebí Česka 2007).

Jihlava se nachází v mírně teplé podnebné oblasti (stejně jako například Cheb, Karlovy Vary, Liberec), o čemž svědčí následující charakteristiky.

Průměrná roční teplota v centru Jihlavy se pohybuje mezi 7-8 °C, na okrajích je to 6-7°C. V létě je průměrná teplota vzduchu 13-14°C, v zimě okolo -3 až -1°C. Průměrná roční maxima teploty vzduchu dosahují 32-33°C a naopak průměrná roční minima minus 21°C.

Další důležité informace o klimatu jsou zpracovány v této tabulce:

Tabulka 2: Vybrané klimatické charakteristiky města Jihlavy

Průměrný roční počet letních dní	20 - 30
Průměrný roční počet dní bez mrazu	220 - 240
Průměrný roční počet mrazových dní	120 - 140
Průměrný roční úhrn srážek	600 - 700
Průměrný sezónní úhrn srážek (léto) v mm	200 - 250
Průměrný sezónní úhrn srážek (zima) v mm	100 - 125
Dny se sněžením	60 - 80
Dny se sněhovou pokrývkou	80 - 120
Průměrná roční relativní vlhkost vzduchu v %	75 - 80

(zdroj: Atlas podnebí Česka 2007)

Nejbližší klimatická stanice se nachází v Hubenově.

2.3.3. Hydrologická charakteristika

Osou sledovaného území je řeka Jihlava, která odvádí své vody do povodí Moravy a úmoří Černého moře. Na území města Jihlavy můžeme objevit tyto vodní toky: řeka Jihlava, řeka Jihlávka, Smrčenský potok, Drážní potok, Zlatý potok, Ustavský potok, Koželužský potok, Pístovský potok a další bezejmenné potoky.

Řeka Jihlava pramení na jižních svazích Lísku u Jihlávky ve výšce 670 m.n.m., plocha povodí je 3 117 km², ústí do střední nádrže Nové Mlýny u Iváně v 170 m.n.m., délka toku 184,6 km, průměrný průtok u ústí 11,75 m³/s, při čemž průměrný průtok v Jihlavě je 1,98 m³/s. Na řece se nacházejí významná vodní díla jako například vodní nádrže Malešice a Mohelno (Vlček 1984). Řeka Jihlava protéká městem Jihlava v západovýchodním směrem a

jejími levostrannými přítoky jsou Smrčenský potok, Drážní potok a potok, jenž protíná území Hruškových Dvorů. Mezi pravostranné přítoky řadíme řeku Jihlávku (jejím významným přítokem je Koželužský potok) a Ustavský potok.

Jihlávka pramení u obce Stajístě ve výšce 665 m.n.m., je pravostranným přítokem Jihlavy, do které se vlévá ve stejnojmenném městě ve výšce 480 m.n.m. Plocha povodí Jihlávky je 106,5 km², délka toku 21,9 km a průměrný průtok u ústí 0,62 m³/s (Vlček 1984).

Smrčenský potok pramení ve výšce 645 m.n.m. východně od Větrného Jeníkova, ústí zleva do řeky Jihlavy v Jihlavě (485 m.n.m.), plocha povodí je 25 km², délka toku 12,6 km a průměrný průtok u ústí je 0,15 m³/s (Vlček 1984).

Mezi významné umělé nádrže patří Široký rybník, Černý rybník a Pavovský rybník (protéká jimi Zlatý potok, Pavovský rybník má plochu povodí 16 ha), rybník U nového, Borovinka (oba na Smrčenském potoku), Kněžský rybník, rybník Pod vsí, Kellerův rybník, Ustavský rybník, na řece Jihlávce, Stará plovárna, na Koželužském potoce Maškův a Lužný rybník, Vodárenský, Kalňák, Lukáš a U břízy.

Na Koželužském potoce (levý přítok Jihlávky) se asi 3 km jihozápadně od města Jihlavy nachází kaskáda malých vodních nádrží, která zahrnuje směrem po toku následující nádrže: Lužný (celkový objem 0,24 mil. m³, vodní plocha 11,42 ha), Silniční (celkový objem 0,024 mil. m³, vodní plocha 2,32 ha), Lukáš (celkový objem 0,093 mil. m³, vodní plocha 4,92 ha), Kalňák (celkový objem 0,006 mil. m³, vodní plocha 0,5 ha) a Vodárenský (celkový objem 0,213 mil. m³, vodní plocha 7 ha). Nádrž Vodárenský byla postavena k vodárenským účelům, zemní hráz je vysoká 4,5 m a její délka v koruně měří 160 m. Plocha povodí je 3,9 km², průměrný roční průtok 0,027 m³/s (Vlček 1984).

Zdrojem pitné vody pro Jihlavu je vodní nádrž Hubenov, která byla postavena na Maršovském potoku v roce 1972. Voda je upravována v úpravně vody Hosov. Dalším zdrojem pitné vody jsou vodárenské rybníky v katastrálním území obce Pístov. Vodovod je propojen i s vodní nádrží Nová Říše. V příměstské části Kosov je samostatný podzemní zdroj pitné vody – vrt.

Hydrologické charakteristiky řeky Jihlavy se zjišťují ve stanici LG Dvorce.

2.3.4. Charakteristika bioty a ochrany přírody

Vegetační kryt města Jihlavy charakterizuje nadprůměrná lesnatost města, což je způsobeno velkým množstvím parků na jejím území a vysazováním stromů na sídlištích, což příznivě působí na život ve městě. Obraz města doplňují rybníční plochy.

Mezi jihlavské parky patří park Na Valech, park M. R. Štefánka, Smetanovy sady, Tyršovy sady, Keřásek. Ale největším parkem je lesopark Heulos, který se nachází východně od městského jádra a západně od sídliště Březinky a je protnut řekou Jihlávkou. Heulos můžeme rozdělit na dvě části Malý a Velký Heulos, při čemž Malý Heulos je starší a byl založen mezi lety 1824 -1826 (Velký Heulos až o padesát let později). V parku se nachází také jihlavská zoo, založená v roce 1982, zoo předcházela zookoutek (1957).

Flóra je velmi chudá, na území města se téměř výhradně vyskytují zástupci hercynské květeny. Rozsáhlé plochy kolem města byly odlesněny již ve středověku, takže lesní vegetace, která zbyla, se postupně přeměnila na smrkovou monokulturu.

Ve sledované oblasti se nacházejí zvláště chráněná území, památné stromy a další významné krajinné prvky jako například lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy. Mezi zvláště chráněná území v Jihlavě řadíme Přírodní rezervaci Zaječí skok a Přírodní památku Vysoký kámen.

Přírodní rezervace Zaječí skok leží v katastrálním území obce Horní Kosov. Rezervace byla vyhlášena 31.12.1933 a její výměra je 3,63 ha. Výjimečné jsou skalní výchozy s heterogenním lesním porostem na suťových polích (javor mléč, javor klen) a na vlhčích stanovištích (lípa, bříza, dub, olše, vrba), na skalních výchozech (smrk). Je to významná lokalita glaciálního reliktu, výskyt kapradinky skalní.

Přírodní památku Vysoký kámen objevíme v katastru obce Pávov. Byla vyhlášena 8.7. 1982 na výměře 12,52 ha. Jedná se o zachovalý původní lesní smíšený porost (buk lesní, javor mléč, javor klen). Vyskytuje se zde například měsíčnice vytrvalé, dymnivky, kyčelnice cibulkonosné aj. (Integrovaný plán rozvoje 2009).

2.3.5. Fyzicko-geografické limity rozvoje města Jihlavy

Fyzicko-geografické limity jsou fyzicko-geograficky podmíněné plochy, linie a faktory s nimi související, které se nacházejí na území města Jihlava a určitým způsobem ho

ovlivňují. Je nutné, abychom je při plánování městské výstavby nebo jiných aktivit města brali v úvahu, protože jejich podcenění, může způsobit škody a problémy.

Mezi fyzicko-geografické limity patří ochranou přírody chráněné přírodní památky a přírodní rezervace (PP Vysoký kámen, PR Zaječí skok), prvky územního systému ekologické stability, rozsáhlejší lesy, rybníky, při povodních zaplavovaná niva řeky Jihlavy a potoků, poddolovaná území s případnými poklesy a sesuvy a prostory se zvýšenou přírodní radiací.

Jelikož se na území města nacházejí poměrně rozsáhlé areály zeleně (Malý a Velký Heulos, parky Na Valech, Keťásek a další), mělo by se dbát o jejich zachování pro další generace, aby i nadále sloužily jako místa oddechu od městského ruchu, proto by měli být pravidelně udržovány (prořezávány a obnovovány). Nemělo by se stát, aby ustoupili obslužné (obchody, služby), nebo bytové sféře a nebo se proměnily v centra „pochybných existencí“.

Řeky a potoky, které protékají Jihlavou, a jejich bezprostřední okolí mohou plnit rekreační funkci pro obyvatele města, ale rovněž se mohou stát i hrozbou, jak nám ukazuje Mapa 1. Při stoleté povodni (Q_{100}) by došlo k zaplavení území na levém břehu řeky Jihlavy (část areálu podniku Motorpal ve Starých Horách), dál po proudu k zatopení loděnic a tenisového klubu na pravém břehu (naproti Kauflandu), voda by se dostala i k rodinným domům lemujícím řeku Pod Jánským kopečkem. Bezprostředně před soutokem řeky Jihlavy s řekou Jihlávkou by se pod vodu dostalo území po levé straně řeky Jihlávky, ale zaplavení by pravděpodobně nezpůsobilo nějaké větší materiální škody. Dále po toku řeky Jihlavy by byla zatopena menší část průmyslové zóny, která se nachází po obou stranách řeky (ulice Mlýnská a část ulice Polenská). Jakmile se řeka začne stáčet jižním směrem, jsou stovetou vodou ohroženy zahrádkářské kolonie, a když se dá řeka na východ, může dojít k zaplavení čistíčky odpadních vod na pravé straně řeky. Tímto výčtem možností zaplavení území v intravilánu města Jihlavy končí.

Řeka Jihlávka při Q_{100} na území města zpočátku ohrozí chatařské oblasti v Pančavě, několik rodinných domů pod Starou plovárnou (v Křížkově ulici), dopravní hřiště (částečně díky soutoku s Koželužským potokem) a území pod Brněnským mostem. Při průtoku mezi Malým a Velkým Heulosem se její obětí stane část jihlavské ZOO a dál po proudu letní kino a sportovní hala.

Při rozvodnění Koželužského potoka při stoleté povodni budou postiženy hlavně chatové oblasti po obou stranách potoka. Po zaplavení několika domů v ulici U Koželuhů může napáchat velké škody v nově postaveném obchodním centru City Park, kde potok teče v jeho bezprostřední blízkosti.

Z uvedeného vyplývá, že klady Jihlavy (množství parků a nejrůznějších toků) se snadno mohou proměnit v zápory, pokud se město Jihlava o ně nebude v dostatečné míře starat a uvažovat o jejich potenciálu a zároveň eliminovat možné hrozby.

2.4. Sociálně geografická charakteristika

2.4.1. Územně správní členění

Dříve než se dostaneme k jednotlivým charakteristikám obyvatelstva, výrobních kapacit, služeb, dopravy a cestovního ruchu, se musíme zmínit o územně správním členění města Jihlavy.

Česká republika je rozdělena pro statistické a analytické potřeby Evropské unie na územní jednotky tzv. NUTS, v nichž je Jihlava jako krajské město kraje Vysočina (kraje spadají pod NUTS 3) součástí regionu Jihovýchod (NUTS 2), společně s krajem Jihomoravským. Kraj Vysočina zahrnuje okresy Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou.

Statutární město tzv. Velká Jihlava o rozloze cca 8 830 ha se dělí na 18 katastrálních území. Jsou to Jihlava, Antonínův Důl – Červený Kříž, Bedřichov, Helenín, Henčov, Heroltice, Horní Kosov, Hosov, Hruškové Dvory, Kosov, Pančava, Pávov, Pístov, Popice, Sasov, Staré Hory, Vysoká, Zborná. Vlastní kompaktní město (intravilán) zasahuje do území 9 katastrů sídel: Jihlava, Bedřichov, Helenín, Horní Kosov, Hruškové Dvory, Pančava, Pávov, Sasov a Staré Hory (Územní plán města 1999).

Osmnáct katastrálních území je administrativně členěno na 16 částí obce, zahrnujeme sem Antonínův Důl, Červený Kříž, Henčov, Heroltice, Horní Kosov, Hosov, Hruškové Dvory, Jihlava, Kosov, Pávov, Pístov, Popice, Sasov, Staré Hory, Vysoká a Zborná (Statistický lexikon 2005).

Nejdůležitější území města Jihlava je část obce „Jihlava“, která se dále dělí na tyto urbanistické obvody (jde o základní sídelní jednotky se zkratkou ZSJ): Jihlava – historické jádro, U nemocnice, Nemocnice, Březinovy sady, Sídliště Březinovy sady, Léčebný ústav, Na valech, Brtnické předměstí, Znojemská, U větrníku, Seifertova, U hřbitova, U domu zdraví, U řeky, Kalvárie, Helenín, Pančava, U mlýna, Bedřichov, Královský vršek, Průmyslový obvod u Bedřichova, Zadní Bedřichov, Hruškové Dvory – průmyslový obvod, Na dolech, Za tratí a Lesnov (Statistický lexikon 2005).

Územně správní členění města Jihlavy je zachyceno v mapách (Mapa 2, Mapa 3, Mapa 4).¹

Tabulka 3: Základní sídelní jednotky (v intravilánu města jde o urbanistické obvody) na území města Jihlavy

ZSJ	Kód ZSJ	Číslo ZSJ
Antonínův Důl	157902	34
Vysoký Kámen	304140	26
Henčov	048682	37
Heroltice	038423	35
Horní Kosov	043087	44
Hosov	043095	43
Hruškové Dvory	048691	36
Jihlava-historické jádro	059676	1
U nemocnice	059684	2
Nemocnice	059692	3
Březinovy sady	059706	4
Sídliště Březinovy sady	059714	5
Léčebný ústav	059722	6
Na valech	059731	7
Brtnické předměstí	059749	8
Znojemská	059757	9
U větrníku	059765	10
Seifertova	059773	11
U hřbitova	059781	12
U domu zdraví	059790	13
U řeky	059803	14
Kalvárie	059811	15
Helenín	059820	16
Pančava	059838	17
U mlýna	059854	19
Bedřichov	059871	21
Královský vršek	059889	22
Průmyslový obvod u Bedřichova	059897	23
Zadní Bedřichov	059901	24
Hruškové Dvory-prům. obvod	304166	28
Na dolech	304174	29

¹ Na mapě, která vymezuje části města (Mapa 3), není zvlášť zachycena městská část Červený Kříž, jež je zde součástí městské části Antonínův Důl.

Za tratí	304182	30
Lesnov	314099	55
Kosov	091375	46
Pávov	059919	25
Pístov	121002	40
Popice	125768	41
Sasov	059846	18
Staré Hory	059862	20
Vysoká	121011	42
Zborná	191612	32
U Karlova lesa	304158	27

Zdroj: SLDB 2001, data pro GIS

2.4.2. Popis částí (čtvrtí) města

Území statutárního města Jihlava má 16 městských částí. K tomu, abychom se s nimi blíže seznámili, je určena tato kapitola. Informace jsem čerpala ze Statistického lexikonu obcí z roku 2005 a z Územního plánu města z roku 1999.

Antonínův Důl a Červený Kříž. V roce 1976 byly obě části připojeny k Jihlavě. Zástavbou Antonínova Dolu prochází částečně funkční biokoridor č. 24 (v řešeném území bez biocentra). Od 80. let roste počet obyvatel rychleji než samotná Jihlava, ale nemůžeme říci, že se jedná o proces desurbanizace. Co se týče bytové zástavby, jedná se o bydlení individuální tzv. venkovského typu, včetně užitkových zahrad a pozemků. Nachází se zde jednopodlažní solitérní maloobjemová zástavba. Území je součástí severní průmyslové zóny Bedřichov – Pávov a prochází jí dálnice D1 Praha – Brno. Městské části Antonínův Důl i Červený Kříž jsou plynofikovány a představují jednu z rozvojových ploch pro bydlení, přičemž v roce 2001 měl Antonínův Důl 168 bytů a Červený Kříž 66 bytů.

Pávov. K Jihlavě byl připojen v roce 1968 a současná výměra jeho katastru je 1 172 ha (jsou zde zahrnuty i městské části Antonínův Důl a Červený Kříž). V Pávově je významnější podíl osob starších 60 let. Nachází se zde rozsáhlejší zóna druhého bydlení (chataření) v rámci celé Jihlavy. Na území Pávova vyrostla průmyslová zástavba (areál firmy Bosch), jedná se o důležitou jihlavskou průmyslovou výrobní zónu. Individuální bydlení má charakter městského typu, to znamená, že obytný domek je obklopen okrasnou a pobytovou zahradou (jednopodlažní solitérní zástavba). I v případě Pávova mluvíme o rozvojové ploše pro bydlení, kdy stávající počet bytů je 118. Příměstská rekreace je Jihlavanům dopřána proto, že

se zde nachází otevřené koupaliště Pávovský rybník. Území protíná důležitá komunikace, kterou je přivaděč k dálnici D1.

Henčov. Jedná se o individuální zónu bydlení venkovského typu. Henčov s 58 byty představuje rozvojovou plochu pro bydlení. Je plynofikován. Na jeho území je umístěno sportovní letiště Aeroklubu Jihlava. V Henčově je umístěna skládka komunálního odpadu.

Heroltice. Roku 1976 byly připojeny k Jihlavě. Nachází se zde výrobní a skladová zóna Heroltice – Karlův Les, která navazuje na výrobní zónu Pávov. Zároveň toto území představuje rozvojovou zónu pro výrobu i rozvojovou plochu pro bydlení. Obytná zástavba je jednopodlažní a solitérní. Počet bytů je 59.

Horní Kosov. Na jeho území se nachází přírodní rezervace Zaječí skok. Od 80. let roste rychleji než samotná Jihlava, ale nejedná se o proces desurbanizace. Ve 2. polovině 20. století byl pohlcen Jihlavou. Převažuje zde individuální bydlení, ale předpokládá se zastavění území i vícepodlažní blokovou zástavbou, protože toto území bezprostředně sousedí se ZSJ Na Dolech, kde vzniká moderní vícepodlažní bloková zástavba. Počet bytů je 1 024.

Hosov. Na jeho území objevíme lokální funkční biocentrum č. 41 Pod kopcem. Nachází se zde chatová zástavba, ale je nejmenší v rámci řešeného území. Mluvíme o individuálním bydlení venkovského typu s 38 byty. Zasahuje sem pásmo hygienické ochrany I. a II. stupně pro vodárenské rybníky Pístov. Je zavedena vodovodní síť a plynofikace. Od roku 1980 je součástí Jihlavy.

Hruškové Dvory. Přírodní památka Helenínská skála. Připojení Hruškových Dvorů k Jihlavě se uskutečnilo v roce 1976. Jedná se o výrobní a skladovou výrobní zónu. S územím se počítá jako s rozvojovou plochou pro výrobu a bydlení (v roce 2001 mělo 48 bytů). Dosavadní bytová zástavba je jednopodlažní solitérní až řadová.

Kosov. Na jeho území najdeme lokální funkční biocentrum č. 26 Ke Kosovu. Představuje individuálního bydlení venkovského typu s rozvojovou plochou pro bydlení, počet bytů při posledním sčítání byl 27. V Kosově je lokalizována zóna drobné výroby, kde jsou zastoupena přísnější kritéria na ochranu okolního prostoru. Od roku 1980 je součástí Jihlavy.

Pístov. Má 48 bytů a nachází se zde rozvojové plochy pro bydlení. V Pístově je zastoupeno individuální bydlení jednopodlažní většinou solitérní zástavbou. Pístovem prochází nadregionální komunikace I/38. Na jeho území je postaven vojenský areál Armády ČR, který je spojen tzv. „tankovou cestou“ do ústředního areálu Armády ČR v Jihlavě. Vodárenské rybníky Pístov požívají náležité ochrany – pásmo hygienické ochrany I. a II. stupně. Je zavedena vodovodní síť. Počínaje rokem 1976 je součástí Jihlavy.

Popice. Bytová zástavba je charakteristická individuálním bydlením venkovského typu s rozvojovou plochou pro bydlení, počet bytů podle sčítání v roce 2001 je 21. K městu Jihlava byly Popice připojeny v roce 1976.

Sasov. Na jeho území narazíme na lokální funkční biocentrum č. 33 U Sasova. Je zde chatová zástavba. V Sasově počítáme s rozvojovými plochami pro bydlení. Počet bytů 42. Ve 2. pol. 20. století byl pohlčen Jihlavou.

Staré Hory. V minulosti byla pro toto území typická hornická činnost a zpracování rudy (odtud pochází i název této části města). Dnes se zde mimo jiné nachází lokální funkční biocentrum č. 19 Staré Hory. Od 80. let roste rychleji než samotná Jihlava, ale nedá se říci, že jde o proces desurbanizace. Z bytové zástavby se zde prosadilo individuální bydlení městského typu, jednopodlažní solitérní i řadová zástavba, je jednou z rozvojových zón pro bydlení. Počet bytů je 343. Stabilizovala se zde výrobní zóna, která je zastoupena průmyslovými podniky Bosch, Motorpal.

Vysoká. Převládá individuální bydlení venkovského typu (13 bytů), na jejím území je pásmo hygienické ochrany I. a II. stupně pro vodárenské rybníky Pístov. Zavedena vodovodní síť. K Jihlavě byla připojena roku 1976.

Zborná. Ve Zborné se jedná o bydlení venkovského typu (48 bytů) s rozvojovou plochou pro bydlení, kde postupně vznikají poměrně luxusní vily jihlavské elity. Kolem kopce Rudného (613 m. n. m.), na němž je zřícenina rozhledny Šacberk, vede naučná hornická stezka a ze severní svah je odlesněn, protože je zde v provozu sjezdovka. Roku 1976 byla připojena k Jihlavě.

Jihlava. V současné době má Jihlava 18 052 bytů. Jejich skladba je překvapivá, protože kromě historických částí města vznikla Jihlava stavebně převážně po roce 1945, kdy bylo postaveno asi 75 % všech trvale obydlených bytů (do roku 1991), což svědčí o relativní prosperitě Jihlavy ve 2. pol. 20. století. V zástavbě města je početněji zastoupena luxusnější zástavba z meziválečného období. V jádru města najdeme obytnou vícepodlažní ulicově-blokovou zástavbu, na sídlištích je zastoupena mnohopodlažní bloková zástavba sídlišť (např. sídliště Březinovy sady, sídliště U hřbitova, U nemocnice). Pokud budeme mluvit o nové obytné vícepodlažní zástavbě, jedná se o ojedinělé stavby například v ulici U koželuhů na pravé straně Koželužského potok, dále v ulici Poláčkově a F. X. Šaldy (ZSJ Na Dolině). S obytnou jednopodlažní solitérní až řadovou zástavbou rodinných domků se setkáme např. v urbanistickém obvodu Kalvárie, ulice Musilova a Holíkova (ZSJ Brtnické předměstí) a v dalších.

Celkově můžeme říci, že všechny městské části (mimo vlastní městskou část Jihlava) jsou vhodné rozvojové plochy pro bydlení, přičemž městská část Pávov, Heroltice a Hruškové Dvory se mohou rozvíjet i ve výrobní průmyslové sféře (průmyslové a průmyslově obslužné plochy). Většina městských částí byla k Jihlavě připojena ve druhé polovině 20. století (roky 1968, 1976 a 1980).

2.4.3. Charakteristika obyvatelstva

Charakteristika obyvatelstva zahrnuje řadu dílčích údajů, které jsou důležité jak pro vývoj celého státu, tak i jednotlivých měst a obcí. Ani Jihlava není výjimkou, a tak se na těchto řádcích dozvíme základní charakteristiku obyvatelstva, jež bude doplněna v analytické části diplomové práce.

Vývoj počtu obyvatelstva po 2. světové válce se výrazně změnil, bylo to způsobeno tím, že Jihlava už od svého založení ve 30. letech 13. století byla německé město, a tak německá národnost zde převažovala až do vzniku nového československého státu v roce 1918. Přesto soužití Čechů a Němců bychom mohli označit jako bezproblémové až do září 1938, kdy Československu bylo odebráno pohraničí, ale hlavně března 1939, kdy na území našeho státu byl zřízen Protektorát Čechy a Morava. Po válce v důsledku Benešových dekretů byla nucena většina jihlavských Němců opustit své domovy, a proto se výrazně snížil počet obyvatel a také se proměnila národnostní struktura obyvatel.

Růst počtu obyvatel souvisel s rozšířením průmyslové výroby (podniky Motorpal, Kronospan). Sedmdesátá léta zastihla i Jihlavu v tzv. „baby boomu“, ilustrují nám to počty obyvatel v roce 1970 a v roce 1980. V roce 1970 Jihlava měla 41 694 obyvatel a v roce 1980 již 49 770, takže došlo k přírůstku obyvatel o 19 %. Během 80. let došlo jen k mírnému nárůstu a od 90. let pozorujeme pokles počtu obyvatel. Důvodem úbytku jihlavských obyvatel byla administrativní změna správního území města Jihlavy v roce 1991, dále převaha počtu zemřelých nad narozenými a v neposlední řadě i vzrůstající tendence vystěhovaných. „Teprve od roku 2005 došlo k zastavení tohoto negativního trendu a v současné době se počet stálých obyvatel města Jihlavy pohybuje kolem 51 tisíc, což je zhruba jedna polovina všech obyvatel okresu Jihlava“ (Integrovaný plán rozvoje 2009). Jihlava má přibližně 51 222 obyvatel (k 31. 12. 2009), což z ní činí největší město v kraji.

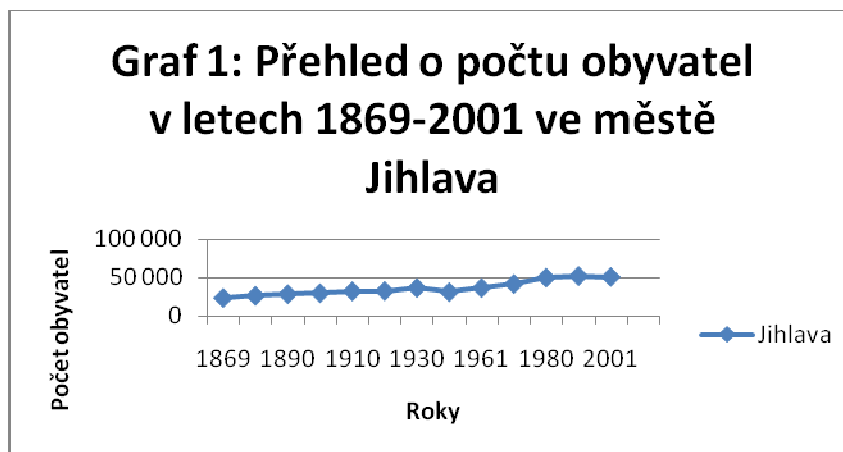
Tabulka 4 přehledně vykresluje, jak se vyvíjel počet obyvatel ve městě Jihlava mezi lety 1869 až 2001. Z této tabulky vzešel Graf 1, kdy máme dané hodnoty zachyceny i v grafické

podobě. V tabulky i grafu vyplývá, že počet obyvatel Jihlavy až do roku 1930 plynule rostl, i když v letech 1920 až 1930 můžeme pozorovat, poměrný nárůst obyvatel, což si vysvětlují tím, že do Jihlavy se začalo stěhovat hlavně české obyvatelstvo. Rok 1940 není ve statistice zachycen, protože v té době probíhala II. světová válka a statistiky nebyly objektivní. Po válce došlo k odsunu Němců z Jihlavy, a proto se snížil počet obyvatel. V roce 1961 se Jihlava dostala na svou předválečnou úroveň v počtu obyvatel, zřejmě způsobenou poválečných „baby boomem“ a také výstavbou průmyslových podniků, které do Jihlavy přilákaly další obyvatele. Sedmdesátá léta byla typická obrovským nárůstem porodnosti, jež byla podporována i vládní politikou. Od devadesátých let dochází ke stagnaci počtu obyvatel a pozvolnému úbytku populace, který bude narušen v prvním desetiletí 21. století zvýšenou porodností („Husákovy děti“ budou mít své vlastní potomky.).

Tabulka 4: Retrospektivní přehled o počtu obyvatel v letech 1869-2001 na administrativním území města Jihlava

	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
Jihlava	23 833	26 559	28 577	29 858	32 344	32 702	36 659
	1950	1961	1970	1980	1991	2001	
Jihlava	31 268	36 528	41 694	49 770	51 831	50 702	

(Zdroj: Statistický lexikon 2005)



Tabulka 5 pojednává a populačním vývoji města a jeho částí za období 30 let, které je vymezeno roky 1970 a 2001. V tomto intervalu můžeme sledovat, jaké městské části se rozvíjely a jaké naopak upadaly. Mezi prosperující části města, co se týče počtu obyvatel, můžeme zařadit mimo vlastní Jihlavu například Horní Kosov, Hosov a Staré Hory. Hruškové Dvory a Heroltice patří mezi městské části s ubývající populací.

Tabulka 5: Populační vývoj města a jeho městských částí 1970 - 2001

Město, městská část	1970	1980	1991	2001
Jihlava – území města	41 694	49 770	51 831	50 702
Antonínův Důl		392	560	481
Červený Kříž		222	192	210
Henčov	180	192	155	178
Heroltice	212	172	147	140
Horní Kosov	267	627	2 276	3 295
Hosov	73	114	120	126
Hruškové Dvory	153	123	142	116
Jihlava	39 368	46 588	46 518	44 243
Kosov	100	74	71	85
Pávov	357	350	341	322
Pístov	132	142	120	126
Popice	65	61	50	49
Sasov	124	108	116	105
Staré Hory	477	463	892	1 061
Vysoká	50	49	44	43
Zborná	136	93	87	122

(zdroj: Statistické lexikony z let 1970, 1980, 1991 a 2001)

Ve vlastním městě Jihlava (části obce) žije převážná část obyvatel a průměrná hustota zalidnění zde dosahuje čísla 1 896 obyvatel na km² (průměrná hustota zalidnění Jihlavy je 565 obyvatel/km²). Pro ostatní katastrální území, pokrývajících zbylých 15 městských částí, je typická jejich poloha při okraji města a nízká hustota zalidnění (Integrovaný plán rozvoje 2009).

Tato tabulka zachycuje část obce Jihlava s jejími základními sídelními jednotkami (ZSJ) neboli urbanistickými obvody.

Tabulka 6: Počet obyvatel v urbanistických obvodech Jihlava ve vybraných letech

Část obce a její ZSJ	1980	1991	2001
Jihlava - část obce	46 588	46 518	44 243
Jihlava - historické jádro	4 527	3 779	3 421
U nemocnice	2 921	2 522	2 912
Nemocnice	32	56	17
Březinovy sady	8	12	7
Sídliště Březinovy sady	8 626	10 090	8 964
Léčebný ústav	153	138	85

Na valech	500	392	359
Brtnické předměstí	4 331	4 962	4 598
Znojemská	64	42	36
U větrníku		0	54
Seifertova	4 240	4 545	4 227
U hřbitova	4 296	3 989	3 792
U domu zdraví		3 276	3 268
U řeky	605	520	470
Kalvárie	1 092	1 041	1 047
Helenín	525	442	488
Pančava	9	0	12
U mlýna	46	43	33
Bedřichov	2 531	3 369	3 446
Královský vršek	5 283	4 358	4 026
Prům. obvod u Bedřichova		28	37
Zadní Bedřichov	472	332	305
Hruškové Dvory - prům. obvod		0	17
Na dolech		2 291	2 358
Za tratí	2	0	
Lesnov		291	264

(zdroj: Statistické lexikony z let 1970, 1980, 1991 a 2001)

Počet obyvatel a hustota zalidnění jednotlivých základních sídelních jednotek města Jihlava v roce 2001 je zobrazena v Mapě 4 a Mapě 5. K těmto mapám přikládám tabulku (Tabulka 7) s jednotlivými hodnotami.

Tabulka 7: Počet obyvatel a hustota zalidnění ZSJ města Jihlavy v roce 2001

ZSJ	Počet obyvatel	Rozloha (ha)	Hustota zalidnění (obyv./ha)
Antonínův Důl	297	140	2,12
Vysoký Kámen	184	600	0,31
Henčov	178	510	0,35
Heroltice	140	310	0,45
Horní Kosov	3 295	410	8,04
Hosov	126	690	0,18
Hruškové Dvory	116	160	0,73
Jihlava-historické jádro	3 421	40	85,53
U nemocnice	2 912	65	44,8
Nemocnice	17	10	1,7
Březinovy sady	7	50	0,14
Sídlíště Březinovy sady	8 964	70	128,06
Léčebný ústav	85	15	5,67

Na valech	359	70	5,13
Brtnické předměstí	4 598	110	41,8
Znojemská	36	50	0,72
U větrníku	54	140	0,39
Seifertova	4 227	60	70,45
U hřbitova	3 792	50	75,84
U domu zdraví	3 268	40	81,7
U řeky	470	70	6,71
Kalvárie	1 047	35	29,91
Helenín	488	150	3,25
Pančava	12	160	0,08
U mlýna	33	45	0,73
Bedřichov	3 446	210	16,41
Královský vršek	4 026	40	100,65
Prům. obvod u Bedřichova	37	90	0,41
Zadní Bedřichov	305	110	2,77
Hruškové Dvory-prům. obvod	17	200	0,09
Na dolech	2 358	60	39,3
Za tratí	0	80	0
Lesnov	264	390	0,68
Kosov	85	550	0,15
Pávov	322	400	0,81
Pístov	126	590	0,21
Popice	49	700	0,07
Sasov	105	170	0,62
Staré Hory	1 061	215	4,93
Vysoká	43	490	0,09
Zborná	122	350	0,35
U Karlova lesa	0	90	0

(zdroj: SLDB 2001, data z katastrálního úřadu)

Další demografické údaje jako podíl mužů a žen, věková struktura a další najdete v analytické části této práce.

2.4.4. Charakteristika výrobních kapacit a ploch

V této kapitole se seznámíme s několika současnými významnými výrobci a firmami. Ale nejdříve stručná historie vývoje jihlavského průmyslu.

Řemeslná výroba se v Jihlavě začala rozvíjet již velmi záhy po jejím povýšení na město (kolem poloviny 13. století), jednalo se hlavně o klíčový textilní průmysl (výroba sukna), který Jihlavu provázel až do 19. století, kdy jihlavští mistři nezareagovali na nástup průmyslové revoluce a zavádění strojů do výroby. Pro město Jihlava to představovalo stagnaci a určitý úpadek oproti ostatním českým městům. Významný rozkvět průmyslu nastal až po druhé světové válce, kdy je Jihlava preferována mezi ostatními městy ve výstavbě průmyslových objektů.

Druhá polovina 16. století byla svědkem největšího rozmach rozvinutého soukenictví, sukna se vyvážela v rámci království, ale rovněž i do zahraničí. V Jihlavě v této době najdeme mnoho soukenických dílen, a proto je rozvoj města spjat s jejich úspěchy a neúspěchy. V 16. století v místech dnešního areálu Motorpalu ve Starých Horách vznikla nejstarší papírna na západní (Pohl 1996).

Jihlava v první etapě průmyslové revoluce zaspala, což ji poznamenalo i v dalším vývoji. Přerod Jihlavy v průmyslové centrum byl pomalý ve srovnání s ostatními městy. V Jihlavě byly malé a nevýznamné podniky. Soukenictví stále patřilo k hlavním odvětvím, ale stávalo se zaostalým, protože převládala ruční výroba a v provozu bylo jen málo strojů. V roce 1801 do Jihlavy přišel houslový virtuóz Johann Tost, který nechal vystavět velkou továrnu na výrobu suken v dnešní Havlíčkově ulici, ale Tost nemá podnikatelské nadání a definitivní ránu mu zasahuje rakouský státní bankrot (1811). Období ohraničené 40. a 60. léty 19. století je charakteristické nezaměstnaností soukeníků a zchudnutí soukenických mistrů. Došlo to až tak daleko, že musel zasáhnout stát, když přeložil tabákovou továrnu z Louky u Znojma do Jihlavy do sídla bývalé Tostovy továrny, kde je dnes Tesla. Pro město byla typická výroba piva, které se do roku 1860 vařilo ve čtyřech malých pivovarech, po roce 1861 vznikl nový velký pivovar u Vrchlického ulice. Nepočítáme-li nový pivovar ve Vrchlického ulici, vznikly průmyslové provozy jen na Koželužském potoce jižně od hradeb a východně od Znojenské ulice a dále kolem severní části Srázné ulice severně od města. Většina ostatních, původem vesměs starších průmyslových provozů, zůstala seskupena do několika celků podél řeky Jihlavy (Staré Hory, Dřevěné Mlýny a později kolem hlavního vlakového nádraží).

K největšímu průmyslovému rozvoji Jihlavy došlo po roce 1945, kdy byly do Jihlavy umístěny závody textilního a strojírenského průmyslu. Do této doby spadají kořeny některých podniků, o nichž budou pojednávat následující řádky.

BOSCH DIESEL, s. r. o. byl v Jihlavě založen v roce 1993 jako společný podnik německé firmy Robert Bosch GmbH ze Stuttgartu a jihlavského strojírenského závodu

Motorpal a.s. V roce 1996 se firma Robert Bosch GmbH stala jediným vlastníkem společnosti Bosch Diesel s.r.o. v Jihlavě, kdy prvořadým úkolem bylo postavit nové výrobní prostory a zahájit výrobu. Výrobní program dnes zahrnuje komponenty automobilové techniky pro divizi diesellové systémy. Hlavním programem jsou diesellová vstřikovací čerpadla, tlakové zásobníky (raily), regulační ventily tlaku, sériové opravy vstřikovacích systémů, nářad'ovna a drobné práce. Za dobu svého působení v Jihlavě prošla firma velkým rozvojem. Dnes působí na ploše téměř 650 tisíc m² s více než 6 tisíci pracovníky a je největším zaměstnavatelem v regionu. Podnik má tři závody: Závod I – Humpolecká (ZSJ Staré Hory), Závod II – Na Dolech (ZSJ Na Dolech) a největší Závod III – Pávov (ZSJ Pávov). Zpracováno podle www.bosch.cz/.

MOTORPAL, a. s. je nejvýznamnější výrobce vstřikovacích systémů pro diesellové motory, specializuje se také na přesné strojírenství. Jedná se o českou firmu, která byla založena v roce 1946. Klíčovými produkty firmy jsou vstřikovací čerpadla, vstřikovače, vstřikovací trysky pro vznětové motory a dále přesné obráběné dílce pro automobilový průmysl. Motorpal tvoří v současné době čtyři výrobní závody, umístěné v Jihlavě (ZSJ Staré Hory), Jemnici, Batelově a Velkém Meziříčí. Firma má asi 1 400 zaměstnanců a je významným zaměstnavatelem v kraji Vysočina. (Podle www.motorpal.cz/).

AUTOMOTIVE LIGHTING, s. r. o. je součástí jednoho z největších nadnárodních holdingů vyrábějících automobilovou světelnou techniku. Zabývá se vývojem a výrobou předních světlometů, mlhovek a ukazatelů směru a to jak pro sériovou výrobu, tak i pro náhradní díly. Svoje první světlometry společnost vyrobila na podzim roku 1997 ještě jako firma Bosch. Původním sídlem byly pronajaté prostory Alfatex v Jihlavě. V Česku Automotive Lighting existuje od května 1999, kdy vznikla jako joint venture německé firmy Robert Bosch GmbH a italské společnosti Magneti Marelli. Od roku 2003 je jediným vlastníkem společnost Magneti Marelli z koncernu Fiat. V roce 2000 došlo k přestěhování do nových prostor v jihlavské průmyslové zóně Pávov (ZSJ Pávov). Původní rozloha prostor byla 31 tis m², dnes 40 m². V roce 2005 se výroba světlometů pro trh náhradních dílů přestěhovala do závodu ve Stříteži. (Podle www.al-lighting.cz/).

TESLA Jihlava, a. s. se zaměřuje na vývoj, konstrukci, výrobu a prodej elektromechanických prvků pro automobilový průmysl, elektroniku a elektrotechnický průmysl. Tradice firmy sahá až do roku 1958, od té doby firma prodělala velký vývoj vyráběného sortimentu výrobků, ale i výrobní technologie a výrobních prostor. Firma sídlí v průmyslovém areálu v Jihlavě – Hruškových Dvorech, kde byla vedle původních budov

postavena nová hala. Skupina Výrobních a servisních společností Tesla Jihlava tvoří společnosti: MODIA a.s., TT Klávesnice a.s., Decoleta a.s., TT MEDEA a.s. (Zpracováno podle www.teslaji.cz/).

MORAVSKÉ KOVÁRNY, a. s. se zabývají výrobou zápusťkových výkovků s ocelí tvářených za tepla pro automobilový průmysl, stavební průmysl, drážní techniku, zemědělské a stavební stroje. V roce 1920 byla založena firma ZALABEK A SPOL., 1948 znárodnění firmy a začlenění do ZBROJOVKY Brno, během 2. světové války probíhala výroba munice, vozidel a letadel (zbrojní průmysl), 1953 nový název Moravské kovárny, 1958 došlo ke zrušení názvu a samostatnosti (jsou součástí ZBROJOVKY Vsetín), v letech 1069-74 probíhala výstavba nového závodu v Hruškových Dvorech, 1976 přejmenovány na KOVOLIT, 1989 přijetí názvu Moravské kovárny (už nejsou součástí Kovolit Modřice). V roce 1990 se zahájila privatizace, společnost se stala akciovou. Většinu akcií zkuovala rakouská rodinná firma PENN Ges. m. b. H., která dnes vlastní 97 % akcií. (Informace z www.mokov.com/cz).

KRONOSPAN ČR, s. r. o. je součástí nadnárodní skupiny Kronospan. Je jedním z největších a nejmodernějších výrobců velkoplošných materiálů na bázi dřeva v Evropě. Navazuje na tradici dřevařské výroby v Jihlavě, kde na území stávajícího závodu, založil v roce 1883 Julius Schindler pilařskou výrobu. V roce 1957 se začalo s výrobou dřevotřískových desek. Tato výroba vytvořila základ závodu v době, kdy začala s bývalými Jihlavskými dřevařskými závody kooperovat skupina Kronospan (1994). Kronospan vyrábí dřevotřískové desky, které dále zpracovává na laminátové dřevotřískové desky a pracovní desky. Významně se podílí na recyklaci dřevního odpadu. (Podle www.kronospan.cz). Kronospan patří k velkým znečišťovatelům životního prostředí, proto je v hledáčku Ministerstva životního prostředí, které mu několikrát udělilo pokutu kvůli vysokým emisím, nutno poznamenat, že Kronospan se snačí čelit tlaku ministerstva i Jihlavanů tím, že investuje prostředky do moderních filtrů na své kouřící komíny, které upoutávají pozornost většiny návštěvníků krajského města.

MORAVIA LACTO, a. s. se na domácím trhu profiluje jako dodavatel základních čerstvých mléčných výrobků, polotvrdých a tvrdých sýrů. V oblasti zahraničního obchodu se jedná zejména o export sušeného mléka, másla, polotvrdých a tvrdých sýrů a zahuštěné syrovátky. Roku 1928 zahájila provoz mlékárna, v roce 1960 byly Jihlavské mlékárny, n. p. začleněny do organizační a výrobní struktury Lacrum, n. p., Brno. Na začátku 90. let byl majetek mlékárny privatizován a v roce 1994 byla založena společnost JIMA Jihlavské

mlékárny, a. s., která sdružovala mlékárnu v Jihlavě a Telči. V rámci nové marketingové strategie od roku 2004 nahradil název Jihlavské mlékárny nový název Moravia Lacto a výrobky jdou na trh pod značkou Moravia. Společnost má necelých 200 zaměstnanců a sídlí v Jihlavě na Jiráskově ulici (ZSJ U mlýna) - podle www.moravialacto.cz/.

SAPELI je česká firma, která se specializuje na výrobu dveří a zárubní s přírodní dýhou. Výrobou začala někdy kolem roku 1870 v Polné, v roce 1948 podnik znárodněn. V roce 1992 byl podnik v rámci restituce vrácen synovi dřívějšího majitele. V roce 1998 vyrostla v Polné nová výrobní hala a zároveň došlo k otevření obchodního centra v Jihlavě – Bedřichově (ZSJ Zadní Bedřichov). Rok 2002 znamenal přesun výroby zárubní do závodu v Jihlavě – Starých Horách (ZSJ Na dolech). V dnešní době Sapeli zaměstnává asi 400 pracovníků - zdroj: www.sapeli.cz.

2.4.5. Charakteristika zařízení služeb a obsluhy

Statutární město Jihlava disponuje poměrně rozsáhlou veřejnou infrastrukturou služeb² zahrnující různé oblasti lidské činnosti, které ve srovnání s obdobnými sídly odpovídá počtu jeho obyvatel a dalším funkcím, které v rámci relativně širokého spádového regionu plní. Přesto již v současnosti kapacity, technický stav či kvalita v některých oblastech občanské vybavenosti a veřejných služeb neodpovídají stávajícím potřebám obyvatel města či dalších osob využívajících tuto infrastrukturu na území města ve vztahu k jejich poptávce po daných veřejných službách či nárokům na kvalitu této infrastruktury. Musíme brát ohled na budoucí očekávané vývojové ekonomické, sociální, demografické a další trendy a rovněž počítat se zvyšováním kapacit a kvality daných oblastí (Integrovaný plán rozvoje 2009).

Občanskou vybavenost sloužící obyvatelům ve zdravotnickém sektoru představují nemocnice, psychiatrická léčebna, středisko záchranné služby a řada dalších zdravotnických zařízení.

Občanská vybavenost k uspokojování potřeb obyvatel patří infrastruktura veřejných služeb. Co se týče vzdělání, je relativně dostatečný počet škol a školských zařízení. Město má jednu vysokou školu (Vysoká škola polytechnická), 21 středních škol, 11 základních škol a 17 mateřských škol. Oblast sociálních služeb je zastoupena domovem pro seniory, domy s pečovatelskou službou, stacionáři, církevními a neziskovými organizacemi, jejichž náplní je prevence sociálního vyloučení.

² Můžeme se rovněž setkat s označením občanská vybavenost.

V Jihlavě je dostatečné množství kulturních zařízení jako například knihovny, kina, přírodní amfiteátr (letní kino), divadlo, Dělnický dům, Muzeum Vysočiny, galerie a výstavní sítě. Pořádají se zde nejrůznější akce spojené s hornickou historií města, Hudební festival Gustav Mahler, Festival sborového umění Jihlava, Jihlavské dny hudby, Mezinárodní festival dokumentárního filmu a další. Je ovšem nutné opravit některé stávající prostory, kde se akce pořádají. Chybí zde vlastní kulturní centrum s dostatečnou kapacitou a reprezentativností.

Sportovních možností je v krajském městě dostatek. Ve sportu dominuje hlavně hokej (Dukla Jihlava), fotbal (FC Vysočina). Můžeme říct, že obě hlavní jihlavská sportoviště se nachází relativně blízko u sebe, kdy je dělí vzdušná vzdálenost asi 600 metrů, přičemž fotbalový stadion představuje pomyslné centrum sportovních aktivit. Jihlava nabízí 3 otevřené sportovní stadiony, aquacentrum Vodní ráj, dva kryté bazény, 25 tělocvičen (včetně školních), 31 sportovních hřišť a další zařízení pro tělovýchovu, ale i přesto poptávka po sportovním vyžití obyvatel převyšuje nabídku. Pro děti město nabízí 182 dětských hřišť, u některých je nutná obnova. Důležité sportovní plochy jsou v ZSJ U nemocnice (zimní stadion, hokejbalové hřiště), ZSJ U domu zdraví (fotbalový stadion, plavecký stadion), ZSJ U řeky (tenisové kurty, loděnice, aquacentrum).

Z oblasti obchodních služeb můžeme zmínit nově postavené (podzim 2008 otevřeno) obchodní centrum City Park, dále problematický Prior, na výpadovce směrem na Brno ležící Tesco, nákupní zóna u řeky Jihlava (Kaufland, Baumax) a na sídlištích obslužné obchody. Jinak se služby soustředí hlavně v centru města, stejně jako veřejná správa.

K vyhodnocení polohy těchto zón dojde v rámci analýzy prostorové struktury města Jihlava (viz subkapitola 5. 2. Funkční prostorová struktura).

2.4.6. Charakteristika dopravních komunikací

Charakteristiku dopravy můžeme rozdělit na charakteristiku silniční, železniční, a jelikož se v Jihlavě nachází letiště, i charakteristiku letecké dopravy. Specifickým druhem dopravy je pak doprava městská.

Silniční komunikace. Nadřazeným prvkem komunikačního systému města Jihlava je dálnice D1 Praha – Brno, která je situována na území mezi okrajovými částmi Pávov a Antonínův Důl – Červený Kříž. Dálnice D1 zde prochází od severozápadu směrem na jihovýchod. Jihlava je na dálnici napojena především silnicí I/38 z dálniční křižovatky Pávov, a pak z dálniční křižovatky Velký Beranov prostřednictvím silnice II/353 a II/602, dále

z dálniční křižovatky Větrný Jeníkov silnicemi II/523 a II/1311. Dálnice D1 má pro Jihlavu klíčový význam, protože nabízí rychlé spojení s největšími českými městy, Prahou a Brnem, a proto Jihlava jako město může nabídnout domácím i zahraničním investorům zajímavé plochy k podnikání (viz oblast Pávova).

Městem vedou komunikace nadregionálního významu a to silnice I/38 (mezinárodní tah E59, Mladá Boleslav - Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Vídeň) a silnice II/602 (Pelhřimov – Jihlava – Brno).

V Tabulce 8 jsou přehledně vypsány komunikace, které procházejí městem Jihlava.

Tabulka 8: Významné silniční komunikace regionálního významu – silnice II. třídy

II/523	do Jihlavy od severozápadu (Humpolec - Jihlava)
II/405	do Jihlavy od jihovýchodu (Třebíč - Okřížky - Brtnice - Jihlava)
II/352	do Jihlavy od severovýchodu (Polná - Jihlava)
II/353	od silnice II/602 směr Velký Beranov (Jihlava - Velký Beranov - Žďár n. Sáz.)
II/406	od silnice II/602 směr Kostelec u Jihlavy (Jihlava - Třešť - Telč)

(zdroj: www.rsd.cz ze dne 5. 12. 2009 a Územní plán města 1999)

Železniční komunikace. Nedosahuje takového významu jako silniční doprava, přesto Jihlavou prochází některé důležité železniční tratě, na nichž jsou provozovány rychlíkové spoje hlavně směrem na Brno a České Budějovice, popřípadě Plzeň.

Následující tabulka (Tabulka 9) ukazuje čísla tratí, procházejících Jihlavou, jejich stav a směr, jakým protínají město.

Tabulka 9: Významné železniční tratě

č. 240	Brno - Okřížky – Jihlava – Havlíčkův Brod (Jednokolejná, částečně elektrizovaná. Prochází severovýchodní částí obce, je na ní umístěna železniční stanice Jihlava - hlavní nádraží.)
č. 225	Veselí n. Luž. - Jindřichův Hradec - Horní Cerekev - Jihlava (Jednokolejná, elektrizovaná. Do Jihlavy přichází ze západu, vede zastavěnou částí města, na jehož území je stanice Jihlava - město a Jihlava - hl. nádraží, kde se stýká s tratí č. 240.)

(zdroj: www.cd.cz ze dne 5. 12. 2009 a Územní plán města 1999)

Železniční tratě mají celostátní význam a jejich provozovatelem jsou České dráhy.

Letecká doprava. Statutární město Jihlava ani jeho region není cílem mezinárodních ani vnitrostátních linek letecké dopravy. Z hlediska letecké dopravy je region nevýznamný. U Henčova je umístěno sportovní letiště Aeroklubu Jihlava. Letiště má nezpevněné vzletové a přistávací dráhy, bez dráhového systému pro přiblížení podle přístrojů. Je využíváno ke cvičným a sportovním účelům a při leteckém ošetřování zemědělských kultur. Je třeba ho považovat za záložní letiště vzdušných sil Armády ČR, v případě vojenského ohrožení republiky může být použito jako přidružené letiště vzdušných sil dislokovaných v Náměstí nad Oslavou.

V areálu nemocnice je zřízena přistávací plocha vrtulníků Letecké záchranné služby. (Územní plán 1999).

Městská hromadná doprava. Dnes ji zajišťují autobusy a trolejbusy, ale kdysi jezdili Jihlavou i tramvaje. V srpnu 1909 byla zahájena veřejná doprava na první a jediné trati elektrické dráhy ve městě Jihlavě, vedoucí od nádraží na náměstí – v srpnu 2009 již od tohoto počínání uplynulo 100 let. V současné době se jihlavský dopravní podnik zabývá úvahami o ekologických vozidlech na zemní plyn. Ve vozovém parku je 29 autobusů a 32 trolejbusů, jež zabezpečují provoz na 8 autobusových linkách a 5 trolejbusových (viz Tabulka 10).

Tabulka 10: Současné linky MHD ve městě Jihlava

Autobusové linky:		Trolejbusové linky:	
4	Heroltice (Henčov) - Masarykovo náměstí	A	Dopravní podnik - Hlavní nádraží ČD
5	Zborná – V Ráji		
7	Popice (Vysoká) - Masarykovo náměstí	B	Hl. nádraží ČD - Hl. nádraží ČD
8	Hybrálec - Masarykovo náměstí	BI	Hl. nádraží ČD - Hl. nádraží ČD
9	Hosov - Masarykovo náměstí		
10	Kosov - Masarykovo náměstí	C	Horní Kosov - Březinova
12	Velký Beranov - Antonínův Důl	E	Motorpal - Dopravní podnik
36	Horní Kosov - Bosch Diesel		

(zdroj: www.dpmj.cz ze dne 24. 11. 2010)

Podrobněji se k tomuto tématu vyjádřím v kapitole o sociálně geografické poloze města (4. Analýza sociálně geografické polohy města Jihlava) a v kapitole 6. Analýza infrastruktury města.

2.4.7. Charakteristika rekreace a cestovního ruchu

Rekreaci a cestovní ruch můžeme rozdělit do dvou základních úrovní: pro místní obyvatele a pro návštěvníky. Samozřejmě je jasné, že někdy toto dělení obyvatel může být zavádějící a některé aktivity mohou splývat³, ale toto dilema není pro mou práci až tak podstatné.

Jihlava patří k městům, které svoji propagaci v oblasti cestovního ruchu mohou opřít o bohatou historii, která neměla význam pouze pro regionální dějiny kraje nebo českého státu, ale výrazně zasáhla i do dějin světových. Jde o hornictví (těžba, vydání jihlavského horního zákoníku, podle něhož se upravovaly poměry v hornictví v Evropě až do 18.), dále politické události jako svatba dětí Přemysla Otakara II. a císaře Rudolfa Habsburského, nebo vyhlášení basilejských kompaktát v roce 1436 a zvolení Zikmunda Lucemburského českým králem. Návštěvníci by neměli opomenout navštívit jihlavské náměstí, vyhlášené v roce 1951, respektive 1982, městskou památkovou rezervací, které představuje jedinečnou kombinaci gotické, renesanční a barokní architektury. V historickém středu se nachází 213 památkově chráněných objektů, z toho 70 památek. Za zhlédnutí rovněž stojí katakomby a hradby s unikátní bránou Matky Boží, jež přečkala bouřlivé 19. století, kdy musela část hradeb a ostatní městské brány ustoupit, aby nebránily rozvoji města během průmyslové revoluce.

Cestovní ruch v Jihlavě zvyšují i návštěvy zoo, muzea a dalších jihlavských kulturních akcí (akce spojené s postavou významného hudebního skladatele Gustava Mahlera, hornická Jihlava, festival dokumentárních filmů a další). V neposlední řadě zde objevíme hraniční kameny mezi českou a moravskou částí Jihlavy, které označovaly zemskou hranici, židovský hřbitov, naučnou hornickou stezku.

Jihlava může být výchozím bodem do Polné (hrad, barokní chrám Nanebevzetí Panny Marie, mrkvancová pouť, muzeum židovské kultury), do Třeště (proslulá výrobou betlémů), na hrad Roštejn, do Telče (městské jádro na seznamu UNESCO), do Brtnice, Rokštejna, Nové Říše (premonstrátský klášter). Návštěvník si může při těchto výletech nebo pobytech

³ Koho považujeme za místního a koho za návštěvníka? Návštěvník je podle mě ten, kdo přijíždí do daného místa z místa vzdálenějšího, než je 10 km.

vychutnávat přírodu Jihlavských vrchů a obdivovat její krásu a malebné přírodní scenérie (např. z věže hradu Roštejna).

Pokud budeme brát cestovní ruch a rekreaci z hlediska sportovního a odpočinkového vyžití, Jihlava a okolí v zimě nabízí upravené běžecké tratě a v létě síť cyklostezek, po kterých bychom měli dojet až do Rakouska. Běžecké tratě se upravují rolbou či skútreem na Čeříнку a v okolí Zborné (10 km tratí), jinak si je běžkaři obvykle vyšlapávají sami. Sjezdové lyžování se provozuje na několika sjezdovkách v okolí Jihlavy jako například v Brtnici, Čeříнку, Lukách nad Jihlavou a v Mrátkně, ale úplně nejbližší sjezdovka se nachází v městské části Zborná. Ta je na vrchu Rudném (též Šacberk) ve výšce 613 m. n. m., délka sjezdovky je 380 metrů. V Jihlavě se podařila realizovat cyklistická stezka z Jihlavy do Pístova, je rozdělena na část pro cyklisty a část pro pěší. V současné době se realizuje nadregionální projekt cyklostezky Jihlava – Třebíč – Raabs an der Thaya (Rakousko).

Milovníci plavání mají možnost zaplavat si v aquacentru Vodní ráj, které mohou využívat celoročně, protože se zde nachází krytý i venkovní bazén s nejrůznějšími atrakcemi, př. tobogán, divoká řeka, dvojskluzavka, perličková lůžka, atd. Součástí areálu je sauna a volejbalové a tenisové hřiště. Další bazén, který najdeme v Jihlavě, je šestidráhový bazén E. Rošického. V areálu je sauna, fitcentrum a kuželna. Pokud budeme chtít využít přírodní koupaliště, tím pravým bude Pávovský rybník u Jihlavy a nebo Borovinka. Je ovšem nutné v těchto lokalitách sledovat kvalitu vody.

Co se týče outdoorových sportů a činností, Jihlava nabízí vyhlídkové lety, tandemové saskoky z padáku, paragliding, turistiku, atletiku, painball, čtyřkolky, vodáctví, potápěčství, baseball, jezdeckví, hokejbal a další.

Mezi činnostmi, které může každý Jihlavan provozovat „pod střechou“, patří basketball, florball, volejbal, stolní tenis, házená, bojové sporty, moderní gymnastika, bowling, tanec, squash, fitness a další.

Sportovní vyžití obyvatel zajišťují hlavně tyto sportovní haly: Horácký zimní stadion, hala na Okružní ulici, hokejbalový areál na ulici Plk. Švece, areál na ulici Úprkova, hala Evžena Rošického, TJ Sokol Bedřichov, TJ Sokol Jihlava, TJ Start a další menší sportovní tělocvičny.

3. Diskuze s literaturou

3.1. Literatura pro geografickou a historickou charakteristiku řešeného území

V této kapitole je rozebrána literatura, kterou jsem použila při zpracování kapitoly s názvem „Geografická a historická charakteristika řešeného území“ (kapitola 2.) a jejích subkapitol, které se mimo jiné zabývají geologickou, geomorfologickou nebo hydrologickou charakteristikou, dále charakteristikou územně správního členění, obyvatelstva a samozřejmě nesmíme zapomenout na důležitou podkapitolu a tou je historický vývoj města.

Kniha *Křesadlo (1992)* nás seznamuje ve zkratce s bohatou historií Jihlavy a její kulturou. Dozvídáme se, že původní osada vznikla na stezce ve 30. letech 13. století, ale pozdější lokátoři založili nové město Jihlava na výhodnějším místě, které poskytovalo přirozenou ochranu pro město z několika stran. Kniha mi poskytla jakousi stručnou kostru pro stručnou charakteristiku historie Jihlavy.

Publikace *Hoffmann (1999)* je zaměřená na jihlavské počátky a končí rokem 1848. Kniha nám poskytuje velmi podrobný popis středověké Jihlavy, doby husitské v Jihlavě, popis vývoje města a tak dále. Jedinou její nevýhodou je, že končí rokem 1848, ale to se dá vzhledem k podrobnému popisu zaměřenému na středověkou a novověkou Jihlavu pochopit. Z této knihy jsem moc informací nepoužila, protože diplomová práce není zaměřena na historii Jihlavy a tudíž jsem se nechtěla pouštět do „zbytečných“ podrobností.

Práce *Semotanová (2000)* je součástí mnohosvazkového díla, které mapuje historii českých a moravských měst. Toto dílo je cenné tím, že mapuje historický vývoj města, jak se prostorově rozrůstalo, takže mi posloužilo při zachycení geneticko-koncentrické prostorové struktury do příslušné mapy.

I tato kniha *Kuča (1997)* je součástí mnohosvazkového díla, které mapuje většinu měst a městeček v ČR. Předmětem mého zájmu byla pochopitelně Jihlava. O každém městě se dozvíme o původu jeho jména a statutu, součástí jsou většinou mapy historického jádra (mapa stabilního katastru z roku 1835), územně správní příslušnost, počet domů v různých letech, počet obyvatel, topografická mapa, privilegia, katastry, městské opevnění, radnice a veřejné stavby, kostely, kláštery, židovská komunita, komunikace a městské dráhy, urbanistický vývoj, aglomerace, v neposlední řadě jsou zde fotky památek a různé pohledy na město. Z této knihy mě hlavně zajímal urbanistický vývoj Jihlavy.

Publikace *Pohl (1996)* podává základní charakteristiku kraje Vysočina a jeho okresů po geologické, geomorfologické, klimatické a hydrologické stránce, dále charakteristiku bioty,

obyvatel, průmyslu, zemědělství, jednotlivých významných měst okresu a unikátních přírodních a kulturních zákoutí. Já jsem použila některé informace, jež doplňují historické skutečnosti.

Pro geologickou charakteristiku jsem použila informace získané z geologické mapy Jihlavy (*Geologická mapa 1999*).

Tato kniha (*Demek 1987*) se zabývá geomorfologickou členitostí ČR, rozdělením republiky na jednotlivé celky, oblasti, okrsky, provincie, subprovincie. V mé práci jsem použila charakteristiku okrsků, které zasahují na území města Jihlavy.

Práce *Vlček (1984)* nás seznamuje s hydrologickou charakteristikou území ČR. To znamená s jednotlivými úmořními, povodími, řekami, potoky, rybníky a nádržemi. Já jsem využila některé informace o řece Jihlavě, Jihlávce a Pístovských rybnících.

Atlas (*Kolektiv autorů 2007*) je rozčleněn na jednotlivé kapitoly, které se zabývají jednotlivými klimatickými prvky jako například teplotou, srážkami, sněhem, slunečním svitem, větrem. Obsahuje mapy za období 1961 – 2000 a je doplněn zpracováním vybraných výjimečných situací, př. povodně. Z množství charakteristik jsem použila jen některé, jež se týkaly teploty, srážek a sněhu.

Územní plán Jihlavy (*Koubek 1999*) jsem využila pro charakteristiku bioty, a ochrany přírody (přírodní rezervace Zaječí skok, přírodní památka Vysoký kámen), dále pro údaje o částech města, o dopravě a o službách.

Statistické lexikony (vydané v letech 1978, 1984, 1994 a 2005) mi poskytly údaje o urbanistických obvodech, částech města, které se týkaly obyvatelstva, př. počet obyvatel, věková struktura, ekonomicky aktivní.

Co se týče internetových zdrojů, použila jsem pro geografickou charakteristiku průmyslových podniků následující webové stránky: www.bosh.cz, www.motorpal.cz, www.teslaji.cz, www.al-lighting.cz, www.mokov.com/cz, www.kronospan.cz, www.moravialacto.cz, www.sapeli.cz.

K charakteristice dopravní situace v Jihlavě mi posloužily internetové stránky Ředitelství silnic a dálnic (www.rsd.cz), Českých drah (www.cd.cz) a dopravního podniku města Jihlava (www.dpmj.cz).

Rovněž nesmím zapomenout na internetové stránky města Jihlavy (www.jihlava.cz), kde jsem se dozvěděla velmi cenné informace z mnoha oblastí života města, ať už se například jedná o povodňové území, o možném rekreačním vyžití Jihlavanů apod.

3.2. Literatura zabývající se teorií prostorové struktury města

Jak už název napovídá, následující publikace mi pomohli zorientovat se v problematice prostorové struktury města.

Studie *Hampl (2005)* má za cíl postižení změn geografické organizace společnosti v ČR. Věnuje se zde regionalizaci, kterou zpracovává na základě dojížděky za prací a do škol. Jihlava se v jeho klasifikaci zařadila do mikroregionu 2. stupně, kde svůj vliv uplatňuje makroregion Prahy a mezoregion Brna.

Studie *Ouředníček (2002)* se zabývá problémem suburbanizace, jejími pozitivy i negativy. V této práci se sice suburbanizaci nevěnuji, ale myslím si, že tento termín s geografii města bezprostředně souvisí, a tak jsem mu věnovala několik slov.

Článek *Ouředníček (2000)* má za cíl podrobněji prozkoumat a porovnat hlavní myšlenky dvou teorií, které jsou v sociální geografii brány jako obecný vývojový model. Jsou to tedy teorie stádií vývoje měst a z ní vycházející novější teorie diferenciální urbanizace. Obě teorie jsou zaměřeny především na hodnocení populační změny v systému osídlení a změny v rozmístění obyvatelstva. Populační růst nebo pokles je ale jednou (kvantitativní) složkou procesu urbanizace. Kvalitativní změny v sociálním i fyzickém prostředí měst zůstávají stranou zájmu. Proces urbanizace je hodnocen v úzkém pojetí jako růst nebo pokles počtu obyvatelstva jednotlivých sídel. Tyto dvě teorie budu z části aplikovat na Jihlavu, i když byly původně zpracovány na mnohem větší města, než je Jihlava.

Toto dílo *Brychtová, Fňukal (2006)* je určeno jako učební text pro studenty ekonomicko - správních oborů. Zaměřuje se na geografii obyvatelstva a geografii sídel, jež tvoří základní disciplíny socioekonomické geografie. Kniha předkládá stručnou analýzu procesů a jevů, které měly a mají rozhodující úlohu v rozvoji, rozmístění, dynamice, struktuře obyvatelstva i v rozvoji a struktuře měst, venkovských sídel a složitých sídelních systémů. Je doplněna řadou praktických tabulek i obrázků.

Jde o komplexní urbánně geografickou publikaci *Kubeš (2009)* zaměřenou na České Budějovice, českobudějovickou aglomeraci a navazující území. Kniha má dva díly. První díl nás seznamuje s historickým vývojem, populačním vývojem, geografickou, matematicko-geografickou a sociálně geografickou polohou Českých Budějovic a přilehlé aglomerace, prostorovou strukturou, suburbanizací v rámci českobudějovické aglomerace, dále dopravní, technickou a biotickou infrastrukturou a obrazem města. Poslední kapitole prvního dílu je věnována rozmanitostem sociální a demografické prostorové struktury.

Publikace *Padisson (2001)* a *Frey, Zimmer (2001)* zkoumají problém samotné definice (vymezení) města a seznamují nás, jak město ve 20. století definovali jiní urbanisté.

Mulíček (2008) ve své studii rozebírá geografii sídel, jak se vyvíjela jako vědní disciplína ve světě i u nás, v neposlední řadě předpovídá budoucí vývoj měst a sídelních systémů.

Studie *Sýkora, Sýkorová (2007)* poskytuje shrnutí vybraných témat výzkumu měst a jejich metropolitních území zaměřených na jejich vnitřní prostorovou diferenciaci z hlediska procesů a lokalit růstu a úpadku.

3.3. Literatura o prostorové struktuře, infrastruktuře a obrazu města Jihlavy

Tato subkapitola je věnována publikacím, které se konkrétně zabývají prostorovou strukturou, infrastrukturou a obrazem města Jihlava. Jedná se o dvě práce, které jsou zveřejněny na internetových stránkách města (www.jihlava.cz): územní plán města a integrovaný plán rozvoje města.

Práce *Koubek 1999* a *integrovaný plán rozvoje(2009)* řeší prostorové a funkční uspořádání města, hodnotí jeho pozitivní i negativní stránky a nabízí možnosti dalšího směřování města, rovněž zde najdeme základní charakteristiky města (fyzicko-geografické i sociálně geografické). Územní plán je z roku 1999, integrovaný plán rozvoje z roku 2009 a řeší období let 2009 až 2013.

4. Analýza sociálně geografické polohy města Jihlavy

Sociálně geografická poloha je důležitá z hlediska toho, abychom pochopili určité možnosti pro rozvoj výroby, obchodu a služeb v daném městě. S rozvojem města a jeho výrobních kapacit bezprostředně souvisí i rozvoj populační a urbanistický. Je zřejmé, že sociálně geografická poloha se bude v čase měnit, protože na ní působí různé okolní vlivy, např. rozrůstání sídelní struktury, orientace firem na jiné trhy, vybudování nového dopravního tahu, blízkost ekologicky cenného území (CHKO, NP, biokoridory, atd.) a další. Sociálně geografickou polohu města můžeme vymežit v rámci mikroregionu (př. správní území ORP, okres), v rámci mezoregionu (např. kraj) a makroregionu, kde makroregionem můžeme chápat stát, část kontinentu (v našem případě střední Evropu) nebo celý svět.

Klíčová je hlavně poloha v regionálních komunikačních systémech (silnice, železnice, popřípadě letiště a přístavy), dále poloha vůči okolním sídlům, poloha vzhledem ke zdrojům surovin, odběratelům, poloha vůči hranicím a hraničním přechodům.

Jihlava má z hlediska České republiky poměrně exponovanou polohu, protože leží v jádru České republiky. Zároveň jde o jedno z nejslabších krajských středisek, kde se projevují odstředivé tendence některých menších měst, které jsou přitahovány do sféry vlivu Prahy nebo Brna⁴. V rámci správního území ORP je Jihlava přirozeným centrem, kam směřuje každodenní dojíždka.

Jihlava si vytváří svůj mikroregion, ve kterém zajišťuje služby mikroregionální úrovně. Jde o denní dojíždku do práce, do škol, poskytování zdravotnických služeb a pro své okolí je centrem obchodu a kultury. Rovněž roste i meziregionální význam Jihlavy, což souvisí s přítomností vysoké školy, krajské nemocnice, postavení multikina, prestiž Jihlavy pomáhají „zvednout“ různé společenské akce (viz Mezinárodní festival dokumentárních filmů Jihlava). Jihlava leží na nejstarší a velmi důležité dopravní tepně, na dálnici D1, která přináší Jihlavě potenciální investice, ale zároveň způsobuje ohrožení Jihlavy dalšími centry (meziregionální centrum Brno a makroregionální centrum Praha).

Jihlava vznikla na staré obchodní stezce, jež spojovala Podunají s Polabím. I dnes leží na významné dopravní trase Budapešť-Vídeň-Brno-Jihlava-Praha-Ústí nad Labem-Drážďany-Berlín. O tom, jak si Jihlava stojí v rámci dopravní sítě České republiky, by měla pojednávat následující kapitola, kde jsme si z mnoha ukazatelů geografie dopravy vybrali dva, na nichž rozebíráme sociálně geografickou polohu Jihlavy.

V této kapitole jsme se soustředili na vybavenost města Jihlavy komunikacemi ve srovnání s ostatními krajskými městy v rámci České republiky (viz Tabulka č. 10), druhá a třetí tabulka v rámci kapitoly se věnuje dosažitelnosti Prahy a Brna z jednotlivých krajských měst (viz Tabulka č. 11 a Tabulka č. 12). Tyto tabulky nám poslouží k lepšímu pochopení problematiky sociálně geografické polohy města Jihlavy v rámci makroregionu, který je v tomto případě reprezentován státem.

⁴ „Na úrovni mezoregionů (resp. krajů) je současný administrativní stav z hlediska výběru center i celých jednotek téměř totožný s výsledky regionalizace. Výjimkou je pouze samostatné vytvoření hlavního města na jedné straně a kraje Vysočina s centrem v regionálně méně významné Jihlavě na straně druhé. Důvodem pro zvolení Jihlavy krajským městem byla potřeba rovnoměrnějšího pokrytí území státu sítí krajských měst, přičemž právě Jihlava leží v centru rozsáhlého prostoru bez dostatečně velkého přirozeného střediska. Příčinou je poloha mezi dvěma významnými centry státu, jejichž vliv potlačoval vznik výrazného regionálního střediska. V tomto smyslu lze hodnotit vznik kraje Vysočina i jako důležitý akt regionální politiky, který aktivizuje rozvoj v prostoru vnitrostátní periferie“ (Hampl 2005).

Následující Tabulka 11 (Vybavenost krajských měst komunikacemi) řeší postavení jednotlivých krajských měst (mimo Prahu) v dopravním systému České republiky. Hlavní město ČR, Prahu, jsme vyloučili, protože je jasné, že v rámci republiky má jedinečné postavení a ostatní krajská města se jí nemohou rovnat.

Tato tabulka byla vytvořena spoluprací s mými kolegyněmi v rámci předmětu KGE/UGMA (Urbánní geografie a územní rozvoj měst, aglomerací), který zajišťovala katedra geografie na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích v akademickém roce 2009/2010. Počty některých komunikací se mohou od reality lišit tím, že jsme byly nuceny řešit nejrůznější dilemata jako například: které komunikace brát ještě jako součást města a které ne. Zdrojem dat se nám staly webové stránky: pro silniční komunikace www.rsd.cz a www.ceskedalnice.cz, pro železniční komunikace www.koridory.wz.cz, www.mapa.rychnovsky.cz ze dne 28.12.2009 a pro informace o letecké dopravě www.czechtourism.com z 3.3.2010.

Tabulka se věnuje třem typům dopravy, a to silniční, železniční a letecké, přičemž silniční a železniční doprava je dále ještě rozdělena.

U vybavenosti krajských měst silničními komunikacemi jsme vyčlenili 4 kategorie komunikací: dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy a silnice II. třídy. Každé kategorii jsme přiřadili určitý počet bodů, který má vypovídat o jejím významu a důležitosti. To znamená, že dálnice dostaly 4 body, rychlostní silnice 3 body, silnice I. třídy 2 body a silnice II. třídy 1 bod. Konkrétní počty jednotlivých silničních komunikací jsme zjišťovali následujícím způsobem. Jestliže nějaká komunikace (dálnice, ...) městem procházela, počet se ustálil na čísle 2, ale pokud v daném městě začínala nebo končila, byla ohodnocena číslem 1. Počet silničních komunikací jsme poté vynásobili konkrétními body (tj. pro dálnice 4 body) a dostali jsme určitý bodový zisk.

Pro lepší názornost tento postup vysvětlím na příkladu města Jihlavy. Jihlavou prochází dálnice D1, takže počet dálnic v Jihlavě je 2, jelikož dálnice na území města vstupuje a vystupuje. Pokud by pouze ve městě začínala nebo končila, rovna by se počet dálnic číslu jedna. Každé dálnici přísluší 4 body, proto se jednoduchým násobením dostaneme na bodový zisk 8 bodů ($2 \cdot 4 = 8$). Stejně výpočty provádíme i u ostatních kategoriích silničních a železničních komunikací, stejně i v případě letecké dopravy.

U železničních komunikací rozlišujeme železniční koridory, významné rychlíkové tratě a ostatní tratě. Železničním koridorům přísluší 4 body, významným rychlíkovým tratím 2 body a ostatním tratím 1 bod.

Poslední tematickou položkou v tabulce je vybavenost krajských měst letištěm. V České republice máme celkem 5 letišť, které se pyšní statutem mezinárodní, jsou to Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice. Každé letiště bylo ohodnoceno jedním bodem.

Na konci každého tematického celku (silniční vybavenost, železniční vybavenost) je celkový bodový zisk a počet komunikací, vybavenost mezinárodními letišti je zahrnuta do konečného celkového počtu bodů, protože její čísla jsou zanedbatelná. Poslední dva sloupce tabulky nám udávají konečný celkový počet bodů a pořadí jednotlivých krajských měst.

Tabulka č. 11: Vybavenost krajských měst komunikacemi

Města	Vybavenost silničními komunikacemi								Celkem silniční komunikace			
	Dálnice		Rychlostní silnice		Silnice I. třídy		Silnice II. třídy		počet	bodový zisk		
	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk				
Brno	3	12	1	3	0	0	6	6	10	21		
Ostrava	1	4	2	6	6	12	4	4	13	26		
Plzeň	2	8	0	0	4	8	4	4	10	20		
Olomouc	0	0	3	9	2	4	4	4	9	17		
Ústí nad Labem	2	8	0	0	3	6	4	4	9	18		
Pardubice	0	0	0	0	5	10	3	3	8	13		
Hradec Králové	1	4	0	0	5	10	4	4	10	18		
České Budějovice	0	0	0	0	4	8	4	4	8	12		
Jihlava	2	8	0	0	2	4	5	5	9	17		
Karlovy Vary	0	0	1	3	3	6	3	3	7	12		
Liberec	0	0	1	3	3	6	0	0	4	9		
Zlín	0	0	0	0	2	4	3	3	5	7		
Města	Vybavenost železničními komunikacemi								Méně významné mezinárodní letiště		Celkem	
	Železniční koridor		Významné rychlíkové tratě		Ostatní tratě		Tratě celkem		počet	bodový zisk	bodový zisk	místo
	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk				
Brno	2	8	3	6	1	1	6	15	1	1	37	2.
Ostrava	3	12	2	4	1	1	6	17	1	1	44	1.
Plzeň	2	8	3	6	1	1	6	15	0	0	35	3.
Olomouc	2	8	2	4	2	2	6	14	0	0	31	5.
Ústí nad Labem	2	8	3	6	1	1	6	15	0	0	33	4.
Pardubice	2	8	2	4	0	0	4	12	1	1	26	6.
Hradec Králové	0	0	3	6	2	2	5	8	0	0	26	6.
České Budějovice	2	8	2	4	1	1	5	13	0	0	25	8.
Jihlava	0	0	2	4	1	1	3	5	0	0	22	9.
Karlovy Vary	0	0	2	4	3	3	5	7	1	1	20	10.
Liberec	0	0	3	6	3	3	6	9	0	0	18	11.
Zlín	0	0	1	2	1	1	2	3	0	0	10	12.

Pozn. Metodika a zdroje dat jsou uvedeny v textu.

Z tabulky vyplývá, že nejlepší dopravní vybavenost v rámci České republiky má Ostrava, která se umístila na prvním místě v silniční i železniční dopravě a na atraktivitě města se podílí i mezinárodní letiště Ostrava-Mošnov. Ostrava má sice jen jednu dálnici (D1), u níž se očekává propojení s polskou dálnicí A1, dvě rychlostní silnice, 6 silnic I. třídy, ale hned 3 železniční koridory (celé Česko 4 koridory) a 2 významné rychlíkové tratě. Na pomyslném druhém místě se umístilo Brno a na třetím Plzeň.

Úplně nejhůř je na tom Zlín, který nemá žádnou dálnici, ani rychlostní silnici a pouze 1 rychlíkovou trať, rovněž počty silnic I. a II. třídy jsou nízké oproti ostatním krajským městům (mimo Liberec). Na horší vybavenosti Zlína komunikacemi se podepsal obzvláště malý počet železničních tratí.

Jihlava se celkově v tabulce „Vybavenosti krajských měst komunikacemi“ usadila na 9. místě s 22 body, za ní skončila města Karlovy Vary (20 bodů), Liberec (18 bodů) a Zlín (10 bodů) a před ní České Budějovice (25 bodů), Hradec Králové a Pardubice (obě města 26 bodů). O tom, jak si Jihlava vedla v jednotlivých tematických celcích a co by se dalo zlepšit, pojednává následující text.

Co se týče vybavenosti silničními komunikacemi, Jihlavou prochází dálnice D1, která tvoří páteřní osu silniční dopravy v České republice a spojuje města Prahu-Brno-Ostravu. Jihlava je jedním z českých měst s dálnicí, ta neprochází městem, ale nachází se v rozumné vzdálenosti od města, takže nedochází k nadměrnému zatěžování města a Jihlava může těžit z její blízkosti (z hlediska investorů). Podle výše uvedené metodiky Jihlava za dálnici D1 obdržela 8 bodů. Dále Jihlavou vede silnice I. třídy I/38, jenž protíná město v severojižním směru, kdy spojuje Jihlavu s Havlíčkovým Brodem na severu, kde část silnice plní funkci dálničního přivaděče k D1, a Moravské Budějovice, respektive Znojmo (Vídeň) na jihu. Ve městě najdeme celkem 5 silnic II. třídy, jsou to II/523 (Jihlava-Větrný Jeníkov-Humpolec), II/352 (Jihlava-Polná), II/405 (Jihlava-Brtnice-Třebíč) a II/602, která prochází Jihlavou od západu na východ. Z Jihlavy se po II/602 směrem na západ dostaneme do Pelhřimova a východním směrem přes Velký Beranov do Třebíče. Rychlostní komunikaci nemá Jihlava žádnou. Tento výčet řadí Jihlavu na 6. místo ve vybavenosti silničními komunikacemi, kdy první místo obsadila Ostrava a poslední Zlín.

V rámci železniční dopravy Jihlavou nevede žádný železniční koridor, ale prochází jí dvě rychlíkové tratě: trať č. 225 (Veselí nad Lužnicí-Jindřichův Hradec-Horní Cerekev-Jihlava) a trať č. 240 (Brno-Třebíč-Jihlava-Havlíčkův Brod), přičemž část tratě č. 240 (Jihlava-Havlíčkův Brod), jsme kvalifikovali jako ostatní trať. Z hlediska železniční dopravy si Jihlava nestojí moc dobře, protože jí prochází pouze rychlíková trať středního významu. Letiště

Jihlava sice má, ale to nespadá do kategorie mezinárodních letišť, proto se Jihlava v součtu vybavenosti železničními komunikacemi a letišti řadí až na 11. místo, kdy za sebou nechává pouze Zlín.

V celkovém součtu se tedy Jihlava umístila na 9. místě, což na první pohled může vést k dojmu, že výhodná poloha ve středu republiky není vhodně doplněna silničními a železničními komunikacemi. Ale myslím si, že pokud budeme brát v úvahu silniční komunikace, je dopravní vybavenost Jihlavy na velmi dobré úrovni, přesto bychom mohli počet silničních komunikací vylepšit postavením rychlostní silnice na Pelhřimov a na České Budějovice. Pokud uvažujeme o železničních komunikacích, zde Jihlava výrazně za ostatními krajskými městy zaostává, ale nenapadá mě, jak bychom mohli železniční spojení vylepšit, aby bylo nějakým způsobem efektivněji využíváno. Pokud by v budoucnosti docházelo k zásadním přestavbám železniční sítě České republiky, mohlo by se uvažovat o výstavbě přímé trati Jihlava-Žďár nad Sázavou, a nebo vybudování jižního železničního koridoru, který by spojoval Plzeň-České Budějovice-Jihlavu-Brno. Závěrem můžeme říci, že Jihlava patří k městům s dopravním potenciálem, kde se dá mnohé ještě zlepšit.

Tabulky 12 a 13 řeší vazby k vyššímu středisku (Praha nebo Brno), kde jsou specializovanější služby. Jihlavané se mohou díky své výhodné poloze města rozhodnout, zda budou dojíždět do Prahy či Brna, protože vzdálenost obou vyšších středisek od Jihlavy je přibližně stejná. Pokud budeme brát v úvahu nějaké mezinárodní makroregionální centrum s možností napojení Jihlavy na něj, půjde zcela jistě o Vídeň, kam můžeme z Jihlavy dojet přes Brno nebo Znojmo.

Tabulka 12 „Časová a kilometrová vzdálenost krajských měst od Prahy/Brna“ řeší dosažitelnost Prahy a Brna z jednotlivých krajských měst. Tabulka 13 „Vyhodnocení bodových zisků časové a kilometrové vzdálenosti krajských měst od Prahy/Brna“ bezprostředně navazuje na tabulku č. 11, do které se již nevešlo vyhodnocení bodových zisků. V tabulce není Brno, protože je jedním ze vztažných měst.

Tyto tabulky (podobně jako Tabulka č. 10) byly vytvořeny spoluprací s mými kolegyněmi v rámci předmětu UGMA (Urbánní geografie a územní rozvoj měst, aglomerací), který zajišťovala katedra geografie na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích v akademickém roce 2009/2010. Zdrojem dat se nám staly webové stránky: www.idos.cz a www.mapy.cz ke dni 6.1.2010. Nutno poznamenat, že jsme vyhledávali vždy nejrychlejší spojení daného krajského města s Prahou, respektive s Brnem. Konečnou podobu dostala tabulka po konzultaci s vedoucím diplomové práce doc. Janem Kubešem.

Tabulku 12 „Časová a kilometrová vzdálenost krajských měst od Prahy/Brna“ můžeme rozdělit na dvě části: vzdálenost krajských měst od Prahy a vzdálenost krajských měst od Brna. V tabulce rozlišujeme tři druhy dopravních prostředků, kterými jsme měřili časovou a kilometrovou vzdálenost krajských měst od Prahy/Brna, ze silniční dopravy jsou to automobily a autobusy a dopravy železniční vlaky. Každý oddíl (automobily, autobusy, vlaky) obsahuje pododdíl vzdálenost a čas, kde vzdálenost je udávána v kilometrech (km) a čas v minutách (min). Určité časové i kilometrové vzdálenosti přísluší dané bodové ohodnocení, jak dokumentuje následující text: kilometrovému i časovému intervalu 0 – 100 odpovídají 3 body, intervalu 101 – 150 přísluší 2 body, intervalu 151 – 200 jeden bod a poslednímu intervalu 200 a více 0 bodů.

Po součtu všech bodových zisků jsme dostali pořadí jednotlivých krajských měst. Pořadí jsme vyhotovili zvlášť pro vzdálenost od Prahy a zvlášť pro vzdálenost od Brna.

Tabulka 12: Časová a kilometrová vzdálenost krajských měst od Prahy/Brna

Města	Vzdálenost od Prahy - 2010												Součet bodových zisků			
	Silniční doprava - automobil				Silniční doprava - autobusy				Železniční doprava - vlaky							
	vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		vzdálenost	čas	celkem	pořadí
	km	bodový zisk	min	bodový zisk	km	bodový zisk	min	bodový zisk	km	bodový zisk	min	bodový zisk				
Brno	208	0	117	2	210	0	145	2	255	0	163	1	0	5	5	9.
Ostrava	392	0	219	0	398	0	330	0	356	0	184	1	0	1	1	11.
Plzeň	93	3	64	3	80	3	60	3	114	2	108	2	8	8	16	2.
Olomouc	285	0	155	1	291	0	235	0	250	0	128	2	0	3	3	10.
Ústí nad Labem	87	3	60	3	90	3	75	3	106	2	74	3	8	9	17	1.
Pardubice	108	2	77	3	113	2	115	2	104	2	56	3	6	8	14	4.
Hradec Králové	113	2	76	3	100	3	75	3	116	2	99	3	7	9	16	2.
České Budějovice	157	1	119	2	155	1	135	2	169	1	156	1	3	5	8	8.
Jihlava	132	2	79	3	120	2	90	3	163	1	163	1	5	7	12	6.
Karlovy Vary	124	2	89	3	132	2	130	2	236	0	201	0	4	5	9	7.
Liberec	107	2	69	3	73	3	65	3	140	2	156	1	7	7	14	4.
Zlín	301	0	173	1	312	0	270	0	311	0	209	0	0	1	1	11.
Města	Vzdálenost od Brna - 2010												Součet bodových zisků			
	Silniční doprava - automobil				Silniční doprava - autobusy				Železniční doprava - vlaky							
	vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		vzdálenost	čas	celkem	pořadí
	km	bodový zisk	min	bodový zisk	km	bodový zisk	min	bodový zisk	km	bodový zisk	min	bodový zisk				
Praha	209	0	119	2	210	0	145	2	255	0	163	1	0	5	5	7.
Ostrava	192	1	113	2	188	1	165	1	172	1	134	2	3	5	8	6.
Plzeň	296	0	167	1	311	0	245	0	369	0	302	0	0	1	1	9.
Olomouc	84	3	50	3	81	3	70	3	100	3	91	3	9	9	18	1.
Ústí nad Labem	292	0	172	1	300	0	265	0	361	0	249	0	0	1	1	9.
Pardubice	139	2	108	2	151	1	170	1	151	1	101	2	4	5	9	5.
Hradec Králové	143	2	113	2	148	2	150	2	173	1	137	2	5	6	11	4.
České Budějovice	218	0	142	2	229	0	220	0	236	0	267	0	0	2	2	8.
Jihlava	88	3	54	3	89	3	70	3	104	2	118	2	8	8	16	2.
Karlovy Vary	334	0	197	1	342	0	295	0	491	0	376	0	0	1	1	9.
Liberec	307	0	166	1	291	0	255	0	314	0	260	0	0	1	1	9.
Zlín	100	3	68	3	100	3	105	2	142	2	108	2	8	7	15	3.

Pozn. Metodika a zdroje jsou uvedeny v textu.

Tabulka 13: Vyhodnocení bodových zisků časové a kilometrové vzdálenosti krajských měst od Prahy/Brna

Města	Součet bodových zisků (vzdálenost od Prahy)	Součet bodových zisků (vzdálenost od Brna)	Suma bodových zisků	Pořadí
Ostrava	1	8	9	11.
Plzeň	16	1	17	6.
Olomouc	3	18	21	4.
Ústí nad Labem	17	1	18	5.
Pardubice	14	9	23	3.
Hradec Králové	16	11	27	2.
České Budějovice	8	2	10	9.
Jihlava	12	16	28	1.
Karlovy Vary	9	1	10	9.
Liberec	14	1	15	8.
Zlín	1	15	16	7.

Pozn. Metodika a zdroje jsou uvedeny v textu.

Jestliže se budeme věnovat první části tabulky (vzdálenost od Prahy), zjistíme, že se v celkovém pořadí nejlépe umístila tato města: Ústí nad Labem (17 bodů), Plzeň a Hradec Králové (obě města po 16 bodech). Poslední příčky obsadil Zlín (1 bod), Ostrava (1 bod) a Olomouc (3 bod).

Časově nejrychlejší spojení mají s Prahou díky železničnímu koridoru Pardubice (56 min). Naopak časově nejpomalejší je Zlín s 270 minutami, pokud cestujeme autobusem. Kilometrově je nejbližší Liberec (73 km) a nejvzdálenějším městem se stala Ostrava (398 km), jestliže si za dopravní prostředek v obou případech vybereme autobus.

Jihlava obsadila 6. místo (12 bodů), kterým uzavírá první polovinu sledovaných měst, přičemž její umístění negativně ovlivnila železniční doprava. Když rozebereme jednotlivé způsoby dopravy, zjistíme, že automobil představuje nejrychlejší způsob (79 min), jak se dostat z Jihlavy do Prahy, ale co se týče vzdálenosti, je až na druhém místě za autobusovou dopravou, kdy vzdálenost činí 120 km (vzdálenost autem 132 km). Spolehlivě nejpomalejší a nejvzdálenější řešení je cestovat do Prahy vlakem, kde se časová i kilometrová vzdálenost shodně ustálila na čísle 163.

Po vyhodnocení dosažitelnosti Prahy z krajských měst jednotlivými dopravními prostředky, tj. automobilem, autobusem, vlakem, zjistíme, že na prvních třech pozicích se pohybují vždy Ústí nad Labem, Plzeň a Liberec. Hegemonii výše uvedených měst narušují ve

vlakové obslužnosti Pardubice. Jihlava se v těchto dílčích hodnoceních (př. časová vzdálenost automobilem, kilometrová vzdálenost vlakem,...) pohybuje na 5. až 7. místě.

U vzdálenosti krajských měst od Brna si v bodovém součtu nejlépe vede Olomouc (18 bodů), následována Jihlavou (16 bodů) a Zlínem (15 bodů). Na posledním místě se shodně s jedním bodem pohybují Plzeň, Ústí nad Labem, Karlovy Vary a Liberec.

Zajímá-li nás, které krajské město je Brnu časově nejbližší, jedná se o Olomouc za použití automobilu (50 min). Nejevzdálenějším městem jsou Karlovy Vary, pokud vzdálenost překonáme vlakem (376 min), i kdybychom použili rychlejší dopravní prostředky jako automobil či autobus, Karlovy Vary by stále byly časově nejevzdálenějším městem od Brna. Co se týče kilometrové vzdálenosti je nejbližším městem Olomouc (81 km autobusem) a nejevzdálenějším opět Karlovy Vary, když se naším dopravním prostředkem stane vlak (491 km).

Do Brna se nejrychleji z Jihlavy dostaneme autem, které vzdálenost 88 km přejezdě za 54 minut. Autobus trasu Jihlava-Brno zvládne za 70 min, přičemž překoná vzdálenost 89 kilometrů. Čas 118 min odpovídá 104 kilometrům, kdy do Brna dorazí vlak z Jihlavy. Z uvedeného vyplývá, že nejrychlejší možnost dostat se z Jihlavy do Brna je automobilová doprava. Vzdálenost Jihlava-Brno byla ohodnocena celkově 16 body, což Jihlavu vyneslo na vynikající 2. místo.

Když se podíváme na jednotlivé dopravní prostředky a vyhodnotíme, jak si stojí jednotlivá krajská města, ukáže se, že až na výjimky první tři místa v časové a kilometrové vzdálenosti krajských měst do Brna, vždy obsadí města v pořadí od prvního do třetího místa Olomouc, Jihlava a Zlín. Výjimkou je zde časová vzdálenost do Brna, kdy pořadí prvních třech míst narušují Pardubice, které se umístili v jízdě vlakem na 2. místě a Jihlava je čtvrtá.

Praha potvrzuje své dominantní postavení a dobrou polohu a dopravní obslužnost v rámci republiky, kdy je za hodinu a půl dostupná automobilem, autobusem či vlakem ze 7 krajských měst (Ústí nad Labem, Plzeň, Liberec, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava a Karlovy Vary), zatímco Brno pouze ze tří měst (Olomouc, Jihlava, Zlín).

Tabulka 13 „Vyhodnocení bodových zisků časové a kilometrové vzdálenosti krajských měst od Prahy/Brna“, jak již bylo napsáno, doplňuje Tabulku 12. Z tabulky vyplývá, že nejlépe si ze všech krajských měst stojí Jihlava, jenž má vyrovnanou bilanci, tj. podobné bodové zisky u vzdálenosti Jihlava-Praha (12 bodů) a Jihlava-Brno (16 bodů). I další města nacházející se v pomyslném středu republiky nebo na spojnici měst Praha a Brno. To znamená mimo Jihlavy, Hradec Králové a Pardubice. Za těmito městy následují taková

krajská města, kde výrazně dominují spojení na jedno z ústředních měst (na Prahu nebo na Brno), př. 5. místo obsadilo Ústí nad Labem, jehož bilance je 17 bodů za spojení s Prahou a 1 bod s Brnem, sedmý Zlín (1 bod za spojení s Prahou a 15 bodů za spojení s Brnem). Nejhůře ve zkoumaném srovnání dopadla Ostrava (1 bod spojení s Prahou a 8 za spojení s Brnem), dále Karlovy Vary a České Budějovice.

Dopravní spojení nám napovídá určité možnosti (odbyt výrobků, napojení na zahraniční investory, nabídka pracovního uplatnění, propagace, atd.) v rámci rozvoje daného města v napojení na ústřední města České republiky, ale přesto musíme brát tyto výsledky s rezervou, jako to můžeme vidět na příkladu Ostravy, která se umístila v tomto zkoumání až na posledním místě, ale v podstatě sama plní funkci třetího centra Česka. Musíme umět rozlišovat mezi Prahou a Brnem, kdy Praha má v rámci země jedinečné postavení, a tak napojení na ní je přeci jenom důležitější. Rovněž nesmíme zapomenout, že „okrajová“ města sídelního systému naší republiky (České Budějovice, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Ostrava, Liberec) jsou podstatně lépe napojeny na některá zahraniční centra, př. Ústí nad Labem na Drážďany, Ostrava na katovicovou konurbaci.

Jihlava těží z výhodné polohy téměř ve středu republiky, která je podtržena blízkostí dálnice D1, jež umožňuje výhodného napojení na Prahu a Brno a odtud na sousední státy, Evropu a celý svět.

Tabulky 11, 12 a 13 ukazují dopravní polohu Jihlavy v rámci dopravně komunikačního systému Česka. Výstavba dálnic a železničních koridorů postupně mění dopravně komunikační vybavenost krajských a dalších měst Česka, po výstavbě dálnice Praha-České Budějovice a zvláště po vybudování dálnice či rychlostní komunikace mezi Hradcem Králové a Olomoucí, Brnem a Olomoucí, nebo Karlovými Vary a Prahou, se situace značně změní.

5. Analýza prostorové struktury města Jihlavy

Dříve než se dostaneme k samotné analýze, měli bychom se seznámit s pojmy město, urbanizace a s termíny s nimi souvisejícími.

Definice pojmu město je mnoho (Padisson 2001; Frey, Zimmer 2001), podle Brychtové a Fňukala (Brychtová, Fňukal 2006) je město sídlo nezemědělského charakteru s určitými specifickými znaky jako například soustředěný půdorys, existence uzavřeného a zřetelného jádra, větší počet neobývaných budov (továrny, úřady, kostely), funkční diferenciaci zastavěné plochy (obytná část, výrobní část), vysoký stupeň koncentrace obyvatelstva,

různorodost hospodářských činností a městských funkcí a plně vyvinutá středisková funkce města. Město zajišťuje mnoho funkcí: obytnou, správní, zdravotní, kulturní, školskou, náboženskou, obrannou, obchodní, dopravní, průmyslovou. Pokud některá z funkcí výrazně převažuje nad ostatními, mluvíme o tzv. monofunkčním typu města. Jestliže je ve městě vysoce rozvinuto více několik funkcí, jedná se o polyfunkční typ města.

Proces, kdy dochází k rychlému růstu velikosti a počtu měst, označujeme jako urbanizaci (Brychtová, Fňukal 2006). Jedna z nejužitečnějších definic pojmu urbanizace označuje tento proces za stávání se městským, přeměna na městské. Přitom záměrně vynechává subjekt, kterého se tento proces týká (Ouředníček 2002). Urbanizace je zkoumána geografy, urbanisty, ekonomy, sociology a dalšími, protože jde o koncentraci sociálních a ekonomických aktivit a obyvatelstva do měst a městských aglomerací. Urbanizace prochází několika fázemi, jak je vymezil van den Berg (Van den Berg et al 1982): v první fázi mluvíme o samotné urbanizaci, která představuje typické rostoucí město uprostřed stagnujícího zázemí; druhá fáze suburbanizace nastupuje, zázemí velkých měst rostou rychleji než města samotná; třetí fází je deurbanizace, kdy z centra odchází nejen obyvatelstvo, ale i terciérní činnosti a jsou nově budována příměstská centra; alternativní možností k deurbanizaci je reurbanizace, při níž dochází k renovaci historických jader měst a ke zlepšení technické a sociální infrastruktury, která by vedla k návratu části obyvatel do center měst (Brychtová, Fňukal 2006). Ovlivňování stále většího území a společnosti je někdy označováno jako nepřímá urbanizace a je popisováno jako difúze nebo prostorové šíření městských prvků a městského způsobu života.

Nejdůležitější faktor ovlivňující vývoj měst je ekonomický růst a změny ve struktuře ekonomiky. Jednotlivá stádia (fáze) jsou determinována ekonomickými změnami ve společnosti (změny od převážně zemědělské na průmyslovou společnost, od průmyslové společnosti na terciérní a dospívání společnosti založené na terciérním sektoru). Nové procesy se projevují vždy v ekonomicky nejvyspělejších zemích a difúzí se šíří do ostatních částí světa. Je to obecný proces, který se v různých zemích projevuje přibližně stejně. V současné době určitá „konečná“ fáze ve vývoji – úpadek měst, ze které je jediné východisko a to podpora reurbanizačních tendencí prostřednictvím důsledného městského plánování (Ouředníček 2000).

Suburbanizace v sobě nese kromě kvantitativních charakteristik růstu suburbií rovněž znaky kvalitativní přeměny fyzického a sociálního prostředí předměstských oblastí. Na proces nelze pohlížet pouze jako na růst počtu obyvatelstva, ale i jako na změnu funkčního využití území, proměnu architektury a infrastruktury a výraznou změnu sociální struktury

obyvatelstva. Dále jsou sledovány vztahy mezi růstem jádrového města a zázemím (příměstské zóny). Suburbanizaci musíme vždy studovat a hodnotit ve vztahu k urbanizaci, protože se ve vývoji měst souběžně projevují koncentrační a dekoncentrační tendence, jež jsou podmíněny řadou politických, sociálních a demografických podmínek (Ouředníček 2002). Tato diplomová práce řeší především intravilán města Jihlava, suburbanizaci nesleduje.

Na město jako určitý sociálně geografický systém může působit několik faktorů, které mohou být podmíněny jednak historickými souvislostmi (př. rozmístění obyvatelstva před průmyslovou revolucí, před nastoupením urbanizačního procesu), dále konkurenčním vztahem mezi střediskem a zázemím, kdy je výsledkem zvýšení rozdílů v nerovnoměrnosti rozmístění obyvatelstva a výrobních a nevýrobních činností, a v neposlední řadě může jít o aktivní spolupráci jednotlivých částí obsažených v celku, což vede k prohlubování a zdokonalování organizace sociálně geografického systému (Hampl 1989).

Tato kapitola se zabývá různými druhy prostorové struktury města Jihlavy, jde o geneticko-koncentrickou, funkční, urbanisticko-morfologickou a sociálně demografickou prostorovou strukturu (Kubeš 2009a). Když se na konkrétní město podíváme přes prostorovou strukturu, nabídnou se nám zajímavé možnosti interpretace. A o tom je následující kapitola.

5.1. Geneticko-koncentrická prostorová struktura

Geneticko-koncentrická prostorová struktura vychází z historických souvislostí vývoje města. Poprvé tuto skutečnost popsal americký sociolog Burgess v roce 1929 na základě situace v Chicagu (Brychtová, Fňukal 2006), kde rozlišil celkem pět zón. První zóna je centrum města (city), druhá zóna přiléhá k city (často starší a chátrající zástavba), třetí zónu tvoří činžovní domy, čtvrtá je zastavěna výstavnějšími obytnými čtvrtěmi a pátá zóna představuje předměstská samostatná sídla.

V Česku se geneticko-koncentrickou prostorovou strukturou města mimo jiné zabýval Kubeš (viz Tabulka 14).

Tabulka 14: Geneticko-koncentrická prostorová struktura města - typy koncentrických zón

- (historické) jádro města
 - centrum města – zaujímá jádro města a také navazující citizovanou část vnitřního města
- vnitřní město mimo jádro (obvykle jde o původní předměstí města)
 - jádra čtvrtí města (ve vnitřním městě a rovněž předměstí města)
- předměstí města (obvykle jde o relativně nová předměstí města v rámci intravilánu města)
 - nejnovější předměstí města (vznikají stavebním napojením nejbližších suburbií na předměstí města)

Zdroj: Kubeš 2009.

Historické jádro města bývá obvykle vymezeno prostorem středověkého města, většinou středověkými hradbami města. Tak je tomu i v Jihlavě. Historické jádro Jihlavy se shoduje s urbanistickým obvodem Jihlava-historické jádro (kód ZSJ 05967). Pro jádro jsou typické historické domy, které se nacházejí většinou na náměstí. Dlouhodobým „trnem v oku“ je pro Jihlavany budova obchodního domu Prior, který se nachází na Masarykově náměstí. Myslím si, že by se měl nějakým způsobem udržovat a využívat jako „strašák urbanistů“. V současné době je využívána asi polovina budovy.

Vnitřním městem tedy rozumíme předměstí, která formovala až v 19. a na počátku 20. století, protože Jihlava během průmyslové revoluce oproti jiným velkým městům „zaspala“, obyvatelstvu stačili velké prostory uvnitř města ohraničeného hradbami. V případě Jihlavy to jsou na jihu ležící Brtnické předměstí, na západě Panenské předměstí (též předměstí Matky Boží) a na severu Špitálské předměstí (podle Semotanová 2000). Vnitřní město nemůžeme vymezit celými urbanistickými obvody, ale pouze jejich částmi, zasahuje do urbanistického obvodu U nemocnice (kód ZSJ 05968), Seifertova (kód ZSJ 05977), Na valech (kód ZSJ 05973) a malými částmi do urbanistického obvodu Znojemska (kód ZSJ 05975) a Brtnické předměstí (kód ZSJ 05974).

Za tímto vnitřním městem se následně začala rozvíjet (*nová*) *předměstí* města, často nejprve na určitou dobu územně oddělená od kompaktní zástavby města, zvláště pokud vznikla z dříve existujících původně venkovských sídel, následně pak napojena na zástavbu města (Kubeš 2009). Jedná se například o Staré Hory, Bedřichov a Horní Kosov. Poměrně rozsáhlý prostor nových předměstí, která byla přímo napojena na zástavbu města, vznikl v období socialismu, kdy se Jihlava stala krajským městem a poté okresním.

Centrum města zahrnuje jádro města a citizací silně ovlivněné části vnitřního města. V Jihlavě za centrum můžeme označit, mimo jádra města (Jihlava-historické jádro), prostor severozápadně od historického jádra - urbanistický obvod Nemocnice (kód ZSJ 05969) a část urbanistického obvodu U nemocnice (kód ZSJ 05968).

Předcházející pojmy, tzn. (historické) jádro, centrum, vnitřní město a předměstí, jsme zachytili v Mapě 2. V mapě je rovněž uveden pojem intravilán města, který představuje souvisle zastavěné území města.

Suburbium je vnímáno jako prostorově samostatné sídlo, které vyvolává pocit prostorové identity. Tím se liší od předměstí, které je chápáno jako integrální část zastavěné plochy města (Ouředníček 2002). Za suburbia v rámci administrativně vymezené Jihlavy bychom mohli označit Zbornou, Pávov, Hosov, Popice a další.

Pokud posuzujeme město Jihlava z hlediska geneticko-koncentrické prostorové struktury, překvapí nás velikost jádra, která je daná historickými souvislostmi, a určitá nevyvinutost centra, jež netvoří „obal“ jádra. Centrum, kde jsou zastoupeny nejrůznější služby, nemá klasickou podobu prstence jak jej definoval Burgess ve svém modelu koncentrických zón (Burgess 1929). Vnitřní město nepředstavuje rozsáhlé území, protože Jihlava v 19. století výrazně stagnovala, a proto se vzhledem k ekonomické situaci nemohla ani rozšiřovat. Nová předměstí představují většinu intravilánu města, jejich budování se koncentrovalo podél významných komunikací jako například spojnice Masarykova náměstí a hlavního vlakového nádraží, nebo průmyslových oblastí (Staré Hory), u důležitých budov (nemocnice), takže dříve samostatné sídlo bylo pohlceno městskou zástavbou (viz Horní Kosov, Bedřichov). Do budoucna nepředpokládám, že by došlo k pohlcení současných suburbií, Zborná, Popice, Vysoká.

Geneticko-koncentrická prostorová struktura je zachycena v Mapě 2.

5.2. Funkční prostorová struktura

Funkční prostorová struktura města vymezuje v rámci intravilánu města několik typů funkčních ploch (zón). Nejčastější typy ploch jsou uvedeny v Tabulce 15 a zobrazeny v Mapě 5. Tyto plochy bývají také zachyceny v územním plánu města, protože jsou regulativem pro územní rozvoj města. Ve vymezené plošce – zóně určitého funkčního typu se vyskytuje zástavba dané funkce nebo kombinace funkcí – polyfunkční plochy.

Tabulka 15: Funkční prostorová struktura města - typy funkčních ploch (zón) města s urbanisticko morfologickými subtypy

<p><i>Obytné plochy:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - obytná vícepodlažní ulicově-bloková zástavba - obytná jednopodlažní maloměstská ulicová zástavba na předměstí a v malých městech - obytná mnohopodlažní bloková zástavba sídlišť - obytná jednopodlažní soliterní až řadová zástavba rodinných domů - obytná jednopodlažní původně venkovská dvorová zástavba
<p><i>Obslužné plochy:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - obslužně-obytná vícepodlažní ulicově-bloková zástavba (centrum města) - obslužně ulicově-bloková či bloková zástavba veřejných služeb (kultury, veřejné správy, nemocnic, škol, kancelářské parky) - obslužná bloková zástavba nových velkých marketů - obslužná bloková zástavba obslužných jader sídlišť
<p><i>Průmyslové plochy:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - průmyslová bloková zástavba (a související plochy) - průmyslově-obslužná bloková zástavba (a související plochy)
<p><i>Dopravní a technicko-infrastrukturní plochy:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - silniční mimoúrovňové křižovatky (velké), dálniční pás - odbavovací budovy železničního, autobusového nádraží nebo letiště (velké) - parkoviště automobilů (velká), zástavba řadových garáží, bloky patrových garážových stání - kolejiště a „neosobní“ provozy a zástavba železničních nádraží - přístavy a zařízení vodní dopravy - letiště (mimo odbavovací budovu) - čistírny odpadních vod, skládky, transformovny elektrického napětí
<p><i>Sportovně-rekreační plochy:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - venkovní sportoviště - bloky sportovních hal a arén - zástavba zařízení cestovního ruchu - zahrádkářské osady
<p><i>Přírodně-rekreační plochy:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - městské parky a lesoparky - zoologické zahrady - vodní plochy a hladiny řek - chráněná území přírody
<p><i>Agroprůmyslové plochy</i></p>
<p><i>Památkové plochy</i> (památkově cenná zástavba zámků, hradů, klášterů, není zde památkově chráněná obytná, obytně-obslužná, nebo průmyslová zástavba)</p>
<p><i>Polyfunkční plochy</i></p>
<p><i>Vodní plochy</i></p>

Zdroj: Kubeš 2009.

Jak ukazuje Mapa 5, v historickém jádru města Jihlavy a v centru města podle geneticko-koncentrického vymezení převažují *obslužné plochy* (školy, divadlo, kino, obchody, budovy

veřejné správy a další), jejichž dominanci nepatrně snižuje autobusové nádraží (dopravní plocha), zimní stadion (sportovně-rekreační plocha) a městský park Smetanovy sady (přírodně – rekreační plocha). Tato obslužná plocha je zároveň největším areálem ze všech ostatních obslužných ploch. Další velké areály představují nemocnice a židovský a ústřední hřbitov nacházející se západně od jádra města, dále psychiatrická léčebna ležící východně od jádra, v severní části intravilánu (Lesnov) je krematorium. Neměli bychom zapomenout na velké markety, které jsou umístěné jednak na výpadovce na Velké Meziříčí (ulice Brněnská, areál Tesca), ale i na ulici Romana Havelky v blízkosti dálničního přivaděče, zde jde například o Baumax a Kaufland. Typické čtvrt'ové obslužné centrum najdeme na sídlišti Březinova (součást sídliště Březinovy sady). Celá plocha města je rovnoměrně poseta nejrůznějšími druhy školských institucí od mateřských škol až po vysokou školu, výjimku představují Staré Hory, kde není ani mateřská škola. Myslím si, že obslužné plochy jsou po intravilánu města rozmístěny rovnoměrně, aby pokryly poptávku a potřeby lidí. Pokud dojde rozšíření obytných ploch, zvýší se i uzemní rozsah obslužných ploch (navýšení kapacity přeměnou nevyužívaných ploch nebo výstavba nových obslužných ploch).

Obytné plochy v Jihlavě převažují, jelikož je mnoho druhů obytných ploch, rozdělili jsme si je na obytné plochy-rodinná zástavba, obytné plochy-sídlištní bloky a obytné plochy-vícepodlažní ulicová zástavba. Můžeme říci, že sídlištní bloky tvoří v rámci obytných ploch asi tak 50 % zástavby, přičemž největší plochu zcela jistě pokrývá sídliště Březinovy sady, které je tvořeno sídlišti Březinova a Demlova. Výstavba sídliště Březinovy sady probíhala od počátku 70. do poloviny 80. let 20. století. Ve vůbec první sídlištní zástavbu byl proměněn prostor mezi nemocnicí a sportovním stadionem v 50. letech. K dalším významným sídlištním blokům patří sídliště Královský kopeček (západně od hlavního vlakového nádraží), sídliště u ústředního hřbitova a sídliště Jih (jižně od jádra města). Vícepodlažní ulicová zástavba s obytnou funkcí se nachází v místech, kde byla původní předměstí města, tj. Panenské předměstí a Špitálské předměstí, a samozřejmě v jádru města. Zbytek obytných ploch tvoří zástavba rodinných domů, která je velmi pestrá. Jedná se o obytnou jednopodlažní soliterní zástavbu, řadovou zástavbu rodinných domů a ve venkovských sídlech, která plní funkci nových předměstí Jihlavy, se setkáme s obytnou jednopodlažní původně venkovskou zástavbou, ale i s luxusními vilovými domy. Prostorové rozmístění obytných ploch přirozeně navazuje na obslužné plochy. V současné době probíhají přípravy rozšíření obytných ploch v Heleníně a Na Dolech. Dá se předpokládat, že časem obytná zástavba v Heleníně splyne se

zástavbou v lokalitě Na Člunku (východně od sídliště Demlova) a Helenín se tak stane dalším předměstím Jihlavy.

Průmyslové plochy se nacházejí hlavně při okrajích města. Jde například o oblast Starých Hor, kde jsou výrobní prostory firem Bosch Diesel, Motorpalu, Sapeli, Moravia Lacto. V oblasti Bedřichova mají svůj provoz firmy Kronospan, Vesko, Setra, Tchibo, Esatrans a Sapeli. Jižně od jádra města sídlí firma Jihlavan. Průmyslové areály, jež přiléhají k jádru a centru města Jihlavy, jsou pozůstatky průmyslové výroby 19. a počátku 20. století (areál pivovaru Ježek, Tesly a RVE). V severní části intravilánu města je rozsáhlý průmyslový prostor patřící k Pávovu, kde má svoje výrobní plochy Bosch Diesel, Automotive Lighting a Kovošrot. Do průmyslových ploch jsme také zařadili vojenské prostory, které jsou ve vlastnictví Armády ČR. Oblast Pávova a Hruškových Dvorů můžeme označit jako plochu s velkým průmyslovým potenciálem, kam by se v budoucnu mohli soustředit svůj provoz další české i zahraniční firmy s ohledem na blízkost dálnice D1, a nebo by zde mohlo dojít k vybudování vědecko-technického parku.

Dopravní plochy jsou v Jihlavě zastoupeny dvěma vlakovými nádražími, autobusovým nádražím, garážemi a významnými komunikacemi, které prochází městem. První bylo v Jihlavě postaveno hlavní vlakové nádraží v roce 1871, ale bylo poměrně daleko od vlastního města, a tak v roce 1887 bylo vybudováno další nádraží Jihlava-město společně s novou tratí na Veselí nad Lužnicí. Autobusové nádraží má výhodnou polohu z hlediska vzdálenost k vlakovému nádraží Jihlava-město, ale i v rámci celé Jihlavy, protože se nachází nedaleko jádra města, odkud je možné spojení se všemi částmi Jihlavy. V současné době se uvažuje o zřízení jednoho nádraží pro autobusy i vlaky v prostoru vlakového nádraží Jihlava – město.

Za sportovně - rekreační plochy považujeme hřiště, bazény, sportovní stadiony a chatářské oblasti. Ústředním sportovištěm v Jihlavě je území kolem fotbalového stadionu FC Vysočina, kde je postaveno několik hřišť a plavecký bazén. V centru města se nachází hokejový stadion Dukly Jihlava. U marketů Kaufland a Baumax je bazénový komplex Vodní ráj, který celoročně láká návštěvníky ze širokého okolí, na druhé straně řeky jsou postaveny tenisové kurty. Můžeme říci, že všechna sportoviště leží severně od jádra města. Okrajové oblasti města jsou zastaveny chatami, nebo zahradami. Jedná se například o území směrem na jih od ústředního hřbitova, dále chatová oblast u Sasova, u Hruškových Dvorů a zahrady jižně od hlavního železničního nádraží. V rámci revitalizace území má na pravém břehu řeky Jihlavy v oblasti aquaparku Vodní ráj vyrůst sportovně – rekreační centrum Český Mlýn, které by mělo zahrnovat zemědělský statek, dendrologickou zahradu z domácích dřevin,

biocentrum, pobytovou louku, lezecké centrum, cyklodráhu, dětské hřiště, skateboard park, zázemí pro vodáky a půjčovnu loděk (podle www.jihlava.cz ze dne 23.12.2010), což povede ke zvýšení atraktivity města z pohledu jihlavských obyvatel i návštěvníků.

Přírodně – rekreačním plochám dominuje rozsáhlý městský park, který je tvořen Malým a Velkým Heulosem, v něm je také situována jihlavská zoologická zahrada. Další větší areál, mimo mnoha městských parků (Smetanovy sady, Tyršovy sady, Keřásek a další), je u Staré plovárny. Přírodně – rekreační plochy a celkově městská zeleň na sídlištích vytváří pozitivní obraz Jihlavy jako „zeleného“ města, proto by se mělo město starat o jejich údržbu a případnou obnovu. Ruku v ruce s rozrůstáním obytné zástavby by město mělo počítat s rozšířením městských parků jako v případě Horního Kosova, kde nad tunelem, kterým vede dálniční přívaděč, by mělo dojít k vybudování park, jenž by byl kombinovaný se hřištěm.

Vodní plochy jsou v Mapě 3 znázorněny modře a jedná se například o plochu Hellerova rybníka a Staré plovárny.

Agroprůmyslový areál je na výše zmíněné mapě zastoupen dvěma areály. Jedná se o prostory zemědělského družstva, které se nachází v jižní části intravilánu města na území Sasova a v oblasti Horního Kosova na západě města.

Celkově o funkční prostorové struktuře města Jihlavy můžeme konstatovat, že obslužné plochy se přirozeně soustředí ke středu města (jádro a centrum města), z něhož v severním, jižním, východním i západním směrem vybíhají obytné plochy. Obytné plochy na sebe váží drobná střediska služeb (obchody, školy) a někdy volnočasových aktivit (viz sportovně-rekreační plochy). Obytné plochy by se mohly rozrůstat v oblasti Starých Hor směrem na sever a východně od sídliště Demlova (součástí sídliště Březinovy sady) dále k Helenínu, kde se připravují pozemky k zasíťování. Severovýchodní část intravilánu vyplňují průmyslové plochy, v budoucnu můžeme očekávat další rozšiřování v tomto směru. Významné průmyslové areály jsou v oblasti Starých Hor a západně od Znojenské ulice na jihu intravilánu města Jihlavy.

Do funkční prostorové struktury můžeme rovněž zařadit využití půdy (land use) – Mulíček 2008. Mapa 6 „Využití půdy v katastrálních území na území města Jihlavy“ znázorňuje, jak jednotlivá katastrální území využívají půdu. Půdu můžeme rozdělit do čtyř druhů: zemědělské pozemky, lesní pozemky, vodní plochy a ostatní plochy. Zemědělským pozemkům patří žlutá barva, lesním pozemkům zelená, vodní plochám barva modrá a ostatní plochám jsem přidělila barvu červenou. Velikost kruhového diagramu není závislá na rozloze (ploše) daného katastrálního území. Data jsou z katastrálního úřadu Jihlava z roku 2010.

Mezi sledovaná katastrální území patří Antonínův Důl, Zborná, Pávov, Heroltice, Bedřichov, Hruškové Dvory, Henčov, Helenín, Jihlava, Horní Kosov, Hosov, Pístov, Vysoká, Popice, Sasov, Pančava, Kosov.

Největší podíl zemědělských pozemků je v Sasově a to 90 %, dále v Pančavě 89 %, Hruškové Dvory 73 %, Kosov 70 %, Heroltice 83 %, Horní Kosov 71 %, Antonínův Důl 65 %. Na území katastru Popic, Vysoké, Hosova, Pávova, Zborné a Henčova mají významný podíl lesní pozemky, kde se jejich procentuální hodnoty pohybují mezi 44 až 69 %. Významné zastoupení vodních ploch je v těchto katastrálních územích: Helenín 7 %, Pístov 5 %, Pančava 4 %, Kosov 3%, Jihlava 2 %. Ostatní plochy, které představují zastavené území, přirozeně dominují v Jihlavě 62 %, Helenín 29 %, Bedřichov 26 % a Hruškové Dvory s Antonínovým Dolem (oba po 24 %). Procentuální zastoupení ostatních ploch odpovídá městskému jádru a rozvojovým plochám, které v Jihlavě jsou z hlediska obytné nebo průmyslové zástavby.

Největší zastoupení zemědělských a lesních ploch se nachází v okrajových katastrálních územích města Jihlava, v jádru města převažují ostatní plochy. Lesní a zemědělské plochy představují potenciál dalšího rozvoje města: 1. převedení některých zemědělských nebo lesních ploch na ostatní plochy, nebo 2. využití těchto ploch k rozvoji rekreačního potenciálu území (agroturistika, naučné stezky kolem Jihlavy se zaměřením na flóru a faunu. Převaha zemědělských ploch je soustředěna v jižní a východní části Jihlavy, lesní plochy pak v jihozápadní části města. Vodní plochy dominují v Heleníně a Pístově, protože se tam nacházejí pístovské vodárenské rybníky.

Tabulka 16: Využití půdy v katastrálních územích na území města Jihlava v roce 2010

Katastrální území	Rozloha (ha)	zemědělské pozemky		lesní pozemky		vodní plochy		ostatní plochy	
		v ha	v %	v ha	v %	v ha	v %	v ha	v %
Antonínův Důl	125,05	81,45	65	12,72	10	1,26	1	29,62	24
Henčov	504,94	192,27	38	224,29	44	1,92	1	86,46	17
Heroltice	409,29	338,86	83	31,16	7	3,43	1	35,84	9
Horní Kosov	408,56	289,88	71	40,91	10	3,27	1	74,5	18
Hosov	681,09	323,22	47	306,49	45	10,49	2	40,89	6
Hruškové Dvory	314,02	230,18	73	6,5	2	3,42	1	73,92	24
Jihlava	1312,16	447,78	34	20,2	2	24,9	2	819,28	62
Helenín	155,84	71,94	46	27,6	18	11,5	7	44,8	29
Pančava	170,5	152,42	89	7,1	4	2,22	2	8,76	5
Bedřichov	693,74	233,42	34	262,78	38	15,81	2	181,73	26

Kosov	568,15	400,39	70	108,15	19	11,73	3	47,88	8
Pávov	1047,42	159,06	15	720,6	69	19,28	2	148,48	14
Pístov	575,26	325,38	57	113,95	20	31,69	5	104,24	18
Popice	592,37	233,7	39	329,86	56	7,05	1	21,76	4
Sasov	167,97	151,69	90	1,87	1	2,77	2	11,67	7
Vysoká	496,9	274,39	55	196,74	40	1,01	0	24,76	5
Zborná	343,92	142,42	41	179,28	52	6,3	2	15,92	5

Zdroj: data z katastrálního úřadu Jihlava, vlastní výpočty

5.3. Urbanisticko morfologická prostorová struktura

„Urbanisticko morfologická prostorová struktura odráží současnou či plánovanou vnější podobu města, hlavně jeho zástavby. Morfologie zástavby v určité ploše (zóně) města v sobě zahrnuje půdorysné uspořádání zástavby, výškové uspořádání zástavby, objemové uspořádání zástavby a tvarové a texturní uspořádání zástavby (Kubeš 2009), jak nám uvádí Tabulka 16. Podle Mulíčka (Mulíček 2008) zahrnuje i fyzickou podobu a stav budov, je pozměňována novou výstavbou, asanacemi (demolicemi) či transformacemi (revitalizací, regenerací) budov a ploch.

Tabulka 17: Urbanisticko morfologická prostorová struktura města (jeho zástavby) a její dílčí struktury a typy ploch (zón)

<p><i>Půdorysná prostorová struktura zástavby města:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ulicově-bloková zástavba (blok je zde tvořen „čtvercově“ uspořádaným souborem domů, vně bloku je ulice, uvnitř bloku je nezastavěný „vnitroblok“) - bloková zástavba (blokem je zde plošně a objemově velká soliterní budova, například panelový mnohobytový dům či sportovní nebo průmyslová hala) - soliterní až řadová zástavba (zástavba oddělených až do řady spojených menších domů, většinou rodinných domů) - původně venkovská dvorová zástavba (venkovské usedlosti – dvory – mají obdélníkový půdorys, vnitřní dvůr a jsou uspořádány obytným průčelím do návsi či ulice, vzadu je stodola, chlév) - půdorysně rozmanitá či specifická zástavba
<p><i>Výšková prostorová struktura zástavby města:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - jednopodlažní zástavba (včetně podkroví) - vícepodlažní zástavba (dvě až čtyři podlaží) - mnohopedlažní zástavba (čtyři až dvanáct podlaží) - „mrakodrapová“ zástavba - výškově rozmanitá zástavba

Objemová prostorová struktura zástavby města:

- zástavba maloobjemová (rodinné domy)
- zástavba středně objemová (činžovní domy)
- zástavba velkoobjemová (panelový dům, hypermarket, tovární hala)
- objemově rozmanitá zástavba

Slohová prostorová struktura zástavby města:

- gotická, renesanční, barokní zástavba
- klasicistní (a empírová) zástavba a další zástavba do poloviny 19. Století
- novorenesanční, novobarokní (pouze vnějšková) zástavba, secesní zástavba a zástavba od druhé poloviny 19. a začátku 20. století
- zástavba socialistického realismu 1945-1960
- výrazná a kvalitní moderní zástavba
- výrazná a kvalitní postmoderní zástavba
- zástavba panelového sídliště ze 60.-90. let 20. století
- slohově rozmanitá zástavba
- bezslohová zástavba

Zdroj: Kubeš 2009.

Co se týče *půdorysné, výškové a objemové prostorové zástavby města*, toto téma jsme zmínili v subkapitole 5.2. „Funkční prostorová struktura města“, kde jsme v příložené Mapě 3 vymezili v rámci obytných ploch tři typy zástavby: zástavbu rodinných domů, zástavbu sídlištní (sídlištní bloky) a vícepodlažní ulicovou zástavbu. Ale pojďme pěkně popořadě.

Jádro a centrum města Jihlavy je tvořeno středně objemovou vícepodlažní ulicově – blokovou zástavbou. Východně od centra města se nachází středně objemová vícepodlažní blokovaná zástavba (objemově velké solitérní budovy).

Vícepodlažní i mnohopodlažní velkoobjemová blokovaná zástavba (panelový mnohobytový dům) je výrazná u sídliště Březinovy sady, přičemž v jeho jižní části převažuje vícepodlažní typ zástavby. Vícepodlažní velkoobjemová blokovaná zástavba se dále nachází v urbanistickém obvodu Na dolech, Královský vršek, část urbanistického obvodu Seifertova, U hřbitova, Domu zdraví a Brtnického předměstí.

Jednopodlažní maloobjemová solitérní až řadová zástavba (rodinné domy) plynule prostupuje celým městem, největší koncentrace v intravilánu Jihlavy je v urbanistickém obvodu Bedřichov, Kalvárie, v části Starých Hor, Horního Kosova, Brtnického předměstí, urbanistického obvodu Na Valech a Seifertova. Venkovskou dvorovou zástavbu bychom mohli najít například v Herolticích.

Mnohopodlažní velkoobjemovou blokovanou zástavbu (průmyslové parky) představuje průmyslový areál ve Starých Horách, kde operují firmy Bosch Diesel a Motorpal. Můžeme sem například zařadit i areál jihlavské nemocnice, psychiatrické léčebny i nové nákupní centrum City Park.

V členění města Jihlavy podle *slohové prostorové struktury zástavby* nás nepřekvapí, že se největší množství rozmanitých stavebních slohů nachází v jádru města a v jeho blízkém okolí. Jedná se o gotiku, která se zachovala ve zlomcích na náměstí ve formě podloubí a gotického kostela sv. Jakuba Staršího, dále o renesanci (brána Matky Boží prošla v 16. století goticko-renesančními úpravami), později baroko (kostel sv. Ignáce). Domy v jádře města byly z gotického slohu postupně přestavěny v renesančním a barokním slohu a nakonec většina z nich získala klasicistní průčelí (www.zjihlavy.cz ze dne 2. 4. 2010). Toto jedinečné spojení gotiky, renesance a baroka bylo příčinou ustanovení městské památkové rezervace.

Zástavba druhé poloviny 19. století a počátku 20. století zahrnuje území starých předměstí (Špitálského, Panenského a Brtnického) a vilové domy podél Jiráskovy ulice. Za socialistickou zástavbu 50. let s rysy socialistického realismu můžeme označit sídliště, které se nachází mezi nemocnicí a fotbalovým stadionem. Během 60. až 90. let 20. století v Jihlavě vyrostla ještě další sídliště jako například Královský vršek a sídliště Březinovy sady, která však už mají „bezsluhový“ charakter s náznaky konstruktivismu. V případě sídliště Březinovy sady se jedná o kvalitní udržovanou panelovou zástavbu, která je nyní postupně revitalizována. Za moderní zástavbu považujeme solitérní až řadovou zástavbu rodinných domů, která vznikla během 60. - 90. let 20. století, jde třeba o urbanistický obvod Kalvárie a Bedřichova, nebo o blokovou zástavbu obchodních středisek (viz Prior na Masarykově náměstí). Termínem postmoderní zástavba bychom mohli označit nové domy, jež vyrůstají od 90. let v suburbiích Jihlavy, př. Zborná, nebo rozrůstající se sídliště Březinovy sady směrem k Helenínu (oblast Člunku).

V historickém jádru a centru města Jihlava tedy najdeme vícepodlažní ulicově – blokovou zástavbu, která je bohatá na rozmanité nápady svých stavitelů, jenž byly dány dobou (viz gotika, renesance, baroko, socialismus), kdy byla tato zástavba postavena. Vícepodlažní a mnohopodlažní bloková zástavba vznikala hlavně ve 20. století. Myslím si, že jihlavští architekti a urbanisté dokázali vkusně „zasadit“ jednotlivé typy panelové zástavby do prostředí města, aniž by narušili jeho výškovou siluetu (viz zástavba kolem Okružní ulice). Směrem k okrajům města se výška zástavby snižuje a zástavba jednotlivých objektů se rozšiřuje spíše do prostoru než do výšky.

5.4. Sociální a geodemografická prostorová struktura

Sociální prostorová struktura města sleduje město z několika odlišných, ale přesto spolu souvisejících pohledů. Jedná se o třídní, příjmovou, prestižní, životně stylovou, vzdělanostní, náboženskou a etnickou prostorovou strukturu města (viz Tabulka 18). Nutno poznamenat, že ne všechny můžeme pozorovat u českých měst a tím pádem i u Jihlavy.

Tabulka 18: Sociální prostorová struktura města (jeho zástavby) a její dílčí struktury a typy ploch (zón)

<i>Třídní prostorová struktura města:</i> <ul style="list-style-type: none">- dělnické čtvrti- úřednické čtvrti- podnikatelské čtvrti
<i>Příjmová (majetková) prostorová struktura města:</i> <ul style="list-style-type: none">- vysoko příjmové čtvrti- středně příjmové čtvrti („středostavovské“ čtvrti)- nízko příjmové čtvrti (čtvrti „sociálního bydlení)- chudinské čtvrti (až chudinská ghetta)
<i>Prestižní prostorová struktura</i>
<i>Životně stylová prostorová struktura města</i>
<i>Vzdělanostní prostorová struktura města</i> <ul style="list-style-type: none">- čtvrti s převahou základního vzdělání- čtvrti s převahou středního vzdělání (výuční list, maturita)- čtvrti s převahou vysokoškolského vzdělání
<i>Náboženská (religiozní) prostorová struktura města:</i> <ul style="list-style-type: none">- čtvrti s převahou (nebo s výraznou převahou) nevěřících- čtvrti s převahou (nebo s větším zastoupením) křesťanských věřících- čtvrti s převahou (nebo s větším zastoupením) muslimských věřících (zatím v ČR ne)
<i>Etnická prostorová struktura města:</i> <ul style="list-style-type: none">- čtvrti etnické majority (české, resp. české, moravské a slezské národnosti)- židovské čtvrti (v ČR do roku 1943)- vietnamské, čínské a jiné čtvrti a okrsky s neevropskými národy (v ČR ve vývinu)

Zdroj: Kubeš 2009.

Třídní prostorová struktura města Jihlavy se v současné době nedá snadno vymezit, protože neexistují typické dělnické, úřednické nebo podnikatelské čtvrti, jak bylo patrné třeba v 19. století nebo první polovině 20. století. Zde můžeme hledat souvislosti s příjmem obyvatelstva (viz příjmová prostorová struktura), kdy lidé s vyšším příjmem chtějí uspokojit své potřeby odpočinku, klidu, příznivého životního prostředí a určitého komfortu tím, že se často stěhují do okrajových čtvrtí měst nebo přilehlých suburbií, kde mohou realizovat své „americké sny“ (architektura sídel se velmi často podobá americkým vzorům). V Jihlavě by šlo například o urbanistický obvod Zborná. V České republice se nevyskytují chudinské čtvrtě

(ghetta), jaká můžeme pozorovat v Asii nebo Latinské Americe, ale určitě zde najdeme nízko příjmové čtvrti, kde žijí hlavně Romové jako například Janov v Litvínově nebo Chánov v Mostě. Je jasné, že většinu intravilánu města Jihlavy budou pokrývat středně příjmové čtvrti. Jak píše Sýkora, Sýkorová (Sýkora, Sýkorová, 2007) ekonomický růst byl a stále je vnímán jako klíčový mechanismus zvyšování kvality života obyvatel, a tak je i hlavním cílem rozvojových politik měst.

V *prestižní prostorové struktuře města*, která souvisí s příjmovou prostorovou strukturou, se odráží podíl na politické moci, společenském postavení, povolání, prestiž předchozích generací i módnost životního stylu (Kubeš 2009). Když se takto „mocní“ obyvatelé přistěhují do upadajícího a okrajového suburbia města, dokáží ve většině případů toto místo kulturně i společensky pozvednout, což se může setkat s pozitivními i negativními ohlasy starousedlíků.

Životně stylová prostorová struktura města úzce souvisí s příjmovou a prestižní prostorovou strukturou (Kubeš 2009).

Obyvatele můžeme rozdělit podle vzdělání na ty, které dosáhli základního vzdělání, středního vzdělání (středního a středního s maturitou) a vzdělání vysokoškolského. V dnešní době již u nás nebude mnoho lidí „s vizitkou“ bezvzdělání. I podle tohoto kritéria lze město prostorově rozlišit (*vzdělanostní prostorová struktura města*). Je nasnadě, že většinou platí úměra: čím vyšší dosažené vzdělání, tím vyšší plat (příjem) a lepší bydlení, proto by se nabízelo ztotožnění s příjmovou prostorovou strukturou města, avšak úměra neplatí vždy. Nutno poznamenat, že „jednotlivé čtvrti nebo urbanistické obvody českých měst v tomto směru nebyvají příliš vyhraněné“ (Kubeš 2009).

Ani *náboženská prostorová struktura* města není v našich podmínkách nějak ohraničena, což je způsobeno tím, že území českého státu bylo pouze pod vlivem křesťanství. Když k nám po Sametové revoluci v roce 1989 začali proudit přistěhovalci z Balkánu, Ukrajiny nebo Zakavkazka, nemohlo ani v nejmenším dojít k ohrožení majoritní křesťanské populace, která se radikálně měnila na ateistickou, protože jejich počty byly malé, a tak nedošlo k vytvoření nějakých náboženských čtvrtí. Celkově tedy můžeme říci, že česká města jsou převážně ateistická nebo křesťanská, kdy křesťansky věřící dominují na Moravě.

V některých městech můžeme pozorovat konsolidaci území etnicky homogenních, ale odlišujících se svými obyvateli od majoritního obyvatelstva státu, jde například o romské nebo vietnamské čtvrtě. Vietnamské etnikum má zastoupení ve většině měst České republiky, ale nejvíce se projevuje v Praze, kde existuje „malá Hanoj“, a například v Chebu. Velké romské čtvrti se nachází v severních Čechách a na Ostravsku, ale prakticky vzato, každé

české město má svoji romskou komunitu. Otázka romské etnika je řešena ve většině městech tak, že jsou Romové soustředováni městskou samosprávou na určité místo a tím oddělováni od majoritní populace (Růžička 2006). I toto lze sledovat v rámci prostorové struktury města, kdy máme na mysli tzv. *etnickou prostorovou strukturu města*. Soužití různorodých skupin obyvatelstva přináší výhody (obohacení běžného života jinými návyky, učení se toleranci a snášenlivosti), ale i problémy způsobené sociálním statutem příchozích, často doprovázené rasovou a etnickou nesnášenlivostí, nechutí se přizpůsobit, atd.

To, jak město působí na jedince a ovlivňuje jeho život, shrnul ve své práci Hamnett (Hamnett 1995).

Geodemografická prostorová struktura města přirozeně souvisí se sociální prostorovou strukturou města, i když bývá často vymezována mimo ni. Je v čase proměnlivá, proměňuje ji celostátní a regionální demografický vývoj, migrační vývoj města, uvnitř města pak vnitroměstské migrační přesuny vyvolané rozmanitými procesy a také rozšiřování obytné zástavby osídlované mladším obyvatelstvem (Kubeš 2009).

Nejdříve bych se chtěla věnovat demografickým a geografickým ukazatelům jako je počet obyvatel, hustota zalidnění, věková pyramida, index stáří a další. Dále by následovaly ekonomické ukazatele, které se týkají obyvatelstva, jako například počet ekonomicky aktivních a počet ekonomicky aktivních ve službách. Všechny tyto ukazatele jsou zachyceny v tabulkách (Tabulka 19 až 24) a pro lepší názornost jsem vytvořila i mapy, které byly vytvořeny metodou kartogram nebo kartodiagramu. Tabulky i mapy objevíte na konci této subkapitoly.

Jestliže se podíváme na *počet obyvatel* v urbanistických obvodech města Jihlavy v roce 2001, zjistíme, že největší koncentrace obyvatel se nachází přirozeně ve středu města, odtud koncentrace obyvatel roste severovýchodním směrem. Největší počty obyvatel jsou ve středu města a okolních předměstích. Z tohoto hlediska vybočuje Horní Kosov jako nově se rozvíjející městská čtvrť. Mezi urbanistické obvody, které mají vysoký počet obyvatel, patří Horní Kosov, U Nemocnice, Sídliště Březinovy sady, Brtnické předměstí, Seifertova, U Hřbitova, U Domu zdraví, Bedřichov, Královský vršek, Na Dolech a Jihlava – historické jádro.

Sídliště Březinovy sady má největší počet obyvatel (8 964 obyv.), jedná se o jedno z novějších sídlišť, které bylo postaveno v 70. až 80. letech 20. století. Nachází se příjemném prostředí, protože jeho západní část sousedí s rozsáhlým městským parkem Velký Heulos a okolí panelových domů obklopuje udržovaná zeleň. Na tomto sídlišti je několik typů

obytných domů, př. panelová zástavba čtyřpodlažní a panelová zástavba mnohopedlažní podlažní. Sídlištěm prochází ústřední komunikace Okružní ulice, která se součástí jihlavského městského okruhu a do níž se sbíhají místní obslužné komunikace. Ve středu sídliště je centrum nejrůznějších služeb (obchody, budovy mateřské a základní školy, lékárna). Na jihu sídliště sousedí s obchodním centrem Tesco. Sídliště Březinovy sady můžeme rozdělit na dvě sídliště a to sídliště Březinova a sídliště Demlova.

Mezi urbanistické obvody s nejmenším počtem obyvatel patří Nemocnice (17 obyv.), Březinovy sady (7 obyv.), Znojemská (36 obyv.), Léčebný ústav (85 obyv.), U Větrníku (54 obyv.), Pančava (2 obyv.), U Mlýna (3 obyv.), Průmyslový obvod u Bedřichova (37 obyv.), Hruškové Dvory – průmyslový obvod (17 obyv.), Kosov (85 obyv.), Popice (49 obyv.) Vysoká (43 obyv.), U Karlova lesa a Za Tratí (oba 0 obyv.). Jedná se tedy o urbanistické obvody, které v sobě zahrnují městské parky, zdravotnická zařízení, průmyslové obvody, zahrádkářské kolonie a okrajové části města Jihlava. V dalším vývoji očekáváme snížení populace v jádru a centru města na úkor předměstí Horní Kosov a nyní stále ještě suburbia Helenín, které se v blízké době transformuje v nové jihlavské předměstí. Zdrojem se mi stalo Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2001(dále SLDB 2001). Data pro jednotlivé urbanistické obvody a části města (nebo také ZSJ) jsou zachyceny v Tabulce 19.

Hustotu zalidnění v urbanistických obvodech a částech města Jihlava v roce 2001 nám znázorňuje Mapa 7. Hustota se vypočítá jako podíl počtu obyvatel a rozlohy daného území, jednotkou je obyv./ km², ale v urbánní geografii se běžně používá jednotka obyv./ hektar. Urbanistické obvody s 0 obyvateli (U Karlova lesa, Za Tratí) nebyly zahrnuty, a proto jim patří v mapě bílá barva. Legendu jsem rozdělila do pěti intervalů: 1. interval (0,0 až 10,0 obyv./ha), 2. interval (10,1 až 50,0 obyv./ha), 3. interval (50,1 až 75,0 obyv./ha), 4. interval (75,1 až 100,0 obyv./ha) a 5. interval (100,1 a více obyv./ha).

Podle tohoto dělení většina urbanistických obvodů připadla do intervalu 0,0 až 10,0 obyv./ha, což si vysvětluji tak, že se ve většině případů jedná o obvody, kde počet obyvatel je příliš malý ve srovnání s rozlohou daného území, př. Popice – počet obyvatel 49 a rozloha území 700 ha. Obvody s největší hustotou jsou Sídliště Březinovy sady (128, 06 obyv./ha), Jihlava – historické jádro (85, 53 obyv./ha), U Hřbitova (75, 84 obyv./ha), U Domu zdraví (81,70 obyv./ha), Královský vršek (100,65 obyv./ha), Seifertova (70,45 obyv./ha), jde o území s vysokou koncentrací obyvatelstva a malou rozlohou území, které je zastaveno většinou ulicově blokovou, vícepodlažní a mnohopedlažní zástavbou. V budoucnu by se měla zvýšit hustota zalidnění v urbanistickém obvodu Na Dolech a v části města Helenín, což souvisí

s výstavbou nových obytných ploch. Podkladem k mapě jsou data (viz Tabulka 18) ze SLDB 2001 a z katastrálního úřadu, některé rozlohy jsem musela dopočítat pomocí čtvercové sítě, protože data za tak malé urbanistické obvody nejsou vedena.

Index stáří nám udává, ve kterých urbanistických obvodech a ZSJ města Jihlava převažuje mladší obyvatelstvo a kde starší (viz Mapa 8). Index stáří vypočítáme jako poměr počtu obyvatel věkové skupiny 65 let a více a počtu obyvatel ve věku 0 – 14 let. Výsledek se uvádí v procentech. Urbanistické obvody a ZSJ s 0 až 20 obyvateli nebyly hodnoceny a v mapě jsou označeny bílou barvou, jde o následující obvody: U Karlova lesa, Za Tratí, Hruškové Dvory – průmyslový obvod, Pančava, Nemocnice a Březinovy sady. Legendu jsem rozdělila do pěti intervalů, přičemž první interval zahrnuje hodnoty 0 až 49 %, druhý interval 50 až 99 %, třetí interval 100 až 149 %, čtvrtý interval 150 až 199 a poslední pátý interval obsahuje hodnoty větší než 200 %.

Z takto rozdělených intervalů jsem zjistila, že čtyři urbanistické obvody a městské části (Lesnov, Popice, U Domu zdraví, Léčebný ústav) spadají do intervalu 200 % a více, kdy Léčebný ústav dosáhl hodnoty 210 %, U Domu zdraví 277 %, Popice 200 % a Lesnov dokonce 462 %. U Léčebného ústavu a Lesnova je vysoký podíl seniorské populace způsoben tím, že na jejich území se nachází zařízení, kam se uchylují většinou lidé starší, u Léčebného ústavu je to psychiatrická léčebna a v Lesnově je domov důchodců. Urbanistický obvod U domu zdraví patří mezi nejstarší jihlavská sídliště, a proto si myslím, že většina obyvatel patří k prvním původním obyvatelům zdejšího sídliště, v některých případech může hrát svoji roli i blízkost nemocnice. Popice rovněž patří mezi městské části, kde je vysoký index stáří, počet obyvatel starších 65 let je dokonce dvakrát větší než obyvatel 0 - 14 let. Celkem devět urbanistických obvodů a městských částí můžeme zařadit mezi území s nízkým indexem stáří. Jedná se o Vysoký Kámen 17 %, Henčov 40 %, U Větrníku 31 %, Průmyslový obvod u Bedřichova 18 %, Na Dolech 19 %, Sasov 47 %, Vysoká 33 %, Zborná 48%, Horní Kosov 18 %), tato území leží většinou po obvodu hranic města (území města) Jihlava. Převahu obyvatel ve věku 0 – 14 let si vysvětlují, procesem gentrifikace, který je typický stěhováním mladých rodin s dětmi do klidného prostředí, odkud je blízko do centra, ale zároveň je v dané oblasti klid k odpočinku a relaxaci. U urbanistických obvodů, jež se nacházejí v historickém jádru a centru města Jihlava, se pohybuje index stáří v intervalu 50 – 99 %, stále v nich převažuje mladší obyvatelstvo (0 – 14 let) nad starším (65 a více let). U deseti urbanistických obvodů a městských částí z 38 obyvatelstvo stárne, což potvrzuje i index stáří, který za Jihlavu dělá 108

%. V Tabulce 18 jsou uvedeny počty obyvatel daných věkových skupin i indexy stáří, zdrojem jsou data ze SLDB 2001.

Tabulka 20 udává *podíl narozených* na území města Jihlava podle vymezení obce v roce 2001 (graficky – viz Mapa 9). Mapa zachycuje podíl obyvatel narozených a v roce 2001 bydlících ve městě Jihlava v procentech. I v této mapě nebyly hodnoceny výše uvedené urbanistické obvody s 0 – 20 obyvateli. Legenda se člení do pěti intervalů s následujícím rozpětím hodnot: 1. interval 30 - 39 %, 2. interval 40 – 49 %, 3. interval 50 – 59 %, 4. interval 60 – 69 % a 5. interval 70 – 79 %.

Největší podíl obyvatel narozených a bydlících na území města Jihlava se nachází v ZSJ Vysoká (70 %). Urbanistické obvody a městské části s nejméně narozenými obyvateli v Jihlavě jsou tři, Lesnov (36 %), Léčebný ústav (31 %) a U Mlýna (33 %). U Lesnova a Léčebného ústavu je důvod jednoduchý, protože se jedná o obvody se specializovaným zdravotnickým a sociálním zařízením, kam se stěhují klienty nejen z Jihlavy, ale i z okolních obcí a v případě léčebny i z okresních měst. Urbanistických obvodů a ZSJ s 50 % a více obyvateli narozenými v Jihlavě je 33 a to je většina. Můžeme říct, že si Jihlava vytváří určité příležitosti (hlavně pracovní), aby si udržela obyvatele, přesto mě překvapuje, že se v městských částech, které mají charakter suburbií, neobjevuje větší procento narozených v Jihlavě. Zřejmě jde o obyvatele, kteří se do Jihlavy přivdali/přiženili z okolních obcí nebo přistěhovali za prací. Zdrojem pro mapu a tabulku jsou data ze SLDB 2001.

Mapy 10 a 11 a Tabulky 21 a 22 popisují strukturu obyvatel Jihlavy podle věku v letech 1991 a 2001. Data jsem získala ze SLDB 1991 a 2001 a dále vlastními výpočty. Obyvatelstvo můžeme rozdělit na tři skupiny: předproduktivní (obyvatelstvo ve věku 0-14 let), produktivní (obyvatelstvo ve věku 15-64 let) a poproduktivní (obyvatelstvo 65 let a více). V obou mapách je předproduktivní obyvatelstvo znázorněno červenou barvou, produktivní zeleně a poproduktivní modře a velikost kruhového diagramu není závislá na počtu obyvatel daného urbanistického obvodu nebo městské části. Pro vyspělé země je typické, že obyvatelstvo stárne a ani Česká republika, potažmo Jihlava není výjimkou.

V roce 1991 v osmnácti obvodech (částech) převažovalo obyvatelstvo starší 65 let nad obyvatelstvem ve věku 0-14 let, v sedmnácti naopak obyvatelstvo mladší dominovalo nad starším. Šest obvodů (částí) nebylo hodnoceno, důvodem byl nízký počet obyvatel, nebo nebyly k dispozici údaje (Vysoký Kámen tehdy součástí Pávova). U urbanistického obvodu Kalvárie jsou předproduktivní i poproduktivní vyrovnání. V ideálním případě by měly být

všechny složky (předproduktivní, produktivní i poproduktivní) vyrovnány, nebo by měla převažovat skupina předproduktivních obyvatel, aby populace mláďla.

Výrazná převaha obyvatel 0-14 let je v urbanistickém obvodě Na Dolech, kdy procentuální hodnota předproduktivní populace dosahuje čísla 37 %. Mezi další urbanistické obvody a části města Jihlava s největším zastoupením předproduktivním patří Průmyslový obvod u Bedřichova 29 %, Bedřichov 25 %, U Mlýna 28 %, Helenín 23 %, Sídliště Březinovy sady 25 %, Hosov a Horní Kosov (oba 31 %) a Antonínův Důl 30 %. Tyto obvody a části města mají na první pohled uspokojivě vysoké procentu předproduktivní populace, ale pokud se podíváme na věkovou skupinu produktivních, zaznamenáváme u nich vysoké procento, které se pohybuje kolem 50 až 60 %, což nedává příliš dobré vyhlídky do budoucna.

Urbanistické obvody a městské části Lesnov, Seifertova a Znojemská „kralují“ v oblasti s nejvyšším počtem obyvatel starších 65 let, kdy Lesnov dosáhl 62 %, Seifertova 59 % a Znojemská 50 %. V případě Lesnova je to dáno přítomností domova důchodců a v ostatních obvodech si to vysvětlují, že se oba nacházejí na místech původních nejstarších jihlavských předměstí.

V Mapě, jejímž podkladem je Tabulka 22, výrazně klesá v roce 2001 podíl obyvatel starších 65 let, výjimkou je Lesnov (viz domov důchodců) a urbanistický obvod U Domu zdraví, kde je mimo jiné postavena nemocnice a jedno z nejstarších jihlavských sídlišť, a proto je zde podle mého názoru vysoké procento starších obyvatel. Pokud srovnáme roky 1991 a 2001, zjistíme, že počet poproduktivních se i v těchto obvodech snížil U Domu zdraví z 36 % na 30 % a v Lesnově z 62 % na 45 %, což potvrzuje úbytek populace 65 let a více. Mezi obvody a částmi města s největším počtem obyvatel 65 let a více patří Březinovy sady (29 %, ale v mapě nezahrnut, protože celkový počet obyvatel je pouze 7 osob), potom Léčebný ústav 25 %, Seifertova 21 %, U Domu zdraví 30 %, Zadní Bedřichov 21 %, Lesnov 45 % a Popice 20 %. U patnácti urbanistických obvodů nebo částí města Jihlava je podíl poproduktivních menší než 10 %.

Výrazný podíl obyvatel 0-14 let nalezneme ve Zborné, Průmyslovém obvodu u Bedřichova, Henčově, Kosově, U Větrníku, Znojemské a Horním Kosově. Můžeme říct, že tyto obvody a části města, kde se pohybuje předproduktivní populace mezi 20 a 30 %, patří k rozvíjejícím se oblastem Jihlavy, kde i v budoucnu můžeme očekávat nárůst.

Z kruhových diagramů je patrný velký nárůst produktivního obyvatelstva na úkor poproduktivního, ale hlavně předproduktivního obyvatelstva. Například urbanistický obvod Na Dolech měl v roce 1991 třicet sedm procent ve věku 0-14 let a v roce 2001 jen 15 %, podíl

obyvatel 15 – 64 let byl 58 % (1991) a v roce 2001 již 82 %, což jasně vypovídá o stárnutí populace.

Urbanistické obvody s méně než 20 obyvateli nebyly zahrnuty, jedná se o Hruškové Dvory – průmyslový obvod, U Karlova lesa, Za Tratí, Pančava, Březinovy sady, Nemocnice.

Další dvě mapy (Mapa 12 a 13) a Tabulka 23 zaznamenávají *podíl žen a mužů* v jihlavské populaci v letech 1991 a 2001. Zde mě zajímalo, zda v některých urbanistických obvodech (městských částech) bude nějak výrazně převažovat jedna či druhá skupina a zda-li souvisí vysoký počet poproduktivního obyvatelstva s převahou ženské populace v daném obvodu.

Co se týče legendy, červená barva je určena ženám a modrá barva mužům, velikost kruhového diagramu udává počet obyvatel v urbanistických obvodech a částech města Jihlava. Zdrojem dat se stala SLDB v roce 1991 a 2001.

Urbanistické obvody a části města, kde podíl žen a mužů byl v roce 1991 vyrovnaný, jsou Heroltice, Horní Kosov, Sídliště Březinovy sady, Helenín, Bedřichov, Pávov, Vysoká. V roce 2001 sem patřil Bedřichov, Kalvárie, U Řeky.

V roce 1991 byl největší podíl mužů v urbanistickém obvodu Znojemská a to 62 %, v roce 2001 Popice (57 %). Převahu mužské populace v obvodu Znojemská a části města Popice si vysvětluji tím, že se ženám rodilo více chlapců a v obvodu Znojemská by mohl svoji roli hrát i podnik Jihlavan, kam se mohli stěhovat svobodní muži, aby to měli blíž do práce.

Největší podíl žen v roce 1991 byl v městských částech Lesnov (60 %) a Pístov (58 %), v roce 2001 pak Nemocnice (76 %, ale pouze 13 obyvatel), U Větrníku (56 %) a Lesnov (55 %).

Celkově můžeme říct, že počet žen i mužů v populaci v roce 1991 a 2001 byl vyrovnaný a v obou letech se v urbanistických obvodech a městských částech objevili v ženské i mužské populaci celkem 4 extrémy. Došla jsem k názoru, že ženská populace nesouvisí s vysokým počtem poproduktivního obyvatelstva.

Tabulka 24 a Mapa 14 znázorňuje podíl ekonomicky aktivních (dále EA) obyvatel na celkovém počtu obyvatel v urbanistických obvodech a částech města Jihlava, vše je uvedeno v procentech. Ekonomicky aktivní obyvatelé jsou takoví obyvatelé, kteří jsou schopni pracovat, tj. obyvatelé pracující v zemědělství, lesnictví a rybolovu (primér), průmyslu a stavebnictví (sekundér) a ve službách (terciér), dále ti, jež se soustavně připravují na budoucí povolání (studenti), nezaměstnaní a ženy na mateřské dovolené.

Legenda k mapě je rozdělena do šesti intervalů: první interval 16-25 %, druhý interval 26-35 %, třetí interval 36-45 %, čtvrtý interval 46-55 %, pátý interval 56-65 % a šest interval 66-75 %. Na mapě nalezneme některé urbanistické obvody bílé (Za Tratí, Nemocnice, Březinovy

sady, Hruškové Dvory – průmyslový obvod, U Karlova lesa, Pančava), protože neměly dostatečný počet obyvatel. Podkladem pro mapu a tabulku se stala data ze SLDB z roku 2001 a vlastní výpočty.

Nejvíce EA je v urbanistických obvodech a částech města Vysoká, Antonínův Důl, Vysoký Kámen, Červený Kříž, Hosov, Sídliště Březinovy sady, Brtnické předměstí, U Mlýna, Na Dolech, Staré Hory, kde se jejich počet pohybuje v rozmezí 57 až 63 procent. Největší podíl EA u obvodů v okrajových částech Jihlavy.

Nejmenší počet EA je u urbanistických obvodů a částí města Jihlava, na jejichž území se nachází psychiatrická léčebna (Léčebný ústav 28 %) a domov důchodců (Lesnov 25 %).

Henčov, Hruškové Dvory, U Nemocnice, Seifertova, U Hřbitova, U Domu zdraví, Královský vršek, Zadní Bedřichov, Kosov a Zborná jsou obvody a městské části, u nichž se EA pohybují kolem 50 procent.

Mapa 15 vypovídá o podílu EA ve službách na celkovém počtu EA ve městě Jihlava. Legenda je rozdělena do pěti intervalů, kde je rozpětí hodnot následující: 1. interval 11-20 %, 2. interval 21-30 %, 3. interval 31-40 %, 4. interval 41-50 %, 5. interval 51-60 %. Uvedená data jsou v procentech. Urbanistické obvody a části města Jihlava, kde byl počet obyvatel do 24 osob, nebyly do mapy zahrnuty, jedná se o Nemocnici, Březinovy sady, Pančava, Hruškové Dvory – průmyslový obvod, Za Trať, U Karlova lesa. Podkladem pro mapu a tabulku se stala data ze SLDB z roku 2001 a vlastní výpočty.

Největší zastoupení EA ve službách objevíme v urbanistických obvodech a částech města Lesnov (54 %), Královský vršek (51 %), Horní Kosov (51 %), Hosov (51 %), Seifertova (53 %), U Domu zdraví (53 %), Helenín (53 %). Naopak nejméně je pracujících ve službách v Antonínově Dole (24 %), Vysokém Kameni (23 %), Červeném Kříži (28 %), Kosově (20 %), Popicích (24 %), Vysoké (24 %) a Herolticích (19 %).

U urbanistických obvodů a částí města Jihlava, které mají malé zastoupení EA ve službách je zřejmé, že v nich bude převažovat zemědělství (Vysoká, Popice) a průmysl (Hruškové Dvory, Henčov, Pávov, Vysoký Kámen), ale o tom budou pojednávat Tabulky 24 a 25 a Mapy.

Mapy 16 a 17 „Rozdělení EA podle jednotlivých sektorů hospodářství 1991 a 2001“ ukazují, jak se vyvíjela struktura pracujících podle jednotlivých sektorů v jednotlivých urbanistických obvodech a částech města Jihlava. V Mapě 16, která zachycuje situaci v roce 1991, nalezneme několik urbanistických obvodů nebo městských částí bez kruhového diagramu, protože počet ekonomicky aktivních (zkratka EA) je menší než 20, jedná se o

Březinovy sady, U Větrníku, Pančava, U Mlýna, Průmyslový obvod u Bedřichova, Hruškové Dvory – průmyslový obvod, Za Tratí, U Karlova lesa a Vysoký Kámen, jenž byl v roce 1991 součástí Pávova. Urbanistické obvody Nemocnice a Znojemska nejsou zahrnuty v roce 2001, kdy počet EA byl nižší než 20. Velikost kruhu není závislá na celkovém počtu EA daného urbanistického obvodu a městské části. V kruhovém diagramu je několik výsečí: žlutá barva zobrazuje EA pracující v zemědělství, lesnictví a rybolovu, černá EA v průmyslu a stavebnictví, modrá EA ve službách a v roce 2001 nalezneme i barvu červenou, která je určena pro ostatní EA (studenty, ženy na mateřské).

Pokud se podíváme na rozdělení EA podle jednotlivých sektorů, zjistíme, že zemědělství hrálo velkou roli v roce 1991 v těchto městských částech: Popice 68 %, Vysoká 55 %, Pístov, Sasov (oba 49 %), Kosov, Henčov (oba 28 %), Heroltice 37%, Zborná 30 %, dále Pávov, Lesnov (oba 17 %), Hruškové Dvory 20 % a Hosov 18%. Tyto městské části se nachází hlavně při okrajích území města a vysoké procento obyvatel pracujících v zemědělství je hlavně na jihu a východě města.

Ve středu města přirozeně převažují služby, př. Jihlava – historické jádro 66 %, Nemocnice 84 %, U Nemocnice 61 %, Královský vršek 58 %, společně s průmyslem. Největší zastoupení služeb je v urbanistickém obvodu Léčebný ústav a to 83 %.

Urbanistické obvody a městské části Antonínův Důl, U Mlýna, Staré Hory, Pávov, Na Dolech a Zadní Bedřichov mají největší procentuální zastoupení průmyslového sektoru, přičemž za město Jihlavu je maximum 80 % v Antonínově Dole.

Některé části města mají poměrně vyrovnané zastoupení všech třech sektorů jako například Zborná (zemědělství 30 %, průmysl 40 %, služby 30 %) a Henčov (zemědělství 28 %, průmysl 38, služby 34 %).

Můžeme říct, že vysoké procento pracujících ve službách se nachází v historickém jádru a centru města Jihlava a v jejich blízkém okolí, kde obyvatelé využívají široké nabídky služeb zahrnující školství, státní správu, volnočasové aktivity obyvatel (fitnesscentra, sportovní kluby a kroužky, wellness).

V roce 2001 zde oproti roku 1991 přibyla kolonka ostatní EA (značená červeně), kam řadíme studenty a ženy na mateřské dovolené. Když porovnáme obě mapy, zjistíme, že výrazně ubylo lidí pracujících v zemědělství, čemuž se nemůžeme divit, protože Česká republika patří k vyspělým státům, kde je trend snižování počtu lidí pracujících v zemědělství (kolem 3 až 5 %). Největší procento lidí v zemědělství je v Popici (28 %), Vysoké (17 %),

Pístov (15 %), Hosov (12 %), Kosov a Heroltice (oba 11 %). Celkově je počet jihlavských obyvatel pracujících v zemědělství necelých 5 %.

Ekonomicky aktivní obyvatelé mají největší zastoupení v těchto urbanistických obvodech a městských částech: Antonínův Důl 65 %, Vysoký Kámen 72 %, Vysoká (59 %), Pávov a Zadní Bedřichov (oba 51 %), Na Valech, Pančava a Znojemská (obě 50 %).

Největší procentuální zastoupení ekonomicky aktivních ve službách nalezneme v Horním Kosově 52 %, Hosově (51 %), Léčebném ústavu (63 %), Lesnově (54 %), U Domu zdraví (53 %), Heleníně 53% a další.

Urbanistické obvody a městské části, kde bylo nejvíce obyvatel, které můžeme zařadit do čtvrté skupiny tzn. EA ostatní (studenti, ženy na mateřské dovolené, nezaměstnaní) patří Kosov s 20 %, Kalvárie 16 %, Jihlava – historické jádro 14 % a Henčov 17 %. Vůbec největší počet EA ostatních, dvacet devět procent, se nachází v Herolticích.

V roce 2001 se výrazně proměnila struktura EA. Zemědělství, lesnictví a rybolov je provozován pouze na jihu území města Jihlava, jedná se o městské části Popice, Vysoká a Pístov. Podíl ekonomicky aktivní ve službách se oproti roku 1991 snížil na úkor EA v průmyslu a stavebnictví, což pravděpodobně souvisí s rozvojem jihlavských firem Bosch a Sapeli.

Tabulka 19: Vybrané geodemografické ukazatele města Jihlava podle jeho ZSJ a urbanistických obvodů za rok 2001

ZSJ	Počet obyvatel	Rozloha (ha)	Hustota zalidnění (obyv./ha)	Obyvatelé 0 - 14 let	Obyvatelé 65+	Index stáří (v %)
Antonínův Důl	297	140	2,12	35	27	77
Vysoký Kámen	184	600	0,31	29	5	17
Henčov	178	510	0,35	42	17	40
Heroltice	140	310	0,45	21	19	90
Horní Kosov	3 295	410	8,04	838	152	18
Hosov	126	690	0,18	16	10	63
Hruškové Dvory	116	160	0,73	22	14	64
Jihlava-historické jádro	3 421	40	85,53	615	437	71
U nemocnice	2 912	65	44,8	533	522	98
Nemocnice	17	10	1,7	2	0	0
Březinovy sady	7	50	0,14	1	2	200
Sídliště Březinovy sady	8 964	70	128,06	1 187	724	61
Léčebný ústav	85	15	5,67	10	21	210
Na valech	359	70	5,13	61	50	82

Brtnické předměstí	4 598	110	41,8	672	477	71
Znojemská	36	50	0,72	8	4	50
U větrníku	54	140	0,39	13	4	31
Seifertova	4 227	60	70,45	577	908	157
U hřbitova	3 792	50	75,84	585	634	108
U domu zdraví	3 268	40	81,7	359	993	277
U řeky	470	70	6,71	75	73	97
Kalvárie	1 047	35	29,91	172	140	81
Helenín	488	150	3,25	95	60	63
Pančava	12	160	0,08	2	1	50
U mlýna	33	45	0,73	4	6	150
Bedřichov	3 446	210	16,41	545	371	68
Královský vršek	4 026	40	100,65	539	776	144
Prům. obvod u Bedřichova	37	90	0,41	11	2	18
Zadní Bedřichov	305	110	2,77	39	65	167
Hruškové Dvory-prům. obvod	17	200	0,09	2	2	100
Na dolech	2 358	60	39,3	365	70	19
Za tratí	0	80	0	0	0	0
Lesnov	264	390	0,68	26	120	462
Kosov	85	550	0,15	24	12	50
Pávov	322	400	0,81	43	40	93
Pístov	126	590	0,21	20	20	100
Popice	49	700	0,07	5	10	200
Sasov	105	170	0,62	15	7	47
Staré Hory	1 061	215	4,93	174	92	53
Vysoká	43	490	0,09	6	2	33
Zborná	122	350	0,35	31	15	48
U Karlova lesa	0	90	0	0	0	0

Zdroj: SLDB 2001, vlastní výpočty

Tabulka 20: Počet narozených ve městě Jihlava podle jeho ZSJ za rok 2001

ZSJ	Počet obyvatel	Narození v Jihlavě	Podíl narozených v Jihlavě (v %)
Antonínův Důl	297	163	55
Vysoký Kámen	184	114	62
Henčov	178	113	63
Heroltice	140	89	64
Horní Kosov	3 295	1 979	60

Hosov	126	69	55
Hruškové Dvory	116	63	54
Jihlava-historické jádro	3 421	2 067	60
U nemocnice	2 912	1 727	59
Nemocnice	17	12	71
Březinovy sady	7	3	43
Sídliště Březinovy sady	8 964	4 766	53
Léčebný ústav	85	26	31
Na valech	359	247	69
Brtnické předměstí	4 598	2 648	58
Znojemská	36	20	56
U větrníku	54	30	56
Seifertova	4 227	2 247	53
U hřbitova	3 792	2 074	55
U domu zdraví	3 268	1 644	50
U řeky	470	276	59
Kalvárie	1 047	596	57
Helenín	488	285	58
Pančava	12	7	58
U mlýna	33	11	33
Bedřichov	3 446	2 028	59
Královský vršek	4 026	2 109	52
Prům. obvod u Bedřichova	37	25	68
Zadní Bedřichov	305	190	62
Hruškové Dvory-prům. obvod	17	13	76
Na dolech	2 358	1 468	62
Za tratí	0	0	0
Lesnov	264	94	36
Kosov	85	53	62
Pávov	322	192	60
Pístov	126	71	56
Popice	49	22	45
Sasov	105	59	56
Staré Hory	1 061	622	57
Vysoká	43	30	70
Zborná	122	78	64
U Karlova lesa	0	0	0

Zdroj: SLDB 2001, vlastní výpočty

Tabulka 21: Struktura obyvatel podle věku za rok 1991

Část obce a ZSJ	Rok 1991						
	počet obyvatel	ve věku 0 - 14 let	ve věku 0 - 14 let (v %)	ve věku 15 - 64 let	ve věku 15 - 64 let (v %)	ve věku 65 +	ve věku 65 + (v %)
Antonínův Důl	560	166	30	346	62	48	8
Vysoký Kámen							
Henčov	155	33	21	96	62	26	17
Heroltice	147	27	18	89	61	31	21
Horní Kosov	2276	707	31	1 427	63	142	6
Hosov	120	37	31	66	55	17	14
Hruškové Dvory	142	31	22	90	63	21	15
Jihlava - historické jádro	3779	819	22	2 081	55	879	23
U nemocnice	2522	474	19	1 237	49	811	32
Nemocnice	56	11	20	35	62	10	18
Březinovy sady	12	1	9	7	58	4	33
Sídlíště Březinovy sady	10090	2 527	25	6 607	66	956	9
Léčebný ústav	138	7	5	84	61	47	34
Na valech	392	73	19	223	57	96	24
Brtnické předměstí	4962	1154	24	3 192	64	616	12
Znojemská	42	5	19	8	31	13	50
U větrníku	0	0	0	0	0	0	0
Seifertova	4545	681	32	196	9	1241	59
U hřbitova	3989	670	17	2 412	60	907	23
U domu zdraví	3276	503	15	1 585	49	1188	36
U řeky	520	102	20	266	51	152	29
Kalvárie	1041	194	19	648	62	199	19
Helenín	442	102	23	246	56	94	21
Pančava	0	0	0	0	0	0	0
U mlýna	43	12	28	22	51	9	21
Bedřichov	3369	842	25	2 026	60	501	15
Královský vršek	4358	677	16	2 685	62	996	22
Průmysl.obvod u Bedřichova	28	8	29	15	54	5	17
Zadní Bedřichov	332	51	15	176	53	105	32
Hruškové Dvory - prům.obvod	0	0	0	0	0	0	0
Na dolech	2291	857	37	1 331	58	103	5
Za tratí	0	0	0	0	0	0	0
Lesnov	291	29	10	82	28	180	62
Kosov	71	10	14	45	63	16	23

Pávov	341	64	19	223	65	54	16
Pístov	120	24	20	68	57	28	23
Popice	50	9	18	26	52	15	30
Sasov	116	23	20	79	68	14	12
Staré Hory	892	237	27	554	62	101	11
Vysoká	44	11	25	26	59	7	16
Zborná	87	18	21	48	55	21	24
U Karlova lesa	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: SLDB 1991, vlastní výpočty

Tabulka 22: Struktura obyvatel podle věku za rok 2001

Část obce a ZSJ	Rok 2001						
	počet obyvatel	ve věku 0 - 14 let	ve věku 0 - 14 let (v %)	ve věku 15 - 64 let	ve věku 15 - 64 let (v %)	ve věku 65 +	ve věku 65 + (v %)
Antonínův Důl	297	35	12	235	79	27	9
Vysoký Kámen	184	29	16	150	82	5	2
Henčov	178	42	24	119	67	17	9
Heroltice	140	21	15	110	79	19	6
Horní Kosov	3295	838	25	2 305	70	152	5
Hosov	126	16	13	100	79	10	8
Hruškové Dvory	116	22	19	80	69	14	12
Jihlava - historické jádro	3421	615	18	2 369	69	437	13
U nemocnice	2912	533	18	1 857	64	522	18
Nemocnice	17	2	12	15	88	0	0
Březinovy sady	7	1	14	4	57	2	29
Sídlíště Březinovy sady	8964	1 187	13	7 053	79	724	8
Léčebný ústav	85	10	12	54	64	21	25
Na valech	359	61	17	248	69	50	14
Brtnické předměstí	4598	672	15	3 449	75	477	10
Znojemská	36	8	22	24	67	4	11
U větrníku	54	13	24	37	69	4	7
Seifertova	4227	577	14	2 742	65	908	21
U hřbitova	3792	585	15	2 573	68	634	17
U domu zdraví	3268	359	11	1 916	59	993	30
U řeky	470	75	16	322	69	73	16
Kalvárie	1047	172	16	735	70	140	13
Helenín	488	95	19	333	68	60	12

Pančava	12	2	17	9	75	1	8
U mlýna	33	4	12	23	70	6	18
Bedřichov	3446	545	16	2 530	73	371	11
Královský vršek	4026	539	13	2 711	67	776	19
Průmysl.obvod u Bedřichova	37	11	30	24	65	2	5
Zadní Bedřichov	305	39	13	201	66	65	21
Hruškové Dvory - prům.obvod	17	2	12	13	76	2	12
Na dolech	2358	365	15	1 923	82	70	3
Za tratí	0	0	0	0	0	0	0
Lesnov	264	26	10	118	45	120	45
Kosov	85	24	28	49	58	12	14
Pávov	322	43	13	239	74	40	13
Pístov	126	20	16	86	68	20	16
Popice	49	5	10	34	70	10	20
Sasov	105	15	14	83	79	7	7
Staré Hory	1061	174	16	795	75	92	9
Vysoká	43	6	14	35	81	2	5
Zborná	122	31	25	76	62	15	13
U Karlova lesa	0	0	0	0	0	0	0

(zdroj: SLDB 2001)

Tabulka 23: Podíl žen a mužů v jihlavské populaci v roce 1991 a 2001

Část obce a ZSJ	Rok 1991					Rok 2001				
	počet obyvatel	ženy	ženy (v %)	muži	muži (v %)	počet obyvatel	ženy	ženy (v %)	muži	muži (v %)
Antonínův Důl	560	269	48	291	52	297	139	47	158	53
Vysoký Kámen						184	91	49	93	51
Henčov	155	82	53	73	47	178	86	48	92	52
Heroltice	147	73	50	74	50	140	71	51	69	49
Horní Kosov	2 276	1 148	50	1 128	50	3 295	1 679	51	1 616	49
Hosov	120	57	48	63	52	126	65	52	61	48
Hruškové Dvory	142	64	45	78	55	116	54	47	62	53
Jihlava - historické jádro	3 779	1 943	51	1 836	49	3 421	1 747	51	1 674	49
U nemocnice	2 522	1 357	54	1 165	46	2 912	1 543	53	1 369	47
Nemocnice	56	23	41	33	59	17	13	76	4	24
Březinovy sady	12	6	50	6	50	7	3	43	4	57

Sídlíště Březinovy sady	10 090	5 084	50	5 006	50	8 964	4 592	51	4 372	49
Léčebný ústav	138	55	40	83	60	85	42	49	43	51
Na valech	392	180	46	212	54	359	172	48	187	52
Brtnické předměstí	4 962	2 506	51	2 456	49	4 598	2 330	51	2 268	49
Znojemská	42	16	38	26	62	36	16	44	20	56
U větrníku	0	0	0	0	0	54	30	56	24	44
Seifertova	4 545	2 427	53	2 118	47	4 227	2 219	52	2008	48
U hřbitova	3 989	2 070	52	1 919	48	3 792	1 989	52	1 803	48
U domu zdraví	3 276	1 693	52	1 583	48	3 268	1 703	52	1 565	48
U řeky	520	266	51	254	49	470	235	50	235	50
Kalvárie	1 041	530	51	511	49	1 047	528	50	519	50
Helenín	442	223	50	219	50	488	249	51	239	49
Pančava	0	0	0	0	0	12	6	50	6	50
U mlýna	43	21	49	22	51	33	16	48	17	52
Bedřichov	3 369	1 689	50	1 680	50	3 446	1 721	50	1 725	50
Královský vršek	4 358	2 216	51	2 142	49	4 026	2 104	52	1 922	48
Prům.obvod u Bedřichova	28	13	46	15	54	37	16	43	21	57
Zadní Bedřichov	332	171	52	161	48	305	158	52	147	48
Hruškové Dvory - prům.obvod	0	0	0	0	0	17	8	47	9	53
Na dolech	2 291	1 161	51	1 130	49	2 358	1 193	51	1 165	49
Za tratí	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lesnov	291	175	60	116	40	264	146	55	118	45
Kosov	71	30	42	41	58	85	39	46	46	54
Pávov	341	171	50	170	50	322	158	49	164	51
Pístov	120	69	58	51	42	126	69	55	57	45
Popice	50	22	44	28	56	49	21	43	28	57
Sasov	116	60	52	56	48	105	51	49	54	51
Staré Hory	892	435	49	457	51	1 061	538	51	523	49
Vysoká	44	22	50	22	50	43	19	44	24	56
Zborná	87	43	49	44	51	122	56	46	66	54
U Karlova lesa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: SLDB 1991, 2001, vlastní výpočty

Tabulka 24: Charakteristiky ekonomické aktivity obyvatel města Jihlavy podle jeho urbanistických obvodů za rok 2001

ZSJ	Počet obyvatel	Ekonomicky aktivní	Podíl EA (v %)	EA ve službách	Podíl EA ve službách na EA (v %)
Antonínův Důl	297	191	64	46	24

Vysoký Kámen	184	112	61	26	23
Henčov	178	84	47	32	38
Heroltice	140	73	52	14	19
Horní Kosov	3 295	1 787	54	927	51
Hosov	126	75	60	38	51
Hruškové Dvory	116	58	50	23	40
Jihlava-historické jádro	3 421	1 746	51	820	47
U nemocnice	2 912	1 415	49	699	49
Nemocnice	17	14	82	14	100
Březinovy sady	7	3	43	1	33
Sídlíště Březinovy sady	8 964	5 518	62	2 668	48
Léčebný ústav	85	24	28	15	63
Na valech	359	190	53	79	42
Brtnické předměstí	4 598	2 660	58	1 300	49
Znojemská	36	20	56	10	50
U větrníku	54	29	54	9	31
Seifertova	4 227	1 987	47	1 056	53
U hřbitova	3 792	1 845	49	913	49
U domu zdraví	3 268	1 469	45	784	53
U řeky	470	249	53	112	45
Kalvárie	1 047	540	52	241	45
Helenín	488	251	51	134	53
Pančava	12	6	50	3	50
U mlýna	33	19	58	11	58
Bedřichov	3 446	1 864	54	867	47
Královský vršek	4 026	1 942	48	991	51
Prům. obvod u Bedřichova	37	19	51	9	47
Zadní Bedřichov	305	143	47	53	37
Hruškové Dvory-prům. obvod	17	11	65	5	45
Na dolech	2 358	1 478	63	720	49
Za tratí	0	0	0	0	0
Lesnov	264	67	25	36	54
Kosov	85	41	48	8	20
Pávov	322	178	55	69	39
Pístov	126	66	52	33	50
Popice	49	25	51	6	24
Sasov	105	58	55	26	45
Staré Hory	1 061	604	57	280	46
Vysoká	43	29	67	7	24
Zborná	122	56	46	26	46

U Karlova lesa	0	0	0	0	0
----------------	---	---	---	---	---

Zdroj: SLDB 2001

Tabulka 25: Ekonomicky aktivní obyvatelé pracujících v jednotlivých sektorech hospodářství v Jihlavě v roce 1991

Část obce a ZSJ	Rok 1991						
	EA celkem	EA v zemědělství	EA v zemědělství (v %)	EA v průmyslu	EA v průmyslu (v %)	EA ve službách	EA ve službách (v %)
Antonínův Důl	319	6	2	255	80	58	18
Vysoký Kámen							
Henčov	81	23	28	31	38	27	34
Heroltice	84	31	37	15	18	38	45
Horní Kosov	1 274	113	9	409	32	752	59
Hosov	57	10	18	18	32	29	50
Hruškové Dvory	80	16	20	32	40	32	40
Jihlava - historické jádro	1 918	53	3	586	31	1 279	66
U nemocnice	1 190	45	4	413	35	732	61
Nemocnice	31	0	0	5	16	26	84
Březinovy sady	7	0	0	1	14	6	86
Sídlíště Březinovy sady	5 723	139	2	2 258	39	3 326	59
Léčebný ústav	30	0	0	5	17	25	83
Na valech	209	10	5	70	33	129	62
Brtnické předměstí	2 811	106	4	1 119	40	1 586	56
Znojemská	22	2	9	9	41	11	50
U větrníku	0	0	0	0	0	0	0
Seifertova	2 488	97	4	893	36	1 498	60
U hřbitova	2 243	95	4	854	38	1 294	58
U domu zdraví	1 558	49	3	588	38	921	59
U řeky	245	8	3	86	35	156	62
Kalvárie	583	26	4	203	35	354	61
Helenín	239	17	7	101	42	121	51
Pančava	0	0	0	0	0	0	0
U mlýna	19	3	16	11	58	5	26
Bedřichov	1 839	66	4	735	40	1 038	56
Královský vršek	2 508	60	2	951	38	1 497	60
Prům.obvod u Bedřichova	13	0	0	3	23	10	77
Zadní Bedřichov	182	18	10	77	42	130	48

Hruškové Dvory - prům.obvod	0	0	0	0	0	0	0
Na dolech	1 225	36	3	492	40	697	57
Za tratí	0	0	0	0	0	0	0
Lesnov	66	11	17	20	30	35	53
Kosov	38	11	29	10	26	17	45
Pávov	193	32	17	78	40	83	43
Pístov	53	26	49	6	11	21	40
Popice	25	17	68	5	20	3	12
Sasov	72	35	49	22	31	15	20
Staré Hory	496	44	9	225	45	227	46
Vysoká	22	12	55	6	27	4	18
Zborná	50	15	30	20	40	15	30
U Karlova lesa	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: SLDB 1991, vlastní výpočty

Tabulka 26: Ekonomicky aktivních obyvatel pracujících v jednotlivých sektorech v Jihlavě v roce 2001

Část obce a ZSJ	Rok 2001								
	EA celkem	EA v zemědělství	EA v zemědělství (v %)	EA v průmyslu	EA v průmyslu (v %)	EA ve službách	EA ve službách (v %)	ostatní EA	ostatní EA (v %)
Antonínův Důl	191	5	3	124	65	46	24	16	8
Vysoký Kámen	112	1	1	81	72	26	23	4	4
Henčov	84	5	6	33	39	32	38	14	17
Heroltice	73	8	11	30	41	14	19	21	29
Horní Kosov	1 787	51	3	644	36	927	52	165	9
Hosov	75	9	12	26	35	38	51	2	2
Hruškové Dvory	58	3	5	27	47	23	40	5	8
Jihlava - historické jádro	1 746	14	1	663	38	820	47	249	14
U nemocnice	1 415	13	1	600	42	699	49	103	7
Nemocnice	14	0	0	0	0	14	100	0	0
Březinovy sady	3	0	0	1	33	1	33	1	33
Sídliště Březinovy sady	5 518	49	1	2 441	44	2 668	48	360	7
Léčebný ústav	24	0	0	8	33	15	63	1	4
Na valech	190	4	2	99	52	79	42	8	4
Brtnické předměstí	2 660	26	1	1 209	45	1 300	49	125	5

Znojemská	20	0	0	10	50	10	50	0	0
U větrníku	29	1	4	14	48	9	31	5	17
Seifertova	1 987	22	1	746	38	1 056	53	163	8
U hřbitova	1 845	31	2	775	42	913	49	126	7
U domu zdraví	1 469	12	1	589	40	784	53	84	6
U řeky	249	2	1	100	40	112	45	35	4
Kalvárie	540	7	1	207	38	241	45	85	16
Helenín	251	8	3	100	40	134	53	9	4
Pančava	6	0	0	3	50	3	50	0	0
U mlýna	19	0	0	7	37	11	58	1	5
Bedřichov	1 864	22	1	846	45	867	47	129	7
Královský vršek	1 942	21	1	813	42	991	51	120	6
Prům.obvod u Bedřichova	19	0	0	9	47	9	47	1	6
Zadní Bedřichov	143	5	4	73	51	53	37	12	8
Hruškové Dvory - prům.obvod	11	1	10	5	45	5	45	0	0
Na dolech	1 478	21	1	667	45	720	49	70	5
Za tratí	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lesnov	67	2	3	29	43	36	54	0	0
Kosov	41	5	11	20	49	8	20	8	20
Pávov	178	6	3	91	51	69	39	12	7
Pístov	66	10	15	21	32	33	50	2	3
Popice	25	7	28	10	40	6	24	2	8
Sasov	58	4	7	26	45	26	45	2	3
Staré Hory	604	9	2	266	44	280	46	49	8
Vysoká	29	5	17	17	59	7	24	0	0
Zborná	56	3	5	26	46	26	46	1	3
U Karlova lesa	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: SLDB 1991, 2001, vlastní výpočty

6. Analýza infrastruktury města Jihlavy

6.1. Infrastruktura silničních, železničních a dalších komunikací

Tato subkapitola obsahuje pouze doplňkové informace k silničním, železničním a dalším komunikacím, protože základní informace o komunikacích na území města Jihlava byly podány v kapitole 2.3.6. „Charakteristika dopravních komunikací“ a následně rozšířeny v kapitole 4. „Analýza sociálně geografické polohy města Jihlava“.

Silniční komunikace. Severní část území města protíná ústřední komunikace českého dopravního systému, dálnice D1. Jelikož Jihlava leží v polovině trasy Praha-Brno, ale hlavně na důležité dopravní tepně, ovlivňuje to její potenciál, jak jsme již zmínili ve výše uvedených kapitolách a subkapitolách. Na dálnici D1 se napojuje dálniční přivaděč (E 59), který prochází Jihlavou severovýchodo-jihozápadním směrem, přičemž, když mívá tranzitní komunikaci II/602 (směr Pelhřimov), se stáčí jihovýchodním směrem, aby se napojil na tranzitní komunikaci E/59 (směr Znojmo). Dálniční přivaděč plní funkci obchvatu města a výrazně napomáhá ke snížení průjezdu nákladních automobilů městem. Celý přivaděč, který prochází západní částí města, byl dokončen v roce 2009, kdy došlo k propojení komunikace II/602 a E/59. Kvalitu povrchu můžeme označit jako dobrou, s přehledným značením a zatím bez billboardů, na dálničním přivaděči rovněž nalezneme tunel s délkou kolem 200 metrů.

Sběrné komunikace (viz Mapa 18) jsou komunikace, které vytváří jakýsi městský okruh, do něhož ústí ostatní místní komunikace. Řadíme sem ulice Okružní, Brněnská, Hradební, Dvořákova, Fritzoa a dále Havlíčkova, Jiráskova a Romana Havelky. Jelikož tyto komunikace patří ke klíčovým silnicím v Jihlavě, mělo by se město postarat o jejich zkvalitnění. Problémem jsou asfaltové hrboly, které jsou způsobeny denním průjezdem těžkých vozidel (autobusů, nákladních automobilů), opotřebované dopravní značení na vozovkách i podél vozovek. Většina sběrných komunikací přechází v tranzitní komunikace.

Komunikace, jež vybíhají z města, nazýváme tranzitní komunikace. Patří mezi ně ulice Humpolecká (II/523, směr Humpolec), Žižkova (II/602, směr Pelhřimov), Znojemská (I/38, směr Moravské Budějovice, Znojmo), Brtnická (II/405, směr Třebíč), Brněnská (II/602, směr Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí) a Polenská (II/352, směr Polná).

Se silniční dopravou úzce souvisí přeprava osob autobusy na malé i velké vzdálenosti, proto do této subkapitoly zařazují i krátkou charakteristiku jihlavského autobusového nádraží, které není zmíněno v subkapitole následující, protože autobusové nádraží nehraje příliš významnou roli v jihlavské městské dopravě. Budova autobusového nádraží prošla

rekonstrukcí, takže dostala novou fasádu a i interiér se výrazně změnil (digitální tabule s odjezdy autobusů, informační terminál). Mezi nedostatky považují zrušení bufetu v budově (na autobusovém nádraží pouze jeden malý stánek s občerstvením), na jehož místě vznikl obchod s oděvy, a krátkou otvírací dobu informační kanceláře. Jinak budova působí příjemným a čistým dojmem, který je občas narušen lidmi bez domova. Jednotlivá autobusová nástupiště jsou přehledná, ale v nevyhovujícím stavu – střešní konstrukce rezaví, kostkový povrch je zvlněný pod tíhou několika tunových autobusů. Umístění autobusového nádraží je dobré, protože je blízko jádru i centru města, dále krajskému úřadu, nemocnici, vlakovému nádraží Jihlava-město i jihlavským sportovním areálům. V současné době se uvažuje o vybudování nového autobusového nádraží, které by bylo spojeno s vlakovým nádražím, právě v prostoru vlakového nádraží Jihlava-město.

Železniční komunikace. Jihlavou procházejí dvě železniční tratě: trať č. 240 Havlíčkův Brod-Jihlava-Brno a trať č. 225 Veselí nad Lužnicí-Jihlava (viz Mapa 18).

Trať č. 225 přichází do města ze západu a leží na ní obě jihlavské železniční stanice, Jihlava-město a Jihlava-hlavní nádraží. Trať prochází zastavěnou částí města a nachází se na ní tři železniční přejezdy, z toho jeden pro pěší, trať překlenuje údolí řeky Jihlavy historickým mostem, který byl postaven ve 2. polovině 19. století. Podél této trati najdeme několik zajímavých zákoutí, jedná se například o prostory u kostelíka sv. Jana Křtitele a u ulice Nad Přejezdem.

Druhá železniční trať č. 240, vedoucí z Havlíčkova Brodu do Brna, protíná Jihlavu zhruba v severojižním směru. Z Jihlavy do Brna jde o jednokolejnou trať. Tato trať neprochází zastavěnou částí města. Obě trati částečně kopírují tok řeky Jihlavy.

Město Jihlava má dvě železniční stanice Jihlava-hlavní nádraží a Jihlava-město. Stanice Jihlava-hlavní nádraží se nachází v historické budově, jejíž interiér je nově zrekonstruován a doplněn digitální tabulí příjezdů a odjezdů. Za nedostatek považují poněkud stísněné prostory ve srovnání s jinými nádražními budovami, př. v Brně, Českých Budějovicích. Toto místo patří ke klíčovým uzlům jihlavského dopravního systému, ať už se jedná o vlakovou, autobusovou a trolejbusovou přepravu. Odtud se dostaneme v krátkém časovém intervalu v podstatě do všech částí města Jihlavy.

Nádražní budova Jihlava-město je o poznání méně reprezentativní než budova hlavního vlakového nádraží. Ve vyšších patrech budovy bydlí sociálně slabší občané, což na první pohled nedělá dobrý dojem pro návštěvníky města. Sociální zařízení je naprosto nevyhovující. Vlakové nádraží Jihlava-města má ale jednu nespornou výhodu a tou je jeho

poloha v rámci města, protože se nachází 15 min chůze od Masarykova náměstí a 7 min chůze od autobusového nádraží, proto se v současné době hovoří o vybudování multifunkčního prostoru v oblasti nádraží Jihlava-město, který by v sobě zahrnoval mimo jiné vlakové i autobusové nádraží. V létě je možno zavítat do blízkého parku Tyršovy sady.

Z hlediska železniční dopravy by se v budoucnu mělo uvažovat o elektrifikaci tratě Jihlava-Havlíčkův Brod a je nutná oprava nebo rekonstrukce budovy městského vlakového nádraží, pokud ovšem nedojde k vybudování onoho multifunkčního prostoru.

Letecká doprava. Letecká doprava je pro Jihlavu zcela zanedbatelná, protože je zastoupena pouze sportovním letištěm jihlavského Aeroklubu, které se nachází v městské části Henčov.

Cyklostezky. Jihlava se snaží uspokojit volání svých občanů po aktivním odpočinku tím, že se rozhodla zapojit do projektu cyklostezky, která propojí Jihlavu s rakouským městem Raabs an der Thaya. Celková délka cyklostezky bude kolem 120 km, trasa vede městy Jihlava, Třebíč, Jaroměřice nad Rokytnou, Moravské Budějovice, Jemnice a Raabs an der Thaya. Nejde o přímou spojnici těchto měst, ale o trasu, která by měla seznámit návštěvníky s krásami Vysočiny a v neposlední řadě podporovat příhraniční spolupráci České republiky s Rakouskem. Cyklostezka je sjízdná od podzimu 2009, ale její oficiální otevření proběhlo v dubnu 2010. Je nutné ještě doplnit mapy a dopravní značení na cyklostezce. Ve městě se nachází ještě několik cyklostezek, např. cyklostezka do Pístova (z Telečské ulice), cyklostezka podél řeky Jihlavy u Havlíčkovy ulice. V plánu je výstavba 13 cyklostezek, př. u průmyslové zóny a cyklostezka z centra města podél ulice Vrchlického, S.K. Neumanna až do Starých Hor, z tohoto počtu jsou ale dvě velmi problematické, jedná se o trasu Hosov-Hruškové Dvory a Hybrálec-Jiráskova (podle www.jihlava.cz ze dne 4.12.2010).

Pěší. Chodníky se nacházejí podél téměř všech jihlavských silničních komunikací, ale jejich stav je naprosto nevyhovující – nerovné povrchy, kamenné kostky (často s velkými dírami mezi sebou, které jsou někdy vyplněny trávou, asfaltové chodníky se zničeným asfaltovým povrchem. Z hlediska pohledu vozíčkáře je pohyb po Jihlavě velmi obtížný, proto by mělo město investovat i do těchto věcí, aby se hendikepovaní občané nebo návštěvníci a ženy s kočárky nebáli vyjít do jihlavských ulic, nebo po zkušenostech svých přátel zamítnout návštěvu tohoto historického města, které má co nabídnout.

6.2. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava (dále MHD) je v Jihlavě provozována od roku 1909, kdy bylo jihlavské náměstí spojeno elektrickou pouliční dráhou (tramvají) s nádražím, které je od náměstí vzdáleno asi 3 km. Tramvajová linka byla v provozu do roku 1948. První autobus se v Jihlavě objevil v roce 1942 a spojoval Jihlavu s Bedřichovem. Po zrušení tramvajové linky byla zavedena doprava trolejbusová. S růstem města přicházelo i rozšiřování linek MHD. Dnes má jihlavský dopravní podnik k dispozici 29 autobusů a 32 trolejbusů, kteří se pohybují na osmi autobusových a pěti trolejbusových linkách (podle www.dpmj.cz ze dne 25.11.2010).

Z hlediska prostorového rozmístění autobusových a trolejbusových zastávek můžeme říct, že zastávky jsou od sebe přiměřeně vzdálené a jejich pokrytí odpovídá územnímu rozsahu města. Je zřejmé, že byly postaveny na důležitých místech daného urbanistického obvodu nebo městské části (nákupní centrum, nádraží, centra čtvrtí, náměstí, návěs a další).

Stejně jako při vzniku MHD v Jihlavě i nyní hraje důležitou roli Masarykovo náměstí a hlavní vlakové nádraží. Oba tyto urbanistické uzly (bude vysvětleno v subkapitole 7.3.) figurují ve většině jihlavských autobusových a trolejbusových linek, což podtrhuje jejich významnost.

S rozvojem města souvisel i rozvoj jednotlivých linek MHD. Nejprve se rozvíjeli oblasti mezi náměstím a vlakovým nádražím, dále linky, které přinesly spojení s nemocnicí v západní části města a novými sídlišti (Sídliště Březinovy sady, Královský vršek), průmyslovými areály ve Starých Horách a v Pávově a příměstskými částmi města Zborná, Horní Kosov, Pístov. Jestliže bereme v úvahu běžný pracovní den, trolejbusové spoje většinou jezdí v průměru ve 14 minutových intervalech, výjimkou je linka E, která spojuje Dopravní podnik s Motorpalem, ta jezdí pouze ve vybraných hodinách. Jihlava má osm autobusových linek, z toho čtyři linky jezdí v pravidelných intervalech v průměru po 25 minutách. Ostatní linky, které spojují Masarykovo náměstí s okrajovými městskými částmi Jihlavy (Popice, Hosov, Kosov) a obcemi (Hybrálec), jezdí jedenkrát až sedmkrát denně. V některých případech se do těchto obcí dostaneme i meziměstskou linkovou dopravou osob, př. do Hosova.

Dopravní podnik zavedl od července 2009 tzv. jihlavskou kartu, která je opatřena čipem a nahrazuje plastové průkazky. Jihlavská karta funguje nejen jako časová průkazka, ale také jako elektronická peněženka (podle www.dpmj.cz ze dne 25.11.2010). Pro návštěvníky Jihlavy se může být problém sehnat jízdenku na MHD, protože rozmístění „jízdenkových

automatů“ je podle mě nevyhovující. Když k tomu přičteme nevhodnou pracovní dobu v informační kanceláři na autobusovém nádraží, nevrhá to na Jihlavu příliš dobrý dojem.

Pozitivem je, že se jihlavský dopravní podnik snaží inovovat svůj dopravní park (koupě nových vozidel, podpora ekologie) a zavádí nové technologie (viz jihlavská karta), ale měl by se zamyslet nad vhodnějším rozmístěním „jízdenkových automatů“ po městě, protože i stánky a restaurace (místa, kde také můžeme někdy získat jízdenky) mají svou zavírací hodinu.

6.3. Technická infrastruktura

Bavíme-li se o technické infrastruktuře města, obvykle mluvíme o zásobování pitnou vodou, odkanalizování a čištění odpadních vod, zásobování elektrickou energií, zásobování plynem, zásobování teplem, ale i o telekomunikacích a produktovodech. Já se krátce zmíním o zásobování pitnou vodou, čištění odpadních vod a o zásobování elektrickou energií a teplem. Vybrané prvky jsou zachyceny v Mapě 18.

Zásobování pitnou vodou. Zdrojem pitné vody pro město Jihlava je vodní nádrž Hubenov, vodárenské rybníky Pístov, vodní nádrž Nová Říše a nouzovým zdrojem řeka Jihlava. Uvažuje se zvýšení významu vodní nádrže Nová Říše a důležitým doplňkovým zdrojem se má stát vodní dílo Mostišť a Střížov. Kolem vodárenských rybníků v Pístově existuje ochranné pásmo. Na území města je několik vodojemů, př. na sídlišti Březinovy sady, v Pístově, Horním Kosově atd. Jihlavská čistička odpadních vod (dále ČOV) se nachází na katastrálním území Hruškových Dvorů a Helenína, také kolem ní je ochranné pásmo 100 až 160 metrů. V návrhu jsou tři lokální ČOV – dvě v oblasti Helenína a jedna v Pančavě (volně podle Koubek 1999).

Zásobování elektrickou energií. Jihlava je zásobována ze dvou rozvodů - transformoven 110/22 kV, které jsou v Bedřichově a Kosově. Menší rozvodny - transformovny 22/6 kV stojí v ulici Telečská a Havlíčkova. V urbanistickém obvodu Sídliště Březinovy sady se přepokládá zhuštění sítě transformoven. Větší podniky (Motorpal, Bosch, Morávské kovárny) mají své vlastní rozvodny napojené ze sítě vysokého napětí 22 kV (volně podle Koubek 1999).

Zásobování teplem. V Jihlavě je celkem 13 zdrojů tepla, přičemž jejich největší koncentrace je na největším jihlavském sídlišti Březinovy sady, které zahrnuje sídliště Březinova a Demlova (volně podle Koubek 1999). Obecně můžeme říct, že městské kotelny objevíme v lokalitách s vícepodlažní zástavbou jako například sídliště Březinovy sady, U Hřbitova, Královský vršek, U Pivovaru, Za Prachárnou a další.

7. Obraz města Jihlavy – vybrané charakteristiky

Následující subkapitoly dotvářejí celkový pohled na město Jihlava, protože zmiňují zajímavé siluety a panoramata města, půdorysnou strukturu města, vybrané urbanistické uzly a osy, vybrané mikroprostory (místa s „geniem loci“) a vstupy do města. Na začátku je nutné zdůraznit, že subkapitoly zachycují můj ryze subjektivní pohled, což by měli mít čtenáři na paměti.

7.1. Siluety a panoramata města

Tato subkapitola se věnuje několika výrazným siluetám a panoramatům města Jihlava, kterých si může všimnout kterýkoliv člověk, ať už je Jihlavan nebo návštěvník města. Jedná se o pohled na historické jádro, které je obeháno středověkými hradbami a celkový pohled na město.

Mezi nejkrásnější pohledy na historické jádro Jihlavy patří pohled jednak z Brněnského mostu, tak i pohled ze Znojemské ulice u Jihlavanu. Panorama, jenž se nám naskytne z Brněnského mostu, zachycuje městské hradby s majestátným kostelem sv. Jakuba a městský park Malý Heulos, v němž je umístěna jihlavská zoo. Při pohledu ze Znojemské ulice od Jihlavanu na historické jádro, vynikne panorama, které v sobě kloubí architekturu středověkého města s hradbami a měšťanskými domy, v pozadí pak gotický kostel sv. Jakuba a věžičky barokního kostela sv. Ignáce s architekturou současnou, jež je zastoupena budovou nového obchodního centra City Park a revitalizovaným údolím Koželužského potoka. Zajímavý pohled na město a historické jádro se nám rovněž naskytne po zdolání několika desítek schodů při výstupu na jednu z věží kostela sv. Jakuba, nebo jedinou zachovalou městskou bránu, brána Matky Boží.

Musíme si uvědomit, že historické jádro není vidět ze všech koutů Jihlavy, i přestože leží na ostrohu nad řekou Jihlavou i řekou Jihlávkou, protože území města se nachází ve značně zvláštěm terénu.

Pokud se díváme na město jako celek, jsou nám téměř vždy přesnými ukazateli polohy jedné z průmyslových oblastí Jihlavy věčně kouřící komíny podniku Kronospan.

7.2. Půdorysná struktura města

Pro každé středověké město bylo typické, že bylo stavělo podle určitého systému (plánu), kde ulice byly na sebe navzájem kolmé, takže mluvíme o pravoúhlé síti ulic, kterým v jejich centru dominovalo náměstí.

Ani Jihlava jako proslulé středověké hornické město nebyla výjimkou, a proto v jejím historickém jádru najdeme pravoúhlou síť ulic. Co ovšem Jihlavu činí v tomto směru zajímavou je její Masarykovo náměstí, které vyniká svou velikostí, ale hlavně nezvykle velký středověký obvod hradeb, jež vymezuje samotné historické jádro města. S rozrůstáním města se měnila půdorysně i ulicová zástavba, která navazovala na frekventované silniční komunikace, samozřejmě nepravidelně.

Můžeme říct, že pro většinu evropských měst je typická pravoúhlá síť ulic v jádrech měst, jak se město rozrůstalo, ulicová síť se postupně přizpůsobovala potřebám lidí tak, že se stávala nepravidelnou. Toto neplatí pro americká města, která jsou oproti evropským městům „mladá“, a tak v nich najdeme pravidelnou pravoúhlou zástavbu téměř po celém jejich obvodu.

7.3. Urbanistické uzly a osy města

Za urbanistické uzly považují místa, kde se denně soustřeďuje velké množství lidí, a místa, která jsou klíčová pro život města a nejsou vyhrazena jen určité skupině obyvatel. Jedná se o historické jádro města, obchodní zónu u Pražského mostu, nemocnici a budovy autobusového a vlakových nádraží.

Ústředním jihlavským urbanistickým uzlem je již od nepaměti historické jádro, jeho výjimečnost byla vyzdvižena již středověkými „urbanisty“, kteří zvolili nezvykle velký obvod městských hradeb, které poskytly ochranu mnoha lidem, aniž by se jejich obvod musel rozšiřovat. Tomuto prostoru vévodí velké náměstí lemované výstavními renesančními domy, barokním kostelem a dalšími památkami. Neměli bychom zapomenout na dnes již typickou stavbu jihlavského náměstí, obchodní dům Prior. Pro historické jádro je příznačný proces citizace, který znamená vytlačování bydlení na úkor služeb.

Druhým urbanistickým uzlem je obchodní zóna u Pražského mostu, kde mají své „hangáry“ postaveny Kaufland, Baumax, Albert Hypermarket. „Hangárová architektura“ v tomto případě nevádí a skvěle zapadá do prostoru, ohraničeného řekou Jihlavou a okolními

sportovišti (Vodní ráj, tenisové kurty, loděnice). Obchodní zóna má výhodnou polohu vůči přivaděči, ale hlavně se blízko sebe nachází velké množství obchodů, které často uspokojí poptávku zákazníků.

Další uzly jako nemocnice a prostory všech tří nádraží představují místa s nepřetržitým každodenním provozem. Ve druhé polovině 20. století je provoz nemocnice soustředěn do dvou budov, které jsou od sebe vzdáleny 3 km, což bylo nevyhovující z organizačních i ekonomických důvodů, a proto se jednotlivá oddělení začala postupně přesouvat do novější budovy, jejíž dostavba byla zahájena v roce 1999 a ukončena 2000. Nová nemocnice je centrem zdravotnických služeb v kraji Vysočina (volně podle www.nemji.cz ze dne 26.12.2010). Stará nemocnice poskytla své prostory pro jihlavský státní okresní archiv, sídla firem a ambulance lékařů.

I budovy nádraží se snaží o modernizaci, což se v případě budovy hlavního vlakového nádraží úspěšně daří, ale celkový obraz všech jihlavských nádraží je silně narušen budovou městského vlakového nádraží, kde je ještě mnohé, co zlepšovat (viz subkapitola 6.1.).

Urbanistické osy města Jihlava jsou tvořeny hlavními silničními komunikacemi, které městem procházejí. Jedná se o ulici Brněnskou, Znojemskou, Žižkovu, Okružní, Romana Havelky. Domy podél těchto komunikací jsou architektonicky velmi různorodé – z hlediska stáří, slohu, funkce, architektonického řešení, výšky i objemu hmoty (Kubeš 2009 a). Můžeme vidět, jak tyto komunikace rozdělují zástavbu (zástavba vícepodlažní „paneláková“ versus zástavba jednopodlažní „rodinných domů“, zástavba průmyslová versus zástavba jednopodlažní „rodinných domů“, zástavba obslužná versus zástavba vícepodlažní „paneláková“).

7.4. Vybrané mikroprostory města

V každém městě nebo vesnici najdeme místa, která nás na první pohled okouzlí svojí zvláštní někdy možná i tajemnou atmosférou. Taková místa označujeme jako místa s „geniem loci“ – „duchem místa“ a právě o nich pojednává následující subkapitola. Nutno poznamenat, že jde o subjektivně vybrané mikroprostory města, které by podle mě stály za navštívení. Patří sem Masarykovo náměstí s okolními ulicemi, brána Matky Boží, hradby, jihlavský pivovar, městský park Malý Heulos se zoologickou zahradou, hřbitovy a hraniční kameny.

Masarykovo náměstí s okolními ulicemi se pyšní unikátní rozlohou, ale hlavně po jeho obvodu jsou umístěny měšťanské domy, které reprezentují jednotlivé stavební slohy (gotika,

renesance, baroko), což potvrzuje i vyhlášení městské památkové rezervace. *Brána Matky Boží* je jediná městská brána, jež byla ušetřena zbourání během 19. století, kdy se rozšiřovalo město. Při pohledu na *jihlavské hradby* si můžeme představit dřívější hornickou slávu Jihlavu a mimo jiné nabízejí krásná zákoutí. Jako zástupce mnoha jihlavských parků jsem vybrala *městský park Heulos*, který vznikl v první polovině 19. století v údolí řeky Jihlávky, v jejímž údolí byla vybudována jihlavská zoo. Atmosféra místa je doplněna pohledem na hradby a v pozadí se tyčícím kostelem sv. Jakuba. Mezi další místa, které stojí za shlédnutí, patří *jihlavské hřbitovy* (křesťanské i židovské), protože na ústředním křesťanském hřbitově se nacházejí památníky obětem I. i II. světové války a také proto, že náhrobky nám ukazují německou minulost Jihlavy. Návštěva židovské hřbitova probudí v člověku hrůzy II. světové války, které prožilo židovské etnikum. Jihlava ležela na hranici mezi historickými zeměmi, Čechy a Moravou, proto dnes na jejím území objevíme *hraniční kameny*, které tuto hranici tvořily.

V Jihlavě je mnoho míst, které budí úžas a zamyšlení, předchozí výčet podával pouze základní informace a šlo jen o několik vybraných míst.

7.5. Vybrané vstupy do města

První dojem si návštěvník jakéhokoliv města vytváří bezprostředně poté, když zahlédne informační ceduli s názvem města. Pozorně se soustředí, jak vypadá dané město na jeho okraji a jak se mění, čím více se přibližuje městskému centru. Někdy tento dojem může pokazit celkový pohled na dané město, kam návštěvník míří za historickými památkami, za službami, za sportovními nebo kulturními aktivitami atd. Tato subkapitola se bude věnovat pouze vybraným silničním vstupům do města Jihlava.

Pokud přijíždíme do Jihlavy směrem od východu po komunikaci II/602 (ze směru Velké Meziříčí, Brno), po pravé straně vidíme nově vznikající zástavbu rodinných domů, které na první pohled připomínají klasickou zástavbu garáží. Lze předpokládat, že tato zástavba časem splyne se zástavbou v Heleníně, kde se v současné době připravují zasíťované pozemky. Po levé straně jsou zahrádky, v jejichž pozadí stojí nákupní středisko Tesco. Podle mého názoru je tento vstup do města reprezentativní, protože nikde nevidíme žádné šedivé budovy. Skutečnost, že z Helenína nejprve jedeme do kopce a následně sjíždíme z kopce do Jihlavy, evokuje pocit, že není kam odbočit, a tak jsme vlákní po Brněnské ulici až do centra města.

Z komunikace II/602 od Pelhřimova, kterou vjíždíme do města ze západu, se nám nabízí pohled na zahrádky po pravé straně, jež přechází v chatovou oblast a služby pro obyvatele (autosalony, hřbitov). Po levé straně je přivaděč k dálnici D1, který plní funkci jihlavského obchvatu, dále následují služby pro obyvatele (čerpací stanice, autosalony).

Vstup do města ze severozápadu od Humpolce (komunikace II/523) nabízí návštěvníkům pohled na obrovské haly průmyslových podniků Motorpal a Bosch po pravé straně a po levé straně rodinné domy, následuje sjezd k řece Jihlavě, který je lemován staršími šedivými domy a sklady materiálu, kde je patrné, že tato část Jihlavy patří k těm nejstarším průmyslovým oblastem.

Ze severu se můžeme do Jihlavy dostat po dálničním přivaděči E/59, který je obklopen do pravé straně zastavěným územím Pávova a levá strana je strategicky zabrána průmyslovými podniky, př. Bosch, Tchibo, Automotive Lighting a dalšími firmami, jež se specializují na expedici.

8. Závěr

Cílem diplomové práce „Jihlava – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města“ bylo několik analýz, jednalo se o analýzu sociálně geografické polohy, analýzu prostorové struktury a analýzu infrastruktury města Jihlava.

Těmto analytickým kapitolám, ale předcházela kapitola, která se věnovala určitému seznámení se s městem Jihlava, takže jste se mohli dozvědět něco málo o historii, kde jsem hlavní důraz kladla hlavně na rozrůstání města a stavební vývoj, o základních fyzicko-geografických charakteristikách jako například o geologii města, jež úzce souvisí se vznikem města, a o sociálně geografických charakteristikách města – územně správní členění, charakteristiky obyvatelstva, výrobních kapacit, služeb atd.

Kapitola „Diskuze s literaturou“ se věnovala rozboru literatury, kterou jsem použila při tvorbě diplomové práce. Co se týče literatury, měla jsem problém najít nějaké publikace, jež by se zabývaly prostorovou strukturou a infrastrukturou města Jihlavy, a tak jsem použila pouze Integrovaný plán rozvoje statutárního města Jihlava a Územní plán města.

Při analýze sociálně geografické polohy města jsem došla k závěru, že Jihlava si stojí v rámci republikového systému velmi dobře. Jihlava sice není velké město, které by mohlo konkurovat svým významem Praze nebo Brnu, ale vůči těmto městům zaujímá natolik exponovanou polohu, která by v budoucnu mohla vést k dalšímu rozvoji Jihlavy. Analýza prostorové struktury zahrnovala několik dílčích subkapitol, kdy každá sledovala město z jiného pohledu, ale zároveň se spolu i vzájemně proplétaly. Například funkční prostorová struktura se zabývala rozmístěním jednotlivých funkčních ploch po městě, zda se tyto plochy budou rozšiřovat, jakým směrem a proč.

Každá analýza by měla být, vedle popisu situace, doplněna hodnocením a možnými návrhy řešení do budoucna, což nevím, jestli se mi vždy povedlo. Ale právě v těchto nedostacích vidím potencionální možnost rozšíření práce. Dalším problémem je zastaralost dat, která jsou ze Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2001, v příštím roce bude další Sčítání, a tak by se mohlo dojít k rozšíření práce i o tato data, se zaměřením na vývoj určitých ukazatelů.

Má diplomová práce je doplněna řadou tabulek, map a fotografií, které by měli vést čtenáře k lepšímu pochopení dané problematiky. Mapy byly vytvořeny v programu Zoner Photo Studio 12 a některé v programu ArcGIS. Tvorba map byla omezena mojí malou znalostí respektive neznalostí programu ArcGIS, a proto by v budoucnu mělo dojít k převedení všech map do „arcgisové“ verze. V příloze najdete fotografie, které se týkají

hlavně prostorové struktury města, jelikož byly pořízeny v časovém období asi jednoho roku, objevují se tam některé zajímavé architektonické změny (viz vzhled firmy Sapeli).

V úvodu jsem psala, že Jihlavu jsem znala, ale přesto pro mě byla svým způsobem neznámá. Co se změnilo? Nyní můžu říct: Jihlavu znám lépe. Myslím si, že o některých věcech vím více než mnozí obyvatelé Jihlavy, ale i přesto jsem přesvědčena, že jsem někdy do dané problematiky mohla proniknout hlouběji. Nicméně si myslím, že moje diplomová práce zahrnuje velmi široké téma, kdy jednotlivé kapitoly či subkapitoly by mohly být samostatnými pracemi. Tvorba této práce mi přinesla nové pohledy na Jihlavu, např. vždy jsem vnímala Jihlavu jako šedivé průmyslové město, ale poté, co jsem se procházela po jihlavských parcích a sídlištích, jsem zjistila, že Jihlava je plná zeleně a sídliště i průmyslové podniky se postupně revitalizují, čímž mění celkový obraz města. Jako přínos určitě hodnotím i to, že jsem byla nucena se pro potřeby diplomové práce naučit základy v programu ArcGIS.

Doufám, že tato práce i přes své nedostatky a chyby, které, jak věřím, shovívavě omluvíte, byla určitým obohacením a přinese nový pohled na město Jihlava.

9. Seznam literatury

- BRYCHTOVÁ, Š., FŇUKAL, M. (2006): Socioekonomická geografie I. díl. Geografie obyvatelstva. Geografie sídel. Pardubice: Univerzita Pardubice, 127 s.
- DEMEK, J. (ed.) (1987): Hory a nížiny, Praha: Academia, 584 s.
- FREY, W.H., ZIMMER, Z. (2001) Defining the City. In: Paddison, R., ed, Handbook of Urban Studies, s. 25-33. London, Sage.
- Geologická mapa České republiky. List 23 – 23, Jihlava [kartografický dokument]. Praha: Český geologický ústav, 1999.
- HAMNETT, Ch. (1995) Životné prostredie miest - behaviorálne a sociálne problémy. 3. část - Teoretická analýza mestského spôsobu života, s. 216-225. In: Sarre, P., ed., Životné prostredie, populácia a rozvoj. The Open University.
- HAMPL, M. (1989): Hierarchie reality a studium sociálněgeografických systémů. Praha: Academia, 76 s.
- HOFFMANN, F., KRUM, G. (1999): Listy a obrazy z minulosti Jihlavy: od počátků do roku 1848. Jihlava: Ekon, 494 s.
- Integrovaný plán rozvoje statutárního města Jihlavy pro programovací období 2007 – 2013. Verze 1.3. 2009, 179 s.
- KOLEKTIV AUTORŮ (2007): Atlas podnebí Česka, Praha – Olomouc, 260 s.
- KOUBEK, P. (1999): Jihlava – územní plán města, fáze III. – návrh. Praha, 193 s.
- KŘESADLO, K., KAMENÍK, J. (1992): Kapitoly z historie Jihlavy. Novina Jihlava, 190 s.
- KUČA, K. (1997): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. II. díl, H – Kole. Praha: Libri, 938 s.
- KUBEŠ, J. a kol. (2009): Urbánní geografie Českých Budějovic a českobudějovické aglomerace I. Banská Bystrice : Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela, 166 s.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2000): Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace. Geografie.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 39 – 54.
- PADDISON, R. (2001) Identifying the City. In: Paddison, R., ed, Handbook of Urban Studies, s. 11-13. London, Sage.
- POHL, M. a kol. (1996): Vysočina: okresy Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč, Žďár nad Sázavou. Informační a metodické centrum, 57 s.

- Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1850 – 1970. Díl I, Počet obyvatelů a domů podle obcí a částí obcí v letech 1850 – 1970 podle správního členění k 1. 1. 1972. Svazek 1, Úvodní část: Česká socialistická republika (1. část). Praha: Federální statistický úřad, 1978, 678 s.
- RŮŽIČKA, M. (2007): Geografie sociální exkluze. Sociální studia 2/2006, s. 117-132.
- RŮŽIČKOVÁ, J. a kol. (1994): Statistický lexikon obcí ČR, 1992: podle správního rozdělení k 31. 12. 1992 a výsledků sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Praha: SEVT, 895 s.
- SEMOTANOVÁ, J. a kol. (2000): Jihlava. Historický atlas Jihlavy. Redaktor Praha: HÚ AV ČR, Jihlava: Muzeum Vysočiny Jihlava, SOKA.
- Statistický lexikon obcí ČR 2005: podle správního rozdělení k 1. 1. 2005 a výsledků sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Praha: Ottovo nakladatelství, 2005, 1358 s.
- Statistický lexikon obcí ČSSR 1982: podle správního rozdělení k 1. 1. 1982 a výsledků sčítání lidu, domů a bytů 1. 11. 1980. Praha: SEVT, 1984, 1011 s.
- SÝKORA, L., SÝKOROVÁ, I. (2007): Růst a úpadek metropole: věčné téma výzkumu měst. Geografie-Sborník ČGS, 112, 3, s. 237-249.
- VAN DEN BERG, L. (1982): A Study of Growth and Decline. Urban Europe, 1. Pergamon Press, Oxford, 162 s.
- VLČEK, V. (ed.) (1984): Vodní toky a nádrže, Praha: Academia, 315 s.

Internetové zdroje:

- <http://muzeum.ji.cz/> ze dne 25. 10. 2010
- www.teslaji.cz ze dne 3. 12. 2009
- www.al-lighting.cz ze dne 3. 12. 2009
- www.motorpal.cz ze dne 3. 12. 2009
- www.bosch.cz/content/language1/html/2927.htm ze dne 3. 12. 2009
- www.mokov.com/cz ze dne 3. 12. 2009
- <http://www.zjihlavy.cz/s1-historicke-pamatky> ze dne 2. 4. 2010
- www.kronospan.cz ze dne 3. 12. 2009
- www.moravialacto.cz ze dne 3. 12. 2009
- www.sapeli.cz ze dne 3. 12. 2009
- <http://www.jihlava-city.cz/cyklostezka-jihlava-trebic-raabs-stav-projektu-k-1-9-2010/d-478852/p1=51065> ze dne 13. 12. 2010
- <http://www.jihlava.cz/projektovane-cyklostezky-a-cyklotrasy/d-467786/query=cyklostezky>

ze dne 24. 12. 2010

<http://www.nemji.cz/historie-nemocnice/d-1056/p1=1223>

www.rsd.cz ze dne 5. 12. 2009

www.cd.cz ze dne 5. 12. 2009

www.dpmj.cz ze dne 24. 11. 2010

www.ceskedalnice.cz ze dne 28. 12. 2009

www.koridory.wz.cz ze dne 28. 12. 2009

www.mapa.rychnovsky.cz ze dne 28. 12. 2009

www.czechtourism.cz ze dne 3. 3. 2010

www.idos.cz ze dne 6. 1. 2010

www.mapy.cz ze dne 6. 1. 2010