

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Tomáš MIČKA

**VÝVOJ VNITŘNÍ PROSTOROVÉ STRUKTURY
MĚSTA JIHLAVY**

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel PTÁČEK, Ph. D.

Olomouc 2013

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš MIČKA**
Osobní číslo: **R100210**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Vývoj vnitřní prostorové struktury města Jihlavy**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem diplomové práce je postihnout základní charakteristiky vývoje vnitřní prostorové struktury města Jihlavy se zvláštním zřetelem na transformační procesy po roce 1989. Nejprve budou popsány základní atributy vývoje města od jeho založení do současnosti. Současná vnitřní struktura potom bude charakterizována jednak na základě porovnání výsledků SLDB za roky 1991 a 2001, ale také vlastním terénním šetřením, doprovázeným dotazníkovým šetřením mezi občany a interview s klíčovými aktéry města. Bude zdůrazněna urbanistická a územně plánovací problematika. Na tomto základě budou načrtnuty základní determinanty vývoje města do budoucnosti.

Diplomová práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:

Sestavení osnovy DP (prosinec 2010)

Rešerše literatury k otázkám historického vývoje a současnosti struktury města (únor 2011)

Teorie a metodologie výzkumu, sběr dat ze SLDB 2001 a 1991, jejich statistické zpracování (květen 2011)

Terénní šetření: identifikace klíčových prostorů, kde dochází ke změně struktury, dotazníkové šetření mezi občany města (září 2011)

Interview s klíčovými aktéry ve městě (listopad 2011)

Analýza a syntéza získaných poznatků, identifikace klíčových procesů (leden 2012)

Odevzdání diplomové práce (duben 2012)

Doporučená osnova:

1. Teoreticko-metodologické aspekty geogr. výzkumu prostorové struktury města
2. Geografická charakteristika zkoumaného území s důrazem na urbanismus a architekturu města
3. Morfologická charakteristika
4. Funkční struktura
5. Sociálně-demografická struktura
6. Syntetické hodnocení prostorové struktury, budoucí vývoj
7. Závěr

Rozsah grafických prací: tabulky, mapového přílohy atd.

Rozsah průvodní zprávy: 20-22 000 slov včetně 1 strany anglického resumé + DP v elektronické podobě

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Knihy a sborníky:

BÄHR, J., JÜRGENS, U. (2009): Stadtgeographie II., Westermann, Braunschweig

FASSMANN, H. (2009): Stadtgeographie I., Westermann, Braunschweig

HAMPL, M. (1996a): Vývoj systému osídlení v České republice. In: Hampl, M. a kol. Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. PřF UK Praha, s.35-52

HAMPL, M. (1996b): Transformační procesy a předpoklady dalšího vývoje systému osídlení. In: HAMPL, M. A KOL. Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. PřF UK Praha, s.91-118

HAMPL, M. - GARDAVSKÝ, V. - KUHN, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR, PřF UK Praha, 253 str.

HAMPL, M., MULLER, J. (1996): Komplexní organizace systému osídlení. In: Hampl, M. a kol. Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice, PřF UK Praha, s.53-90

LICHTENBERGER, E. (1991): Stadtgeographie- Methoden, Modelle, Konzepte. Teubner geogr. Bücher, 211 s.

MATLOVIČ, R.(1998): Geografia priestorovej štruktúry mesta Prešov. Geografické práce VIII/1, PU Prešov

NETOPIĽ, P. (2006): Vývoj vnútřní prostorové struktury města Přerova, KG PřF UP, Olomouc

články L. Sýkory, M. Ouředníčka a R. Matloviče o vývoji struktury měst v postkomunistických zemích, slovník urbanismu

Časopisy:

Územní plánování a urbanismus, Výstavba a architektura, Regionální časopisy a noviny muzea, zpravodaje...

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 29. listopadu 2010

Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2012

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením
RNDr. Pavla Ptáčka, Ph. D. a všechny použité zdroje jsem uvedl v seznamu literatury.

Olomouc 8. 1. 2013

.....

podpis

Chtěl bych tímto poděkovat RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph. D. za rady a připomínky při psaní této diplomové práce. Také děkuji své rodině a mé přítelkyni za trpělivost a ohledy, které vůči mně projevovali při vzniku této práce.

OBSAH

1	ÚVOD.....	8
2	PŘEHLED LITERATURY A METODIKA.....	9
2.1	LITERATURA A ZDROJE	9
2.2	METODIKA PRÁCE.....	10
3	CÍL PRÁCE	12
4	TEORETICKO-METODOLOGICKÉ ASPEKTY GEOGRAFICKÉHO VÝZKUMU PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA.....	13
4.1	PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA JAKO PŘEDMĚT GEOGRAFICKÉHO VÝZKUMU	13
4.2	POČÁTKY VĚDNÍ DISCIPLÍNY	15
4.3	PŘEHLED VÝZKUMNÝCH SMĚRŮ	15
4.4	Hlavní procesy změn prostorové struktury postkomunistických měst.....	17
5	URBANISTICKÝ VÝVOJ MĚSTA.....	19
5.1	VZNIK MĚSTA.....	19
5.2	ROZVOJ MĚSTA V 17. – 19. STOLETÍ	20
5.3	20. STOLETÍ DO ROKU 1989.....	23
5.4	PO ROCE 1989.....	26
6	POLOHA MĚSTA V RÁMCI ADMINISTRATIVNÍHO ČLENĚNÍ ČESKÉ REPUBLIKY	27
6.1	POLOHA MĚSTA	27
6.2	ADMINISTRATIVNÍ VÝVOJ MĚSTA PO ROCE 1945.....	28
7	FYZICKOGEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	29
8	FUNKČNÍ STRUKTURA MĚSTA	32
8.1	OBYTNÁ FUNKCE	33
8.2	OBSLUŽNÁ FUNKCE.....	36
8.3	VÝROBNÍ FUNKCE	37
9	MORFOGENETICKÁ STRUKTURA MĚSTA	38
10	DEMOGRAFICKÁ A SOCIÁLNĚ PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA.....	43
10.1	DOMOVNÍ A BYTOVÝ FOND.....	43
10.2	DLOUHODOBÝ VÝVOJ POČTU OBYVATEL	44
10.3	POHYB OBYVATELSTVA	45
10.3.1	<i>Přirozený pohyb obyvatelstva.....</i>	<i>45</i>
10.3.2	<i>Mechanický pohyb obyvatelstva.....</i>	<i>46</i>

10.4	STRUKTURA OBYVATELSTVA PODLE POHLAVÍ	47
10.5	STRUKTURA OBYVATELSTVA PODLE VĚKU	48
10.6	STRUKTURA OBYVATELSTVA PODLE VZDĚLÁNÍ	55
10.7	STRUKTURA OBYVATELSTVA PODLE EKONOMICKÉ AKTIVITY	57
10.8	STRUKTURA OBYVATELSTVA PODLE NÁRODNOSTI	58
11	DOPRAVA	59
11.1	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	60
11.2	SILNIČNÍ DOPRAVA	60
11.3	HROMADNÁ DOPRAVA	62
11.4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	62
12	ŘÍZENÉ ROZHOVORY	63
12.1	OTÁZKA PRVNÍ – NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ZMĚNY VE STRUKTUŘE MĚSTA	64
12.1.1	<i>Změny ve fyzické struktuře města</i>	<i>64</i>
12.1.2	<i>Změny ve funkční struktuře města</i>	<i>65</i>
12.1.3	<i>Změny v sociální struktuře města</i>	<i>66</i>
12.2	OTÁZKA DRUHÁ – POŘADÍ ZÓN PODLE VÝZNAMU ZMĚN	66
12.3	OTÁZKA TŘETÍ – KONKRÉTNÍ PŘÍKLADY ZMĚN	66
12.4	OTÁZKA ČTVRTÁ – FAKTORY VEDOUcí KE ZMĚNÁM	68
12.5	OTÁZKA PÁTÁ – KLADY A ZÁPORY PROVEDENÝCH ZMĚN	69
12.6	OTÁZKA ŠESTÁ – UDRŽITELNOST PROVEDENÝCH ZMĚN	70
12.7	OTÁZKA SEDMÁ – HODNOCENÍ REAKCÍ A VLIVU SPRÁVY MĚSTA NA ZMĚNY	71
12.8	OTÁZKA OSMÁ – VÝZNAMNÉ ZMĚNY V BUDOUCNU	71
13	ZÁVĚR	73
	SUMMARY	75
	ZDROJE	76
	PŘÍLOHY	80

1 ÚVOD

Město Jihlava je mým rodištěm, místem, kde jsem strávil většinu svého života a každý člověk si vytvoří ke svému rodnému městu určitý „patriotský“ vztah. V této práci pohlížím na Jihlavu a její vývoj co možná nejvíce „nezaujatýma očima“, tak, aby byl její vývoj a budoucí směřování posouzeno na základě použitých dat co nejobjektivněji.

Jihlava je jedním z nejstarších královských měst u nás. Za svůj vznik vděčí nálezu stříbrné rudy v první polovině 13. století a během několika let se z malé osady nad brodem přes řeku vyvinulo jedno z největších měst Moravy, jehož význam potvrzuje i skutečnost, že mu byl českým králem Přemyslem Otakarem II. udělen roku 1270 nejstarší stavební řád v českých zemích. Samotné město bylo lokalizováno na plošší vyvýšenině, která byla ze tří stran ohraničena svahy, které strmě klesaly do údolí vodních toků. Tato skutečnost spolu s existencí barokní pevnosti po značnou část dějin omezovala stavební rozvoj města k předměstím. Další rozvoj samotného města tak pokračoval až v 19. století po proražení opevnění, největších změn se však prostorová struktura města dočkala v období socialismu, díky masivní výstavbě a propojování s předměstími. Změny se odehrávaly nejen ve fyzické, ale i funkční struktuře. Po roce 1989 započaly díky změně politického a ekonomického systému významné změny. Právě tyto proměny a náhled budoucího vývoje budou předmětem této práce.

2 PŘEHLED LITERATURY A METODIKA

2.1 Literatura a zdroje

Základní literaturou pro zpracování kapitoly o teorii a metodologii výzkumu prostorové struktury města byla práce Geografia priestorovej struktury města Prešov profesora René Matloviče (MATLOVIČ, R. (1998)). Pro podrobnější orientaci bylo použito několika článků z odborných časopisů a publikací, např. Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii (UK Praha), Územní plánování a urbanismus a některé sborníky vysokých škol. K tomuto tématu pak bylo využito zejména článků doc. Luďka Sýkory z Přírodovědecké fakulty UK v Praze a dr. Pavla Ptáčka, doc. Zdeňka Szczyrby a dr. Miloše Fňukala z Přírodovědecké fakulty UP v Olomouci. Dalšími zdroji je široká škála článků z časopisů různých univerzit (UK Praha, UP Olomouc, Prešovská univerzita) a dalších odborných periodik (např. Urbanismus a územní rozvoj).

Pro zpracovávání urbanistického vývoje města existuje poměrně široká škála literatury. Nejvýznamnějším a nejkomplexnějším zdrojem o historickém vývoji města z různých pohledů (politického, společenského, ekonomického i stavebního) je publikace Piskové, R. (2009), která se zabývá městem od pravěku téměř po současnost. Z pohledu dějin města je přínosná i publikace Křesadla, K. (1992). Hlavně na ekonomický vývoj města, ale též na stavební a územní vývoj města se pak orientuje ve své knize Jaroš, Z. (2001). Užitečné informace poskytuje také svazek č. 8 Jihlava Historického atlasu měst České republiky Semotanové, E. a kol. (2000). Administrativnímu vývoji řešeného území se pak podrobně věnuje publikace Vobr, J., Kubíček, J. (1988).

Při zpracovávání fyzicko-geografické charakteristiky jsem použil mapy a publikace Demek, V. a kol. (1987), Vlček, V. a kol. (1984), Quitt, E. (1975) a Quitt, E. (1971), Čech L., Šumpich J., Zabloudil V. a kol. (2002) a mapu taxonomického klasifikačního systému půd ČR (TKSP ČR) (CENIA, 2005 – 2010). První uvedená obsahuje mapu geomorfologických jednotek a jejich charakteristiku do úrovně okrsků. Z publikace Vlček, V. a kol., 1984 byly čerpány údaje o vybraných vodních tocích a nádržích v řešeném území. Pro charakteristiku klimatu oblasti byla využita mapa Klimatické oblasti ČSR a textové vysvětlivky. Kniha Čecha, L., Šumpicha, J., Zabloudila, V. a kol. Jihlavsko z edice Chráněná území ČR obsahuje kromě informací o chráněných lokalitách také přehledné fyzickogeografické charakteristiky okresů.

Při zpracovávání kapitoly o funkční struktuře města bylo využito zejména územního plánu města, a to jak v současnosti platného, tak právě schvalovaného ve fázi konceptu. Cenným zdrojem informací z této oblasti pak byly také rozhovory s aktéry vedení města a pracovníky Úřadu územního plánování Magistrátu města Jihlavy.

Morfogenetická struktura města byla zpracována s využitím publikace Ptáčka, P., Szczyrby, Z. (2004) a výše uvedených knih Piskové, R. a kol. (2009) a Jaroše, Z. (2001)

V kapitole o demografické struktuře města bylo využíváno dat Českého statistického úřadu a to většinou z publikací ze sčítání lidu, domů a bytů z let 1991 a 2001. Z těchto zdrojů pocházela jak data za celé město, tak za jednotlivé ZSJ, která byla poskytnuta krajským pracovištěm ČSÚ. Pro analýzu dlouhodobého vývoje počtu obyvatel města bylo využito dat z jednotlivých cenů v Historickém lexikonu obcí České republiky (Kolektiv autorů Českého statistického úřadu, 2006). Hodnoty za roky 2011 a 2012 jsou potom k 1. 1. daného roku a byly čerpány z publikace Počet obyvatel v obcích Vysočiny (ČSÚ, 2012a) Data k analýze přirozeného a migračního pohybu obyvatelstva byla získána z Databáze demografických údajů za obce ČR (ČSÚ, 2012b). Ostatní data o obyvatelstvu byla čerpána z výsledků SLDB 1991 a 2001 za jednotlivá ZSJ, která byla poskytnuta krajskou reprezentací ČSÚ. Pro věkovou strukturu byla k dispozici aktuálnější data za celé město za rok 2011 (ČSÚ, 2012c). Pro rozšíření informací o národnostní struktuře posloužila Mapa sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených romských lokalit v České republice, dostupná z webové adresy uvedené ve seznamu zdrojů (GAC spol. s r. o., 2006).

K popisu dopravy ve městě a okolí posloužily internetová aplikace www.mapy.cz, mapa železniční sítě (České dráhy, 2012)), generel cyklistické dopravy města Jihlavy, územní plán města Jihlavy a již zmíněné rozhovory s pracovníky Úřadu územního plánování Magistrátu města Jihlavy.

2.2 Metodika práce

V prvních kapitolách bylo použito zejména rešerše literárních a jiných pramenů z oblasti teorie a metodologie geografického studia měst, stavebního a administrativního vývoje města, fyzicko-geografických charakteristik řešené oblasti a funkční a morfogenetické struktury města. Při tvorbě těchto kapitol bylo využito jak literatury a rozhovorů, tak i mapových podkladů. Stejná metoda byla použita i při zpracovávání kapitoly o dopravě.

Při zpracovávání kapitoly o demografické a sociálně prostorové struktuře města bylo využito několika ukazatelů na základě získaných dat. Pro popis dlouhodobého vývoje počtu obyvatel bylo použito jak vyjádření v absolutních číslech, tak i v relativních hodnotách – bazickém a řetězovém indexu – podle údajů ze sčítání lidu z let 1869 až 2001 a dat k 1. 1. let 2011 a 2012.

V další části byl sledován mechanický a přirozený pohyb obyvatelstva. Přirozený pohyb byl reprezentován hrubou mírou porodnosti a hrubou mírou úmrtnosti, tedy počtem živě narozených (respektive zemřelých) na 1 000 obyvatel středního stavu. Mechanický pohyb je hodnocen pomocí migračního salda, tedy rozdílem mezi přistěhoválými do města a vystěhovanými z města v daném roce v absolutních číslech.

Struktura obyvatelstva podle pohlaví byla sledována podle indexu feminity v jednotlivých ZSJ města, tedy podle poměru počtu žen na 1 000 mužů. Výsledek vyšší než 1 000 značí převahu žen v dané ZSJ.

Věková struktura byla posuzována podle relativních podílů jednotlivých věkových skupin (předproduktivní – 0 – 14 let, produktivní – 15 – 64 let, poproduktivní – 65 a více let) ve městě jako celku i v jednotlivých ZSJ. Druhým ukazatelem je index stáří vyjadřující poměr mezi poproduktivní a produktivní složkou populace. Hodnota 100 značí rovnost podílů obou složek, nižší hodnota ukazuje převažující předproduktivní složku, vyšší pak převahu poproduktivní složky populace.

Pro posouzení vzdělanostní struktury obyvatelstva bylo použito relativních podílů jednotlivých vzdělanostních skupin v letech 1991 a 2001 jak ve městě jako celku tak v jednotlivých ZSJ.

Stejně tak struktura podle ekonomické aktivity byla řešena relativními podíly jednotlivých sektorů jak za celé město, tak po jednotlivých ZSJ.

Národnostní struktura je pak řešena pouze v absolutních číslech, protože podle výsledků sčítání lidu je Jihlava téměř národnostně homogenní.

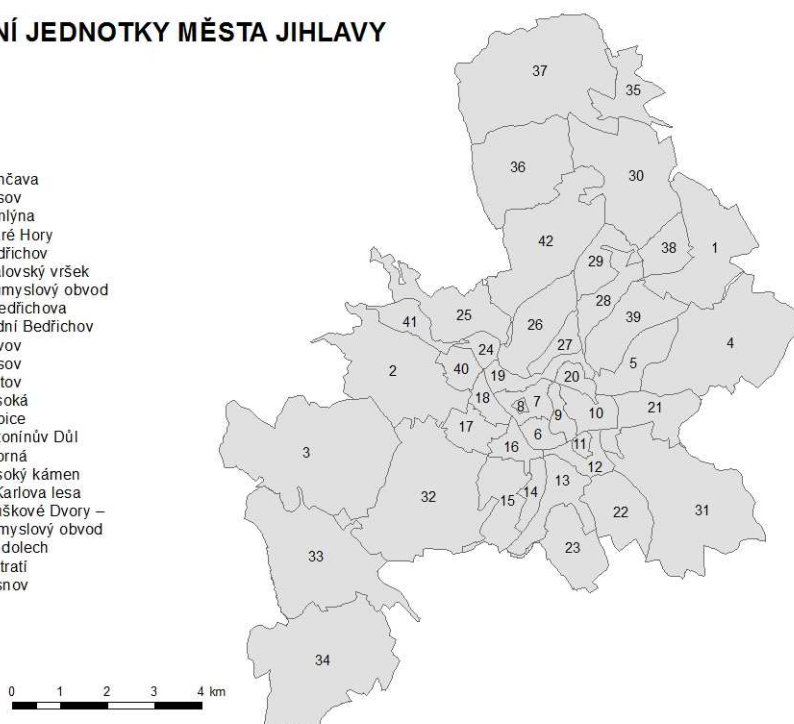
Řízené rozhovory byly prováděny po dohodě s respondenty, kdy jim rámcové otázky byly zaslány v předstihu a při samotném rozhovoru byly dále rozvíjeny doplňujícími otázkami. Rozhovory byly zaznamenávány na diktafon v mobilním telefonu pro pozdější zpracování.

Tato práce je doplněna obrazovými a mapovými přílohami, z nichž některé se nachází přímo v textu a další v přílohách. Zdroje naskenovaných obrázků jsou uváděny u každého zvláště, případně se jedná o vlastní fotografie autora. Případné úpravy byly provedeny v programu Malování. Mapové přílohy byly zpracovány v programu ArcGIS

10. Text práce byl sepsán v programu Microsoft Word 2007. Pro identifikaci jednotlivých ZSJ na mapách bylo každé přiděleno číselné označení.

ZÁKLADNÍ SÍDELNÍ JEDNOTKY MĚSTA JIHLAVY

1	Heroltice u Jihlavy	22	Pančava
2	Horní Kosov	23	Sasov
3	Hosov	24	U mlýna
4	Heňčov	25	Staré Hory
5	Hruškové Dvory	26	Bedřichov
6	Jihlava – historické jádro	27	Královský vršek
7	U nemocnice	28	Průmyslový obvod u Bedřichova
8	Nemocnice	29	Zadní Bedřichov
9	Břežinovy sady	30	Pávov
10	Sídlště Břežinovy sady	31	Kosov
11	Léčebný ústav	32	Pístov
12	Na valech	33	Vysoká
13	Brtnické Předměstí	34	Popice
14	Znojemská	35	Antonínův Důl
15	U větrníku	36	Zborná
16	Seifertova	37	Vysoký kámen
17	U hřbitova	38	U Karlova lesa
18	U domu zdraví	39	Hruškové Dvory – průmyslový obvod
19	U řeky	40	Na dolech
20	Kalvárie	41	Za tratí
21	Helenín	42	Lesnov



Obr. č. 1 Základní sídelní jednotky města Jihlavy

3 CÍL PRÁCE

Cílem této práce je obsáhnout změny ve vnitřní prostorové struktuře města Jihlavy, zejména se zaměřením na funkční, morfogenetickou a demografickou strukturu s využitím statistických dat a současných či připravovaných územně plánovacích dokumentů, a to zejména v období po roce 1989.

V první části je shrnuta literatura a zdroje k této problematice, rozdělena do odstavců podle kapitol. Také je zde shrnuta a popsána metodika práce a vysvětleny použité ukazatele.

Dále je blíže nahlédnuto na geografický výzkum měst. Je popsána vědní disciplína, přiblíženy její počátky, hlavní směry a také popsány hlavní procesy v postkomunistických městech.

V dalších částech je přiblížen urbanistický vývoj města, administrativní a fyzikogeografická poloha a charakteristika města. Urbanistický vývoj je řešen od jeho vzniku na počátku 13. století přes nejvýznamnější epochy jeho vývoje do současnosti. Pro

zpracování této části je využíváno zejména regionální literatury vztahující se k řešenému území a dostupné územně plánovací dokumentace, v případě potřeby také rozhovory s odborníky. Fyzickogeografické charakteristiky území města jsou dány do souvislosti s vývojem města a je zmíněn jejich vliv na dnešní Jihlavu.

Další částí pak je analýza funkční, morfogenetické a demografické a sociální struktury města. Z oblasti funkční struktury je kladen důraz zejména na funkci obytnou, obslužnou a výrobní, sociální a demografická struktura města je pak charakterizována s využitím statistických dat o domovním a bytovém fondu a prostorové struktuře pohybu, pohlavní, věku, vzdělání, ekonomické aktivitě a národnostním složení obyvatelstva.

Samostatná kapitole je věnována dopravní poloze města k důležitým trasám na úrovni státní i mezinárodní a zejména dopravě a dopravní infrastruktury v samotném městě.

V závěrečné části jsou potom shrnuty řízené rozhovory s aktéry rozvoje města z řad magistrátních odborníků a současných i bývalých významných členů vedení města.

Nedílnou součástí práce jsou i přílohy tabulkové a grafické ve formě map a obrazové dokumentace.

4 TEORETICKO-METODOLOGICKÉ ASPEKTY GEOGRAFICKÉHO VÝZKUMU PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA

4.1 Prostorová struktura města jako předmět geografického výzkumu

Vzhledem ke komplikovanosti města jako předmětu geografickému výzkumu bylo vytvořeno mnoho přístupů k jeho zkoumání. Významným rysem je interdisciplinárta zkoumání, protože na město je nahlíženo nejen geografickou optikou, ale je předmětem zájmu i dalších věd, jako ekonomie či sociologie. (MATLOVIČ, R., 1998)

Pojem „prostorová struktura města“ je často chápán podle výzkumné koncepce. Tradiční pojetí chápe tento pojem jako uspořádání a rozmístění socioekonomických jevů v městském prostoru. Systémový přístup pak vykládá tento pojem jako systém, který se skládá ze socioekonomických jevů ve městě (subsystémů) a vztahů mezi nimi. (MATLOVIČ, R., 1998)

Dalším pojmem je „městske prostředí“, kterým je míněn složitý geografický systém, řízený antropocentrickou organizací, fungující na územích s vysokou koncentrací obyvatelstva, trvalou zástavbou a dalšími elementy, v němž se odehrává denní cyklus jeho obyvatel. Dalším možným pohledem na tento pojem je chápání městského prostředí jako dynamické soustavy vzájemně provázaných systémů, jejímž cílem je uspokojení současných i budoucích potřeb obyvatel. Hlavně ve fyzicko-geografických pracích se pak objevuje označení „urbánní (městská) krajina“ která je chápána jako nejvíce přeměněný stupeň krajiny přírodní. Ta je charakterizována hlavně koncentrací obyvatelstva na poměrně malém prostoru, velkým množstvím různých aktivit, množstvím interakcí a také výraznou koncentrací zástavby. (MATLOVIČ, R., 1998)

Matlovič (1998) ve své publikaci chápe jako „mnohorozměrnou superstrukturu, tvořenou vzájemně povázanými a podmíněnými intraurbánními strukturami“. Tyto struktury jsou výrazně provázané a vzájemně se ovlivňují. První z těchto struktur je fyziografická. Tou je myšlena prostorová diferenciacie území města podle vhodnosti jednotlivých ploch pro další rozvoj městské zástavby. Cílem takovéto analýzy je tedy vymezit podle přírodního potenciálu pro další rozvoj zástavby co možná nejhomogennější areály. Druhá je struktura morfologická. Tou je míněna prostorová diferenciacie ulic, náměstí, parcel a budov, souhrnně označovaných jako „morfologická elementy města“. Tyto základní elementy jsou slučovány do hierarchicky vyšších jednotek, tj. uliční sítě, urbanistických bloků a čtvrtí. Morfologická struktura města má dvě stránky – vnější a vnitřní. Vnější, jinak také fyziognomická, zahrnuje hlavně architektonické formy, jako sloh, materiál stavby apod. Naproti tomu vnitřní, morfologická, je tvořena urbanistickými formami, tedy půdorysy. Třetí je struktura funkční, v rámci které je sledováno prostorové rozložení socioekonomických aktivit na území města. Ty mají tendenci vytvářet ve městech přibližně homogenní areály, kdy každá funkce vyhledává pro sebe nejvýhodnější místa. Nejčastěji jsou funkční plochy města vymežovány jako obytné, průmyslové, dopravní, skladovací, obslužné, rekreační a nevyužité. Poslední je struktura sociálně demografická, která zahrnuje prostorovou diferenciaci obyvatelstva, dynamiku obyvatelstva a jeho charakteristiky ve městě. Pořadí, v němž byly tyto dílčí struktury města uvedeny, zároveň také odpovídá jejich trvalosti, tzn. nejstabilnější je struktura fyziografická, naopak nejdynamičtějším změnám podléhá struktura sociálně-demografická.

4.2 Počátky vědní disciplíny

Počátky geografického zkoumání měst jako vědní disciplíny sahají do 2. poloviny 19. století. Prvním, kdo se v rámci sídelní geografie věnoval konkrétně městům, byl K. Hassert, který v roce 1907 vydal souhrnnou práci o poznacích o studiu měst. První práce v oblasti geografie měst byly zaměřeny spíše na určité aspekty měst, například na rozmístění obyvatelstva v rámci města či vliv dopravy na rozvoj měst. Na počátku 20. století se také objevují první monografie o vybraných městech Evropy. Příkladem mohou být monografie R. Blancharda o Grenoblu (1911), P. Geddesa o Ediburghu (1920) či W. Geislera o Gdaňsku (1918). (MATLOVIČ, R., 1998)

Výrazným prvkem, který přispěl k výzkumu měst hlavně ve Spojených státech, bylo založení sociologického a geografického pracoviště na univerzitě v Chicagu. Zde se výrazně projevovala chicagská sociálně-ekologická škola. Jejými asi nejznámějšími modely jsou Burgessův koncentrický model z roku 1925 a jeho modifikace. Burgessův koncentrický model umísťoval do středu města tzv. „central business district“ a kolem něj koncentrické zóny. První je přechodná zóna, kde žijí nižší dělnické vrstvy s velmi nízkou kvalitou bydlení. V dalších zónách se pak kvalita bydlení zvyšuje od dělnických čtvrtí po oblast dojížděky. Tento model však byl „ušit na míru“ situaci Chicaga ve 20. letech 20. století. (SÝKORA, L., 1993)

Nejvýznamnějšími modifikacemi výše zmíněného modelu byly Hoytův sektorový model z roku 1939 a Harris-Ullmanův model mnoha jader z roku 1945. Hoytův model je postaven na teorii filtrace a existenci sektorového uspořádání jednotlivých funkcí ve městě. Harris a Ullman pak razili myšlenku existence více jader s různými funkčními specializacemi. (SÝKORA, L., 1993)

Počátky geografického výzkumu měst v českých zemích sahají do 2. desetiletí 20. století, kdy se hlavně polohou měst v Čechách zabýval V. Dvorský. Významným jménem je též J. Moschelesová, která je autorkou studie o prostorové struktuře Prahy (1937). Brněnská škola je pak zastoupena F. Kolářkem či Z. Lázničkou. (MATLOVIČ, R., 1998)

4.3 Přehled výzkumných směrů

V období po druhé světové válce se vlivem širší problematiky výzkumu města objevilo velké množství přístupů ke studiu města. Jak uvádí Matlovič (1998), roku 1994 vyčlenil P. Knox čtyři hlavní přístupy – kvantitativní, behaviorální, strukturalistický,

poststrukturalistický. Kvantitativní přístup se zaměřuje hlavně na odhalování prostorové organizace města hlavně prostřednictvím neoklasické ekonomie. Behaviorální přístup se naopak zaměřuje na studium lidského chování pomocí sociální psychologie. Strukturalistický přístup se zaměřuje na limity a omezení chování jedince a pracuje s metodami polických věd. Poststrukturalistický směr se zabývá otázkou kulturních vlivů na rozdělení potřeb, zdrojů apod. ve městě.

Přístupy ke studiu města vyčlenil také L. Sýkora. Ten popsal čtyři přístupy k výzkumu – sociálně-ekologický (založený na „ekologii člověka“), neoklasický (založený na neoklasické ekonomii), institucionální a politicko-ekonomický. (SÝKORA, L., 1993)

Matlovič (1998) ve své práci vymezuje následující výzkumné směry: urbanisticko-fyziografický, morfologicko-genetický, sociálně-ekologický, neoklasický ekonomický, funkčně-prostorový, populačně-distribuční, kulturně-genetický, prostorově-interakční a simulační, percepčně-behaviorální, institucionální, politicko-ekonomický a postmodernistický. Vybrané přístupy budou dále blíže popsány podle Matloviče (1993).

Urbanisticko-fyziografický směr

Jeho počátky sahají do 20. let 20. století. Tento směr se zaměřuje na fyziografické podmínky formování prostorové struktury města a odhalení urbanisticko-fyziografické struktury města. Jeho komplexita je tedy nízká. Metodami a zaměřením patří do aplikované fyzické geografie. Často využívá analýzy z dílčích oblastí fyzické geografie, např. klimatologie, hydrologie apod. Na jejich základě je poté utvářeno komplexní hodnocení, které určuje kategorie fyziografických jednotek. To je významné pro potřeby územního plánování. Dále také sleduje vliv zástavby a lidské činnosti na změny prostředí ve městě. Této oblasti se v poslední době dotýká problematika udržitelného rozvoje měst.

Morfologicko-genetický směr

Tento směr se začal formovat již na konci 19. století. Zaměřuje se na studium morfologické struktury, jeho komplexita je tedy nízká. Morfologická struktura má vnější (architektonické formy) a vnitřní (urbanistické formy) složku. Tento směr byl již více popsán výše. Z českých autorů přistupovali ke studiu města např. F. Koláček, Z. Láznicka, B. Fuchs, J. Krátký a další.

Sociálně ekologický směr

Tento směr patří k nejstarším, jeho kořeny sahají do druhé poloviny 19. století. Jeho komplexita je střední, protože objektem jeho zájmu je sociálně prostorová struktura, ale také funkčně prostorová a morfologická struktura města. Do tohoto směru se řadí již výše zmiňovaná chicagská škola. V jejím pojetí je prostorová struktura města výsledkem „evolučního“ procesu, jakéhosi boje o místo. Známymi modely tohoto směru jsou např. opět již výše zmíněné Burgessův koncentrický model, Hoytův sektorový model a Harris-Ullmanův model více jader.

Neoklasický ekonomický směr

Tento směr se orientuje na odhalení funkčně-prostorové a sociálně prostorové struktury, jeho úroveň komplexity je tedy střední. Rozvíjen byl zejména v americké škole. Zajímá se o mechanismus fungování hospodářství a využívání městských pozemků a jejich hodnotu.

Funkčně-prostorový směr

Jeho počátky sahají na přelom 19. a 20. století. Tento směr se orientuje zejména na odhalení funkčně-prostorové struktury města, zčásti také i na fyziografickou a morfologickou strukturu. Jeho úroveň komplexity je tedy střední. Zaměřuje se na inventarizaci využití země ve městě a na jejím základě vytváří funkční typy území ve městě. Nejvíce byl tento směr rozvíjen v polské škole. Zmíním např. S Liszewského, který podle funkce vymezil 10 hlavních skupin a 16 podskupin. V současnosti jsou v tomto směru intenzivně využívány metody dálkového průzkumu země a GIS.

4.4 Hlavní procesy změn prostorové struktury postkomunistických měst¹

Po roce 1989 došlo k započetí řady procesů, které dopadaly na různé části tehdejších měst. Vzhledem k provázanosti městského systému však tyto změny dopadly na celou prostorovou strukturu měst. Hlavní procesy, které se v postkomunistických městech odehrávaly a odehrávají jsou uvedeny v následujícím výčtu.

¹ tato kapitola byla zpracována podle NETOPIL, P., 2006 a PTÁČEK, P., SZCZYRBA, Z., FŇUKAL, M., 2007

suburbanizace

Proces rozrůstání zástavby často za administrativní hranice města. Obvykle dochází k nahrazování zemědělské půdy obytnou či jinou zástavbou. To je samozřejmě spojeno i s budováním potřebné dopravní i technické infrastruktury.

gentrifikace

Gentrifikací je označováno zvýšení sociálního statusu čtvrtě. Obvykle je tento pojem užíván pro stěhování obyvatel s vyšším sociálním statusem do starších částí vnitřního města, kde nahrazují původní obyvatele. Obvykle je provázena i obnovou a růstem kvality bytového fondu.

revitalizace

Tento pojem označuje zlepšení fyzického stavu budov, a to rekonstrukcí nebo novou výstavbou. Zpravidla bývá toto zlepšení doprovázeno změnou funkčního využití či sociálního statusu obyvatel.

úpadek, stagnace

Jde o opak revitalizace, stav, kdy dochází pouze k udržování nebo žádným zásahům, což vede ke zhoršování stavu budov. Na upadající části města jsou vázáni obyvatelé s nižším sociálním statusem, což vede např. ke ghetoizaci. Týká se jak obytných, tak i dalších funkčních ploch (např. výrobních areálů – vznikají tzv. brownfields – staré, dnes již nevyužívané výrobní areály)

ghetoizace

Doprovodný jev k úpadku fyzické struktury, při němž dochází ke koncentraci obyvatel určitého národnosti či sociálního statusu (nízkého) a segregaci těchto obyvatel od ostatních částí města.

komercializace

Proces přeměny ploch s jiným původním využitím na plochy komerční (obchody, restaurace, kanceláře apod.), často spojen s historickými jádry měst, kde dochází k náhradě původní obytné funkce. Kvůli nevhodnosti stávající zástavby jsou pro nové funkce získávány plochy i asanací nevyhovujících budov.

5 URBANISTICKÝ VÝVOJ MĚSTA

5.1 Vznik města

Město Jihlava vzniklo v 1. polovině 13. století na vyvýšenině nad brodem přes řeku Jihlavu. Za svůj vznik vděčí město nalezištím stříbra ve svém okolí. Díky bohatství, plynoucímu z těžby, začalo být město cíleně budováno, čemuž nasvědčuje jednak pravidelný tvar města (kromě výběžku na jihovýchodní straně, kopírujícího terénní hranu), jednak poměrně pravidelná uliční síť kolem centrálního tržiště. Jméno lokátora není přesně známé, nejspíše jím byl mincmistr Eberhard. (PISKOVÁ, R., 2009)

Nově vzniklým městem procházela v severojižním směru dálková komunikace. Na této cestě vzniklo ve městě tržiště o ploše přibližně 36 tisíc m², orientované ve směru severoseverozápad – jihojihovýchod. V druhé polovině 13. století začíná uprostřed náměstí vznikat blok původně kupeckých domů, jemuž od 16. století patří název „Krecl“. Jak bude dále zmíněno, tento blok domů sehraje ve 20. století poněkud smutnou roli. (JAROŠ, Z., 2001)

Celé město bylo již od svého vzniku obeháno hradebním pásem, dobudovaným zřejmě okolo roku 1270. Celá délka původního opevnění činila 4 882 metrů. Skládalo se z hlavní a parkánové zdi, vodního příkopu a valu. Vzhledem ke strategické poloze města na česko-moravské zemské hranici bylo opevnění stále obnovováno a do dnešní doby se jeho kamenná podoba. V 17. století se, jak bude dále zmíněno, stala Jihlava barokní pevností. Opevnění bylo proraženo pěti branami – Brtnickou (na jihu), Matky Boží (na západě), Špitálskou, Křížovou (obě na severní straně) a Českou, později Brněnskou (na východě). (JAROŠ, Z., 2001)

Význam města v době těsně po jeho vzniku dokládá i nejstarší stavební řád, který městu udělil král Přemysl Otakar II. Ten dával představeným města možnost regulovat budoucí výstavbu města. Jeho nejzásadnějšími přínosy bylo, že veškerá výstavba musela probíhat podle určitého plánu a podléhala schválení představitelů města. Zároveň umožňovala, aby budovy, které překáží plánovité výstavbě, mohly být strženy.

Město zpočátku výrazně prosperovalo z těžby stříbra, a ačkoli byl tento jeho význam oslaben těžbou v Kutné Hoře, na své okolí si stále udržovalo silný vliv. Vytvořila se kolem něj „aglomerace“, sestávající z „vnitřního města“ (tj. v hradbách), předměstí (širší městský areál) a okolních vsí, patřících městu či jeho měšťanům.

Městu se v celé jeho historii nevyhýbaly různé katastrofy, ať se jednalo o epidemie (např. moru), povodně či požáry. Zatímco povodněmi byla sužována zejména předměstí (např. předměstí U Koželuhů se rozkládalo v údolní při toku Koželužského potoka), požáry trpělo hlavně vnitřní město vlivem hustší zástavby, a tedy i snazšího šíření ohně. Například při požáru v roce 1353 vyhořela téměř celá severní část města i s částí Křížového a Špitálského předměstí. Jeden z největších požárů v historii města proběhl v roce 1523, kdy lehlo popelem téměř celé město. Jistým „přínosem“ této pohromy byla (nutná) gotická přestavba města. (JAROŠ, Z., 2001)

5.2 Rozvoj města v 17. – 19. století

Jihlava si i přes pokles významu, a posléze zastavení těžby stříbra, uchovala vliv (zejména díky rozvoji soukenické výroby v 16. století) a na počátku 17. století byla po Olomouci druhým největším městem na Moravě s cca pěti tisíci obyvateli vnitřního města a další přibližně tisícovkou v předměstích.

Okolností, která se významně podepsala na budování města, byla skutečnost, že Jihlava byla v letech 1653 – 1755 císařskou pevností. U pevností této doby byl uplatňována bastionový fortifikační systém, který zahrnoval hluboké vlastní opevnění, dále vodní příkop a tzv. glacis, což byl prostor před hradbami, kde nesměla být žádná trvalá výstavba. Spoutáním města pásem opevnění na století zastavilo jeho rozvoj. Obyvatelé předměstí sice získali povolení stavět i v blízkosti hradeb, tyto stavby však mohly být v případě nebezpečí strženy. Naštěstí již v polovině 18. století jihlavské opevnění zastaralo a bylo rozhodnuto o odejmutí statutu pevnosti. Důležitou (většinou pozitivní) roli v dalším budování města pak sehrála skutečnost, že ačkoli již Jihlava nebyla dále pevností, stala se roku 1751 posádkovým městem. Od roku 1783 pak začalo docházet k bourání opevnění a město se začalo rozrůstat směrem ke svým předměstím. Nejvýznamnější stavbou 18. století pak bylo vybudování vojenské nemocnice v prostoru za hradbami, díky čemuž město získalo do užívání starý vojenský lazaret v blízkosti brány Matky Boží. (PISKOVÁ, R., 2009)

V období od 30. do 60. let 19. století docházelo k bourání městských bran ve snaze usnadnit propojení města s předměstími. Jedinou branou, která byla dodnes zachována zůstala brána Matky Boží, vedoucí z náměstí západním směrem, před níž se zachoval zbytek vodního příkopu původního opevnění. Tuto bránu uchránilo od osudu ostatních proražení hradeb západním směrem na dnešní Benešově ulici v roce 1844.

Rozvíjely se též stavby určené k rekreaci a oddychu obyvatelstva, k čemuž docházelo také v součinnosti s městskou posádkou. Jedním z příkladů může být vznik vojenské plovárny v údolí Koželužského potoka před jižními hradbami v roce 1844, která byla v roce 1854 předána do užívání obyvatelům města. Bourání hradeb v 19. století vedlo, jako u řady jiných, původně pevnostních, měst ke vzniku parků. Příkladem dodnes nejpatrnějším je vznik tzv. Malého Heulosu na východním svahu pod hradbami, který vznikl s přispěním krajského hejtmána Franze von Nadherny. Na protějším svahu byl v 70. letech 19. století vysazen tzv. Velký Heulos (Březinovy sady). Hned několik menších parků pak vzniklo v 60. letech 19. století. V roce 1850 bylo otevřeno divadlo, které však bylo z důvodu nedostatku financí dokončeno až roku 1856. (PISKOVÁ, R., 2009)

Samostatnou kapitolou jsou městské hřbitovy. Dlouhou dobu byly dva nejvýznamnější přímo ve městě u kostela sv. Jakuba Většího, respektive těsně za jeho branami u kostelíka sv. Ducha. Hřbitov u kostela sv. Jakuba byl z hygienických důvodů zrušen v roce 1784 a po roce 1819 na jeho místě vzniklo tehdy druhé jihlavské náměstí, dnes zvané Jakubské. Ze stejných důvodů byl v roce 1887 zrušen i hřbitov u kostela sv. Ducha a podle regulačního plánu na jeho místě vznikl v roce 1891 park. Hlavní městský hřbitov byl přesunut dále od centra města na jeho dnešní místo k výpadovce na Pelhřimov. (JAROŠ, Z., 2001)

Významný vliv pro urbanistický rozvoj města mělo vybudování železnice. Severozápadní dráha byla v okolí města budována v letech 1869 – 1871. Jihlavské vlakové nádraží však vzniklo přibližně tři kilometry od městského centra, což vedlo k potřebě vytvoření přístupové cesty, kterou je dnešní ulice Havlíčkova. Dopravní spojení centra s vlakovým nádražím zajišťovala od roku 1909 tramvaj. Železnice se dostala blíže centru města až s vybudováním tzv. Česko-moravské transversální dráhy ve směru Jihlava – Veselí nad Lužnicí. Nádraží na této dráze (dnešní stanice Jihlava-město) již bylo od centra vzdáleno pouze něco přes kilometr. V souvislosti se stavbou této dráhy byl přes údolí řeky Jihlavy vybudován dodnes obdivovaný kamenný viadukt s mohutným ocelovým překladem. Velký vliv na rozvoj města mělo i napojení na síť císařských silnic mezi 30. a 60. lety 18. století, a to komunikací Jihlava – Brno a Vídeň – Jihlava – Praha. Právě tato skutečnost byla také jednou z příčin potřeby zmíněné likvidace městských bran. (JAROŠ, Z., 2001)

Co se týče celkového budování ve městě v 19. století, hlavně v počátečních desetiletích byla výstavba takřka minimální. To sice vedlo k úsporám, ale také nedocháze-

lo k žádnému výraznému rozvoji, takže město nebylo příliš atraktivní. Ze služeb pro občany je třeba zmínit vybudování městské plynárny a na to navazující zprovoznění plynového osvětlení v 70. letech 19. století či spuštění elektrárny v roce 1908. Významným počinem bylo zprovoznění městského vodovodu v roce 1887. Zajímavostí tohoto projektu je skutečnost, že byl dimenzován až pro 45 tisíc obyvatel.

Z oblasti regulace výstavby je třeba zmínit plán z roku 1887. Cílem tohoto plánu bylo vytvoření nové hlavní městské osy v severojižním směru. Ta měla navazovat na původní město u ústí dnešní Palackého ulice, byla tedy „posunuta“ mírně západně od osy „starého“ města. Dnes je tato ulice nazývána třída Legionářů a táhne se od průrazu styku s ulicí Palackého k vlakovému nádraží Jihlava-město. Na této nové městské ose byla naplánována celkem tři křižení. Nejbližší trati je třída protínána dnešní ulicí Fritзовou, dále dnešními ulicemi Tolstého a Jana Masaryka. Mezi křiženími s Fritзовou a Tolstého ulicí se nachází areál tzv. staré nemocnice, stavěné postupně od roku 1850. Z urbanistického pohledu je nejvýznamnější křižení s dnešní ulicí Jana Masaryka, kde byla vybudována tzv. urbanistická hvězdice.

Nově vzniklá ulice Jana Masaryka byla koncipována jako alej, vedoucí k tomuto křižení od vznikajícího parku na místě někdejšího hřbitova u kostelíka sv. Ducha. Podle této ulice byly vystavěny dvě neorenesanční školní budovy – chlapecká školy (architekti Heinrich Claus a Moritz Hinträger), otevřená v roce 1889, a německé gymnázium (architekt Josef Karásek), otevřená v roce 1890. Ostatní výstavbu okolo této hvězdice tvořily nájemní domy, vystavěné stejně jako školní budovy v neorenesančním stylu.

Západním směrem vybíhaly od města směrem do Panenského předměstí dnešní ulice Vrchlického a Žižkova. U styku dnešních ulic Žižkova a Benešova byla při městských hradbách vystavěna roku 1863 synagoga, o pár desítek metrů dále v Panenském předměstí vznikl v roce 1871 hotel Czap (dnešní Dělnický dům). Roku 1889 pak na tehdejší konci Žižkovy ulice vznikla kasárna (dnešní Krajský úřad). Na dnešní ulici Vrchlického, navazující na alej Jana Masaryka, byla roku 1861 dokončena budova pivovaru, který zde sídlí dodnes. Tehdejší ulici uzavírala, stejně jako Žižkovu ulici, neorenesanční kasárna, dokončená v roce 1867. (JAROŠ, Z., 2001)

Roku 1896 si město nechalo zpracovat regulační plán od liberecké firmy Bechman a Stradal. Tento plán však neměl na výstavbu přílišný vliv, jednotlivé záležitosti se řešily jednotlivě. Jeho hlavním účelem bylo regulovat živelnou výstavbu v severní a severozápadní části města (Špitálské předměstí), zejména uliční bloky pat-

rových činžovních domů v dnešních ulicích Bezručova, Tyršova, třída Legionářů a dalších. (JAROŠ, Z., 2001)

5.3 20. století do roku 1989

Po vzniku Československa probíhala v prvních deseti letech převážně rekonstrukce budov ve městě. Nejvýznamnějšími konstrukcemi v této době byly zejména Legiodům na třídě Legionářů z roku 1924 či moderní chirurgický pavilon v areálu „staré“ nemocnice z roku 1928.

Období po světové hospodářské krizi výstavbě příliš nepřálo. Z individuálních staveb stojí za zmínku zejména Jubilejní škola T. G. Masaryka (dnešní ZŠ T. G. M.) z roku 1931 a budova sokolovny brněnského architekta Bohuslava Fuchse z roku 1936 ve funkcionalistickém stylu. (JAROŠ, Z., 2001)

Roku 1937 zpracoval Bohuslav Fuchs regulační plán, který se však kvůli okupaci Československa nepodařilo realizovat. Ten zahrnoval návrhy parcel pro další rozvoj nájemných i rodinných domů a hlavní myšlenkou bylo obklopení města zelení v duchu principů „zahradního města“. Cílem tohoto přístupu bylo využít dosud nezastavěných ploch a obklopit město zástavbou nižších obytných domů obklopených zahradami. Toto bylo realizováno zejména v prostoru Špitálského a Panenského předměstí. Rok 1938 a německá okupace však znamenaly konec tohoto přístupu. (JAROŠ, Z., 2001)

Po skončení 2. světové války probíhaly ze stavebních prací převážně rekonstrukce, jelikož Jihlava měla díky odsunu Němců dostatek volných bytů. Nejvýraznější změnou, která se podepsala zejména na cestě k vlakovému nádraží bylo nahrazení tramvaje trolejbus v roce 1948. V témže byl přijat regulační plán, který opět vypracoval Bohuslav Fuchs. Po změně režimu byl zadán projekt na vypracování tzv. směrného územního plánu, který byl hotov roku 1957. Do té doby se však podařilo realizovat některé Fuchsovy plány, byť v omezeném rozsahu. V na počátku 50. let byly největšími problémy města špatný stav domů v centru (které bylo od roku 1949 městskou památkovou rezervací (MPR)) a nedostatek bytů. (PISKOVÁ, R., 2009)

V roce 1959 byl přijat asanační plán, který řešil fungování MPR a údržbu historických objektů. Ten se však v 60. letech stal trnem v oku radnici, které existence MPR bránila ve výstavbě v centru. Při prozkoumávání této záležitosti se zjistilo, že MPR údajně nebyla nikdy oficiálně vyhlášena. To uvolnilo ruce příznivcům výstavby v centru. Historické centrum bylo oficiálně vyhlášeno MPR teprve v roce 1982, avšak to už byl výše zmíněný blok historických domů ve středu náměstí („Krecl“) zbourán (prá-

ce probíhaly v letech 1974 – 1976) a na jeho místě rostla snad nejkontroverznější stavba v historii města, obchodní dům Prior. (JAROŠ, Z., 2001)

K řešení problému s nedostatkem bytů bylo zčásti využito Fuchsova plánu z roku 1948. Ten počítal s prodloužením ulice Vrchlického, která měla být ve podélně rozdělena středovým pásem zeleně a podle níž měly být postaveny veřejné budovy. Celá stavba měla vytvořit rovnostářskou, optimistickou protiváhu starému centru. Z veřejných budov byly nakonec realizovány pouze dvě – Dům zdraví (1955) a protilehlá budova ministerstva vnitra (1959). Podél zbytku ulice vznikly bytové domy. V prostoru bývalého vojenského cvičiště u Domu zdraví pak začalo vznikat tzv. Sídliště I. V obou těchto případech se jednalo o zděné, čtyř- až pětipatrové domy se šikmými střechami. Bytové domy vytvářely vnitrobloky s pravidelnou uliční sítí. (PISKOVÁ, R., 2009)

Další sídliště začala vznikat záhy. V letech 1960 – 1969 byla zahájena stavba Sídliště II na Bedřichově, kde se poprvé využilo panelů. Dále byla budována panelová sídliště „U Hřbitova“ a Jihlava-jih. V letech 1970 – 1986 probíhala výstavba největšího sídliště Březinovy sady, odděleného od centra parkem Heulos. V letech 1970 – 1990 byla budována sídliště Na Dolině a Na Slunci, od roku 1980 pak poslední sídliště v Horním Kosově. (JAROŠ, Z., 2001)



Obr. č. 2 Panelová sídliště v Jihlavě

Pozn.: 1 – Sídlíště I.; 2 – Sídlíště II. Bedřichov; 3 – U hřbitova; 4 – Jihlava-jih; 5 – Březinovy sady; 6 – Na Slunci; 7 – Na Dolině; 8 – Horní Kosov

Je třeba poznamenat, že jihlavská sídliště jsou v rámci tehdejšího Československa uznávána jako poměrně kvalitně provedená – je limitována délka bloků a výška domů a většinou i dostatek zeleně, což navazuje na koncept „zahradního města“, zmíněný výše.

Takovým příkladem může být největší jihlavské sídliště Březinovy sady. Skládá se z panelových domů různých typů, plánovitě rozmístěných ve svažitém terénu. V centru se nachází nákupní a zdravotní středisko, na okraji při hranici lesa jsou pak umístěny dvě základní školy a rovnoměrně jsou rozmístěny tři mateřské školy.

Z dopravních staveb ve městě jsou významné dva mosty při výpadovkách na Znojmo (1953) a na Brno (1956). V roce 1971 pak byla dokončena obvodová komunikace, která procházela od severozápadního cípu hradeb po jejich vnějším obvodu ke křižovatce u bývalé Znojenské (Brtnické) brány, kde se střetávají silnice na Znojmo a Brno. (JAROŠ, Z., 2001)

Průmyslové areály jsou situovány většinou na okraji města, například ve Starých horách. Naopak v těsné blízkosti centra vznikly areály závodů Modeta (mezi centrem a

sídlištěm Březinovy sady) či Jihlavan (naproti hradbám přes údolí Koželužského potoka).

V roce 1961 byla také zahájena výstavba nové nemocnice na ploše za Domem zdraví. Postupně byla v novém areálu přistavována nová oddělení. Tento přesun byl dokončen až roku 2004.

5.4 Po roce 1989

První desetiletí po sametové revoluci bylo ve znamení zejména rekonstrukcí. Zmiňme alespoň dvě významné stavby, kdy byla část dominikánského kláštera v Křížové ulici proměněna na hotel Gustav Mahler a v roce 1995 byla v Komenského ulici vedle původního divadla vystavěna nová budova Horáckého divadla. (PISKOVÁ, R., 2009)

Šířící se vlna hypermarketů a nákupních center se nevyhnula ani Jihlavě. V první polovině 90. let se začaly objevovat první supermarkety, které zpočátku využívaly stávající prostory, posléze začaly vznikat typizované stavby, zejména na sídlištích. Ve druhé polovině 90. let pak vyrostla nákupní zóna na ulici Romana Havelky, kde vznikly dva hypermarkety, jeden hobbymarket a několik menších obchodů. Další velkou stavbou tohoto druhu byla výstavba hypermarketu u výpadovky na Brno u sídliště Březinovy sady. Zatím poslední realizací velkého nákupního střediska obchodní centrum City park Jihlava, vzniklé poněkud necitlivě na místě bývalého areálu Jihlavanu v údolí Koželužského potoka přímo naproti městským hradbám.

Od druhé poloviny 90. let se také rozmáhá bytová výstavba. Začíná rozsáhlá revitalizace panelových sídlišť – zateplování a nové fasády domů, vnitřní přestavby, nová zeleň apod. Dochází také k výstavbě nového bydlení, individuálního i hromadného, v okrajových částech Jihlavy – převážně rodinné domy na Horním Kosově (např. developer ABILD), rodinné i bytové domy Na Dolině (např. Bouwfonds ČR), dále v Hruškových Dvorech (CZ STAVEBNÍ HOLDING, a. s.), na Bedřichově, Na Člunku (SDZprofin, s.r.o.), v Heleníně a dalších.

Blízkost dálnice D1 a také opět získaný statut krajského města pomohl Jihlavě i k přílivu nových průmyslových investic. Ve „starých“ průmyslových lokalitách dochází jen k mírným změnám kvůli malé prostorové kapacitě. Nově vzniká velká průmyslová zóna Jihlava-Pávov při přivaděči k dálnici a rozvíjí se průmyslová zóna v Hruškových Dvorech. Z dopravních staveb byla dokončena západní část obchvatu.

Výše zmíněné parky zůstaly zachovány, v údolí mezi Malým a Velkým Heulosem vznikla roku 1958 ZOO. Hradební parkán je zprůchodněn a upraven po téměř celé délce zachovaného opevnění, tj. na západní, jižní a východní straně.

6 POLOHA MĚSTA V RÁMCI ADMINISTRATIVNÍHO ČLENĚNÍ ČESKÉ REPUBLIKY

6.1 Poloha města

Statutární město Jihlava se nachází na souřadnicích $49,33^\circ$ severní šířky a $13,16^\circ$ východní délky. Leží na hranici mezi Čechami a Moravou na strategicky významném místě při hlavní dopravní tepně České republiky, dálnici D1, přibližně v polovině vzdálenosti mezi Prahou a Brnem. K 1. 1. 2011 zde sice žilo „pouze“ 51 154 obyvatel, vzhledem k absenci dalších větších měst v blízkém okolí a zejména díky situování velkých zaměstnavatelů se Jihlava stala centrem okolí.



Obr. č. 3 Poloha Jihlavy v rámci České republiky

Zdroj: CENIA, c2010 - 2012

Město vzniklo v této části Českomoravské vrchoviny v 1. polovině 13. století a za svůj vznik vděčí objevu stříbra. Po opadnutí významu těžby však jeho význam příliš

neopadl a až do průmyslové revoluce patřilo mezi nejvýznamnější a největší města na Moravě.

Dnešní rozloha města činí 8 786 hektarů, z čehož však pouze 1 836 hektarů tvoří zastavěné a ostatní plochy. Zbytek je tvořen hlavně zemědělskou půdou a lesy. (ČSÚ, 2011)

Roku 2000 vstoupil v platnost zákon 347/97 Sb., na jehož základě se Jihlava stala sídlem vyššího územně-samosprávného celku, Jihlavského kraje, který byl roku 2001 přejmenován na Vysočina. V roce 2011 pak proběhla další změna, kdy se oficiálním názvem stal Kraj Vysočina. Jihlava jako krajské město měla zpočátku obtížnou úlohu, protože svá okolní města výrazně nepřevyšovala populací (například Třebíč má pouze o cca 13 tisíc obyvatel méně) a jelikož okresy nového kraje byly do té doby součástí tří různých krajů, nebyly zde vybudovány tak silné vazby. Přesto byly tyto vazby, zejména díky dojížděcí do zaměstnání, vybudovány.

Rok 2001 byl pro město významný ještě jednou, protože se stalo statutárním městem. Následkem toho se změnil název na Statutární město Jihlava, dosavadní starosta se stal primátorem, městský úřad se změnil na Magistrát města Jihlavy. Dále statutární města získávají nárok rozdělit své území na městské části s vlastními samosprávami, to se však v Jihlavě nestalo.

6.2 Administrativní vývoj města po roce 1945

Tak jako u většiny velkých měst v tehdejší Československu i u Jihlavy probíhalo přičleňování okolních obcí. Po 2. světové válce Jihlava vlivem odsunu Němců výrazně populačně ztratila, její počet obyvatel dosáhl předválečného stavu až kolem roku 1960. Docházelo však k územnímu růstu. Z roku 1949 pochází plán tzv. Velké Jihlavy. Tento plán začal být uskutečňován již roku 1951, kdy byly k Jihlavě připojeny obce Bedřichov, Bukovno, Helenín, Pančava, Hruškové Dvory a Staré Hory. Připojování obcí k Jihlavě pokračovalo v roce 1954, kdy se součástí Jihlavy stala obec Sasov a naopak se oddělily Hruškové Dvory. Tento proces pokračoval po roce 1960, v roce 1968 byl k Jihlavě připojen Pávov. Největší slučování probíhalo ve druhé polovině 70. let. V červenci 1976 proběhlo největší připojování, kdy k Jihlavě byly připojeny obce Antonínův Důl, Červený Kříž, Henčov, Heroltice, Hruškové Dvory, Hybrálec, Pístov, Popice, Rančířov, Smrčná, Vysoká, Zborná. Roku 1979 potom proběhla úprava částí města Jihlavy. Bedřichov, Bukovno a Helenín se staly integrálními částmi města. O rok později se k Jihlavě připojily ještě Horní Kosov s Hosovem a Malý Beranov

s Kosovem. V roce 1989 pak proběhlo poslední spojování, kdy byly připojeny ještě Rantířov, Měšín, Cerekvička a Vílanec. V této podobě se město Jihlava skládalo z 27 částí. Zvláště poslední spojování však bylo poměrně „nešťastné“. Připojené obce již byly příliš vzdáleny od města (např. Vílanec) a neměly na něj vybudovány silné vazby. To bylo také příčinou toho, že v průběhu let 1990 – 1992 se od Jihlavy jedenáct jejích částí osamostatnilo a počet částí města se postupně ustálil na 17, což je i dnešní stav. (VOBR, J., KUBÍČEK, J., 1988)

Tab. č. 1 Místní části Jihlavy a rok jejich přičlenění k Jihlavě

Místní část	Rok přičlenění k Jihlavě
Jihlava	-
Antonínův Důl	1976
Červený Kříž	1976
Helenín	1951
Henčov	1976
Heroltice	1976
Horní Kosov	1980
Hosov	1980
Hruškové dvory	1976
Kosov	1980
Pávov	1968
Pístov	1976
Popice	1976
Sasov	1954
Staré Hory	1951
Vysoká	1976
Zborná	1976

Zdroj: VOBR J., KUBÍČEK, J., 1988

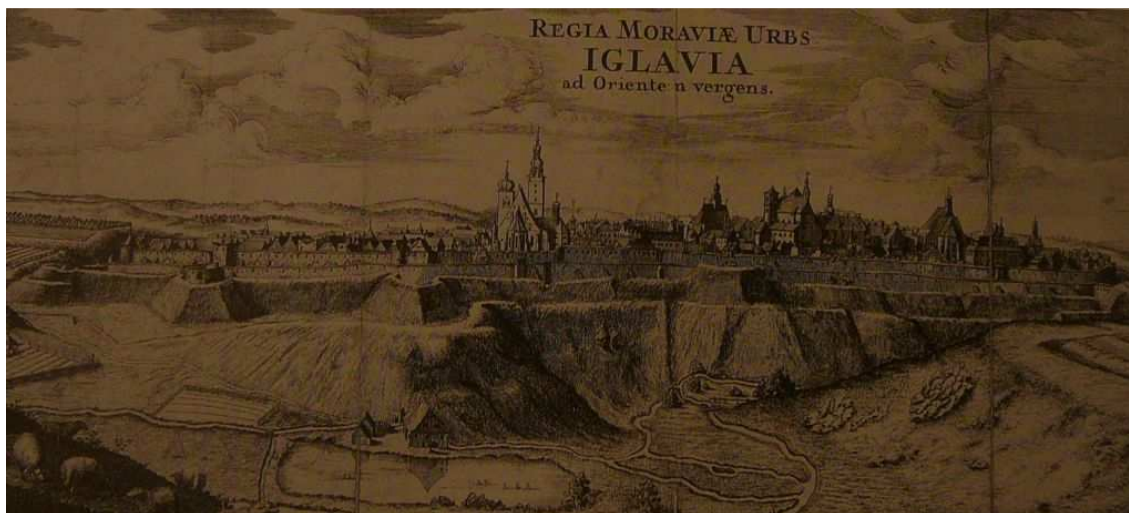
Území města Jihlavy se dále dělí na menší části, tzv. základní sídelní jednotky, což jsou základní stavební jednotky sídla, přičemž na každém katastrálním území je minimálně jedna ZSJ. Využívány jsou zejména pro statistické účely ČSÚ. Statutární město Jihlava je rozděleno na 42 ZSJ.

7 FYZICKOGEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Město Jihlava leží v průměrné výšce okolo 525 m nad mořem na výškově poměrně členitém území. Historické jádro města leží v mírném svahu s jihojihovýchodní orientací. Na jižní straně je ostře ohraničeno hlubokým údolím Koželužského potoka, na východě terén prudce spadá do údolí Jihlávky a na severní straně se svažuje do údolí řeky Jihlavy. V tom se severovýchodně od historického jádra se nacházel brod, který

z Jihlavy učinil polohu města velmi dopravně důležitou, protože byl využíván historickou obchodní stezkou zvanou Haberská stezka, která z místa přechodu řeky stoupala do města a poté pokračovala dále na jih. Právě tato dvě výrazná údolí silně omezila rozvoje města k jihu a východu, zejména kvůli jejich využití jako obraných prvků. Ale ani po ztrátě statutu pevnosti nedocházelo k rozšiřování města do těchto směrů. Teprve ve 2. polovině 20. století byla tato údolí překlenuta mosty a došlo zde k vybudování panelových sídlišť.

Geomorfologicky náleží do Českomoravské subprovincie, a to oblasti Českomoravská vrchovina. Leží na území tří geomorfologických celků – Hornosázavské pahorkatiny, Křižanovské vrchoviny a Křemešnické vrchoviny, kam však náleží pouze městská část Zborná. Z Hornosázavské pahorkatiny sem zasahuje podcelek Jihlavsko-sázavská brázda. Největší část města leží v okrsku Jihlavská kotlina, severní část pak v okrscích Štocký stupeň a Dobronínská pánev a do západní části území města zasahuje Beranovský práh, po němž vede část hlavního rozvodí Labe-Dunaj. Jihlavská kotlina je plochá kotlina, na které stojí historické jádro města Jihlavy, které je obklopeno hlubokými zářezy řek Jihlavy a Jihlávky. Křižanovská vrchovina je od Hornosázavské pahorkatiny oddělena hlubokým údolím Jihlávky východně od historického jádra města a po soutoku Jihlavy a Jihlávky vede tato hranice údolím Jihlavy. Křižanovská vrchovina tvoří okrsky podcelku Brtnická pahorkatina jižní část katastru města. Zde také na území města zasahuje lom Rančířov. V jihovýchodní části města se Kosovské pahorkatině v části Vysoká nachází nejvyšší bod Jihlavy ve výšce 671 m n. m. Tato vertikální členitost dodnes do značné míry určuje plánování dopravních cest, zejména cyklostezek. (DEMEK, J., 1987)



Obr. č. 4 Ukázka obranného významu údolí Jihlávky – pohled na město od východu v 18. století
Zdroj: Semotanová, 2000

Z pohledu horninového složení náleží celá oblast do moldanubika. Celé území města je tvořeno převážně rulami, migmatity a dvojslídými žulami, v severní části města též syenity. Právě na tyto metamorfované horniny jsou vázána v minulosti tak významná ložiska rud, zejména stříbra, které stálo za vznikem samotného města. (DEMEK, J., 1987)

Z hlediska půdních typů je podle Taxonomického klasifikačního systému půd je převažujícím půdním typem na území města kambizem, subtypy districká (Jeníkovská vrchovina na severozápadě) a kyselá. V okolí větších vodních toků (Jihlava, Jihlávka) se nachází glejová fluvizem a okolo podle menších toků (např. Koželužského potoka) potom fluvický glej. V severní části města (městské části Pávov, Červený Kříž) se pak vyskytuje pseudoglej modální. (CENIA, c2010 – 2012)

Město Jihlava leží na stejnojmenné řece, která odvodňuje většinu města. Pramení u obce Jihlávka, odvodňuje povodí o ploše 3 117 km² a po přibližně 185 km se vlévá do Dyje v prostoru Novomlýnských nádrží. Jejím pravostranným přítokem je říčka Jihlávka, která pramení u obce Otín a odvodňuje údolí mezi Kosovskou a Puklickou pahorkatinou. Ve městě protéká hlubokým údolím v těsné blízkosti historického jádra a severovýchodně od centra města se poblíž původní vesnice Jihlava vlévá do řeky Jihlavy. Koželužský potok protéká jižně od městského jádra, kde vytvořil výrazné údolí, které výrazně posilovalo obranné možnosti středověkého města. Svůj název potok získal díky řemeslu, které se v historii koncentrovalo právě podél jeho toku. Dnes má Koželužský potok velký vodárenský význam – je na něm umístěna rybníční soustava v městské části Pístov. Zásobování města pitnou vodou probíhá většinou z povrchových

zdrojů, nejvýznamnějším povrchovým zdrojem je vodní nádrž Hubenov na Maršovském potoce o zásobním objemu 2,39 milionů m³. Na území města se také nachází několik rybníků, ať již využití rekreačního (Borovinka, Pávovský rybník), vodárenského (soustava pěti vodárenských rybníků na Koželužském potoce v Jihlavě-Pístově) a další. V blízkosti centra města byla v polovině 19. století založena tzv. Stará plovárna, která sloužila původně vojenským, později rekreačním účelům. Dnes plní funkci odpočinkové zóny. (VLČEK, V., 1984)

Klimaticky Jihlava náleží do oblasti MT3 (Klimatické oblasti podle Quitta). Pro tuto klimatickou oblast je typické krátké, mírné až mírně chladné a suché až mírně suché léto. Zima je mírná až mírně chladná, mírně suchá s krátkým až normálním trváním sněhové pokrývky. Jaro a podzim jsou mírné. (QUITT, E., 1975)

Z chráněných území se na území města nachází dvě přírodní památky (Vysoký kámen, Zaječí skok). PP Vysoký kámen se nachází v k.ú. Pávov s chráněnými porosty květnatých bučin a suťového lesa. PP Zaječí skok se nalézá v k. ú. Horní Kosov. Jde o skalní výchoz nad hlubokým údolím řeky Jihlavy s výskytem některých vzácných rostlin.

Potenciální přirozená vegetace na území města jsou květnaté a acidofilní bučiny. Dnešní reálný stav je pochopitelně jiný. Velká část je tvořena zástavbou, zejména obytnou a průmyslovou. Zbylá plocha je tvořena ponejvíce ornou půdou a, zejména v severní části území (např. městské části Pávov, Zborná), jehličnatými lesy. (ČECH, L., ŠUMPICH, J., ZABLOUDIL, V., 2002)

8 FUNKČNÍ STRUKTURA MĚSTA

Funkční struktura města znamená rozložení funkcí ve městě. Sleduje se zejména promísenost či separace jednotlivých funkcí. Funkce jsou sledovány až na úroveň jednotlivých pozemků či staveb, pro potřeby této práce budou sledovány na větší plochy s využitím platného a pořizovaného územního plánu města Jihlavy.

Nejrozšířenější funkcí ve městě je obvykle funkce obytná. Významnou část města zaujímá též funkce výrobní, v případě Jihlavy zastoupena zejména průmyslovou zónou Jihlava-Pávov. Každé město musí pro své obyvatele zajišťovat také různé služby, což se na funkčním členění města projeví obslužnou funkcí. Dalšími jsou plochy pro sport a rekreaci, tedy různá sportoviště, parky apod. S tím souvisí i plochy pro cestovní

ruch. Samozřejmě do města patří i smíšené zóny, kde je obvykle mísená v různých poměrech funkce obytná s obslužnou, případně drobnější výrobou.

8.1 Obytná funkce

Obytné zóny se v Jihlavě začaly rozvíjet po proražení hradeb v 18. století a hlavně ve století devatenáctém, kdy začalo prorůstání města ke svým předměstím. Obytná výstavba byla prováděna hlavně formou soukromých činžovních domů v okrajových částech jádra města. Jako příklad mohou posloužit činžovní domy podle tehdy vzniknuvší nové osy města (ulice Palackého – tř. Legionářů k městskému vlakovému nádraží). Na předměstích pak probíhala hlavně individuální výstavba dělníků či řemeslníků. Koncepčnějšího rozvoje se bydlení v Jihlavě dočkalo v meziválečném období. Jihlava měla být pojata jako „zahradní město“ – cílem bylo obklopit střed (středověké město s prolomenými hradbami) prstencem „domů v zahradě“, čili samostatných či řadových domů s vlastními zahradami. (JAROŠ, Z., 2001) Největšího rozkvětu se tato myšlenka dočkala v prostoru mezi městem a Špitálským předměstím, ale byla realizována téměř kolem celého města. Zároveň byly budovány i bytové domy, a to zejména na předměstích (např. na zmiňovaném Špitálském), ale vznikaly i nové čtvrti. Výstavba bytových domů byla díky stále významnému podílu německého obyvatelstva výrazně inspirována bytovou výstavbou německou. Po druhé světové válce se zdála být otázka bytů v Československu „vyřešena“ odsunem německého obyvatelstva. Toto „řešení“ však bylo spíše dočasné. Stát se musel začít aktivně podílet na bytové výstavbě. Bytovou výstavbou se začala zabývat bytová družstva, v této oblasti se začaly angažovat i podniky (např. Československé dráhy). Po roce 1948 muselo i město Jihlava řešit problém nedostatku bytových jednotek. Tomuto stavu mírně napomohl odsun německého obyvatelstva, přesto však musel být dále řešen. V první fázi bylo využito plánem Bedřich Fuchse navrženého prodloužení ulice Vrchlického západním směrem, kde byly vybudovány bytové domy a první jihlavské sídliště – Sídlíště I. To se skládá ze zděných, maximálně pětipatrových bytových domů se sedlovou střechou. Prvním „panelovým“ sídlištěm ve městě se stalo Sídlíště II v části Bedřichov (ZSJ Královský vršek) vybudované v letech 1960 – 1969. V dalších desetiletích pak vznikala další panelová sídliště, a to v jižní části města, konkrétně sídliště U Hřbitova a Jihlava-jih. Největší jihlavské sídliště Březinovy sady začalo být budováno od roku 1970 do 1986. Po dokončení zde mohlo žít přibližně 10 tisíc obyvatel (tedy zhruba 1/5 obyvatel města). V polovině 70. let bylo vybudováno i druhé panelové sídliště v ZSJ Královský vršek, tentokrát na

samotném Královském vršku. Od druhé poloviny 70. let pak vyrůstala další sídliště Na Dolině (ZSJ Na Dolech) a v jižní části města Na Slunci (ZSJ Brtnické předměstí). V roce 1980, kdy byla k městu připojena jeho západní část, Horní Kosov, byla zahájena stavba nejmladšího jihlavského panelového sídliště i tam. To bylo dokončeno až na počátku 90. let, tedy až po „sametové revoluci“, kdy byla ukončena podpora tzv. komplexní bytové výstavby. (JAROŠ, Z., 2001) Po sametové revoluci dochází, jako ve většině měst České republiky, k poklesu intenzity bytové výstavby, zejména do poloviny 90. let. Dochází i ke změně skladby nově budovaných bytů, nově se rozmáhají byty v rodinných domech. Takováto výstavba je pochopitelně soustředěna takřka výlučně do okrajových oblastí města. Výstavba rodinných domů probíhá v ZSJ venkovského charakteru (Popice, Vysoká, Pístov, Hruškové Dvory a další) a na okrajích kompaktního města (ZSJ Na Dolech, Horní Kosov, Helenín). Z oblasti hromadného bydlení se od přelomu století objevují developerské projekty bytových domů na Horním Kosově, Na Dolech, v Hruškových Dvorech či Heleníně. V těchto případech jde většinou o jednotlivé bytové domy s různě rozlehlými byty pro široké spektrum uživatelů. Panelová sídliště se v prvním desetiletí 20. století dočkávají částečné regenerace formou zateplování budov, výměny oken, zkvalitnění chodníků, přístupových cest a „zušlechťování“ sídelní zeleně.

Podle současného územního plánu je na území města vymezeno 14 větších lokalit pro individuální a hromadnou bytovou výstavbu. V některých případech se jedná o rozšíření stávajících sídlišť. Tato situace platí u lokality Buková, která navazuje na severní stranu sídliště na Horním Kosově. Tato lokalita je největším prostorem pro novou bytovou výstavbu v Jihlavě, je zde plánováno více než 800 bytových jednotek, z toho cca dvě stě v řadových či samostatných rodinných domech. Podobná situace se týká i lokality Brtnické předměstí, která je situována u výpadovky na Třebíč při sídlišti „Na Slunci“. I zde mají být nakombinovány rodinné a bytové domy, avšak v daleko menším měřítku. Za „pokračování sídliště“ lze označit i zamýšlenou lokalitu Handlovy Dvory v blízkosti sídliště Březinovy sady u hypermarketu Tesco. Jedná se o poměrně rozlehlou lokalitu na okraji města, kde by podle regulačního plánu mělo vzniknout asi 650 bytových jednotek v bytových domech a dalších cca 120 rodinných domů. Do této skupiny může také být zařazena plánovaná výstavba v lokalitě U Mlékárny II, která navazuje na již proběhnuvší výstavbu řadových domů u sídliště Na Dolech. Další plochy se nachází v okrajových oblastech města a jsou určeny pro výstavbu rodinných domů. Jednou z největších je lokalita Rantířovská (sever) mezi stávající výstavbou „U rybníčku“ a

Horním Kosovem. Na této ploše se počítá s výstavbou celkem až 64 rodinných domů. Dvě další plochy se nachází ve východní části města v ZSJ Helenín. Jde o lokality Člunek a Helenín II, které jsou určeny k výstavbě individuálního bydlení městského typu. Výstavba zde již probíhá. Celkem by na obou nových lokalitách mělo vzniknout více než 70 rodinných domů. Na současnou zástavbu bude navazovat i lokalita Okrajová v ZSJ Staré Hory. Individuální bydlení venkovského charakteru je ve větší míře plánováno na Sasově a Pístově v jižní části města, v menší míře i v dalších periferních částech města. Kombinovaná výstavba bez kontaktu se staršími sídlišti je plánována ve třech lokalitách, a to v ZSJ Horní Kosov v blízkosti obchvatu města na ulici Vrchlického, v ZSJ Hruškové Dvory a v ZSJ Antonínův Důl. V případě Vrchlického je plánována zástavba dosud nevyužité plochy, na níž má vzniknout kombinovaná zástavba bytového a rodinných domů. V případě Hruškových Dvorů se jedná o novou a velmi rozlehlou rozvojovou plochu, která bude mít charakter samostatného celku, tj. bude zcela nezávislá na stávající zástavbě v okolí. Podle urbanistické studie by zde mělo vzniknout asi 300 bytových jednotek, z toho asi 120 v rodinných domech. V Antonínově Dole je výstavba komplikována dodatečnými podmínkami, vyžadujícími další investice, např. úpravy vodního toku apod. (WEBHOUSE, 2011)



Obr. č. 5 Lokality pro bydlení na území města

Zdroje: WEBHOUSE, 2011; www.mapy.cz

Pozn.: 1 – Okrajová; 2 – Hruškové Dvory; 3 – Helenín; 4 – Na Člunku; 5 – Handlovy Dvory; 6 – Brtnické předměstí; 7 – Sasov; 8 – Mlýnská; 9 – Pístov; 10 – Vrchlického; 11 – U mlékárny II; 12 – Buková; 13 – Rantířovská (sever)
 lokalita Antonínův Důl se nachází severně od zobrazeného území

8.2 Oblužná funkce

Oblužné zóny se dále člení na zóny občanské vybavenosti, plochy technické obsluhy a plochy dopravní obsluhy.

Plochy občanské vybavenosti, konkrétně různé obchody, drobné řemeslné provozovny, byly historicky soustředěny zejména do centra města. Zde se také ve formě menších specializovaných obchodů zachovaly do současnosti. V 80. letech vyrostl přímo na centrálním náměstí obchodní dům Prior, v jehož prostorách dnes sídlí několik nájemců a suterénu supermarket s potravinami. V roce 2008 byl pak v těsném sousedství centra města, pouze cca 20 m jižně od gotických hradeb, otevřeno „nákupně-zábavní“ centrum City Park, čímž město Jihlava získalo první velké nákupní centrum, jaké bylo do té doby dostupné nejbližší v Brně.

V souvislosti se stavbou sídlišť vznikala v jejich rámci i oblužná a nákupní centra. Takováto střediska v sobě obvykle zahrnovala prodejnu potravin a další drobnější obchody (drogerie, domácí potřeby apod.). Příkladem mohou být centrum „Vysočina“ na sídlišti Březinovy sady, centrum „Jitřenka“ na Bedřichově či „Krystal“ pro Sídliště I a Jihlava-jih.

90. léta 20. století a 21. století se vyznačují rozmachem super- a hypermarketů. Jedny z prvních obchodů tohoto druhu se objevily u výpadovek na Pelhřimov a Znojmo. Největší nákupní zónou se stává ulice Romana Havelky, kde v krátké době vzniklo několik takovýchto obchodů. V současnosti se zde nachází 2 hypermarkety, jeden hobby-market a jeden obchodní dům s několika menšími obchody. Další dva supermarkety vznikly v těsné blízkosti centra města na ulici Havlíčkova a za Znojemským mostem na ulici Brtnická. Další hypermarket vznikl poté na výpadovce na Brno a v roce 2008 také v již zmíněném City Parku. Budoucí rozvoj těchto aktivit je plánován hlavně na západní část města mezi ulici Rantířovská a silnicí na Pelhřimov, kde by měla v blízké budoucnosti začít výstavba obchodního centra s několika obchody. Další podobné plány jsou zamýšleny v lokalitě za nemocnicí.

Další oblastí občanské vybavenosti jsou školní zařízení. Mateřské a základní školy jsou situovány v místech koncentrace obyvatel, tj. zejména na sídlištích. Celkem se v Jihlavě nachází 12 základních škol (včetně jedné speciální na sídlišti Březinovy sady a jedné praktické na Bedřichově), které jsou, s výjimkou dvou v centru města, situovány ve (nebo u) velkých obytných zónách. Dále je v Jihlavě podobně jako ZŠ rozmístěno 19 městem zřizovaných a jedna soukromá mateřská škola. Jejich kapacita se

každým rokem navyšuje, protože nestačí uspokojovat vysokou poptávku. Střední školství je naproti tomu soustředěno až na výjimky v centru města nebo jeho blízkosti. Opačem jsou odborná učiliště, jejichž areály se nachází spíše na okraji města.

Zdravotnickou péči zajišťují 3 zdravotnická střediska v okrajovějších částech města. V západní části města na ulici Vrchlického se nachází rozlehlý areál Nemocnice Jihlava. Sem bylo přesunuto poskytování zdravotnických služeb z areálu tzv. staré nemocnice na ulici Legionářů. Tento areál má dnes jiná využití, např. sídlo okresního archivu, krajského soudu a další. Z oblasti sociální péče je prostorově nejrozsáhlejší areál Domova pro seniory v Jihlavě-Lesnově, což je okrajová část na severovýchodě města.

Třetí oblastí obslužné sféry je dopravní infrastruktura, která bude popsána dále.

Ploch pro sportovní vyžití a rekreaci se v Jihlavě nachází hned několik. Ze sportovišť je třeba zmínit sportoviště na Okružní ulici, zimní stadion na Tolstého ulici, fotbalový stadion na Jiráskově ulici a na Bedřichově. Z rekreačních ploch je nejvýznamnější park Heulos v údolí řeky Jihlávky, který odděluje historické jádro města a sídliště Březinovy sady. Zde se také nachází zoologická zahrada a víceúčelová volně přístupná hřiště. K aktivnější rekreaci slouží akvapark Vodní ráj u nákupní zóny na ulici Romana Havelky.

8.3 Výrobní funkce

V centru města dnes již průmyslová výroba z větší části ustala nebo ustává. Po ukončení provozu zde zůstalo několik brownfields. Prvním z nich je bývalý areál Jihlavanu v údolí Koželužského potoka přímo před jižními hradbami historického jádra města. Na jeho místě vyrostlo již výše zmíněné obchodní centrum City Park. V témže údolí se nachází další chátrající areál někdejšího ALFATEXu. Ten na komplexnější využití stále čeká, v minulých letech zde střídavě fungovaly různé hudební kluby, ty však využívaly pouze část budovy, zbytek areálu zatím nemá využití. Třetím případem, tentokrát přestavovaného, brownfieldu je areál bývalé Tesly na Havlíčkově ulici (ZSJ U Nemocnice). Výroba byla přestěhována do nové haly v Hruškových Dvorech a starý areál je v současné době přestavován na multifunkční centrum Jihlavské terasy, v jehož rámci má vzniknout několik obchodů, zdravotnické středisko, komerční prostory a domov pro seniory. V této části města však i nadále fungují některé výrobní firmy. Příkladem může být tiskárna EKON ve Srázné ulici. Na centrum navazuje jižní část města, kde je výroba zastoupena zejména v prostoru ZSJ Znojemská. Největším výrobním prostorem je areál firmy Jihlavan na Znojemské ulici, kde je provozována činnost dalších menších firem.

Na Znojemské ulici se dále směrem z města nachází několik skladovacích areálů. Za zmínku též stojí ZSJ Na Valech, kde se nachází několik hlavně skladovacích areálů a drobnějších výroby.

V západní části města jsou z pohledu výrobního sektoru velmi významné zejména ZSJ Staré Hory a U mlýna. Staré Hory byly výrobní oblastí už ve středověku, právě v okolí někdejší osady probíhala těžba a zpracování stříbrné rudy. Moderní dějiny výroby v této oblasti se začaly psát po 2. světové válce, kdy sem byl roku 1946 přesunut tehdejší podnik PAL, dnešní Motorpal. V 90. letech minulého století zde vznikl první z dnešních tří závodů firmy Bosch Diesel. ZSJ U Mlýna je pak tvořena areály stavebnin a firem Sapelli, mlékárny Moravia Lacto a druhého závodu Bosch Diesel.

Největší výrobní kapacity jsou soustředěny v severní a severovýchodní části města. Na severovýchodě se nachází v městské části Hruškové Dvory (ZSJ Hruškové Dvory – průmyslový obvod). Zde je výroba zastoupena velkými halami firem MOKOV (Moravské kovárny), Tesla či obalovnou společností Skanska. V této ZSJ se spolu se ZSJ Průmyslový obvod u Bedřichova a Zadní Bedřichov nachází tzv. D1 Průmyslový park Jihlava. Ten byl založen městem Jihlava v roce 2003 za účelem rozvoje hospodářské základny města i širšího regionu. Za tímto účelem město získalo do svého vlastnictví potřebné pozemky. Jde největší průmyslovou zónu v Jihlavě, její celková plocha se blíží 100 ha, zhruba 70 % je však zatím nevyužitých. Kromě výše zmíněných podniků zde působí také například velmi významný producent dřevotřískových desek a dalších produktů Kronospan a jeho dceřiné firmy Kronodoor a Kronomech, firma Swoboda CZ či výrobce pásových dopravníků Ammeral Beltech. Jako o tradičním výrobcu v této lokalitě lze hovořit pouze o firmě Kronospan, v ostatních případech se jedná o nově vybudované provozy. Do tohoto průmyslového parku se dále řadí areál firem Bosch Diesel (konkrétně závod III.) a Automotive Lighting v ZSJ Pávov v těsné blízkosti dálnice D1, který vznikl po roce 2000.

9 MORFOGENETICKÁ STRUKTURA MĚSTA

Vznik města Jihlavy se datuje až do poloviny 13. století a osídlení v místech dnešního města je ještě starší. Postupný vývoj města do jeho dnešních administrativních hranic je pak dán fyzicko-geografickými podmínkami, postupem času docházelo k rozrůstání směrem k okolním obcím a předměstím. Je zde i významný vliv ekonomických, kulturních a dalších proměn.

Nejstarší osídlení se nacházelo v dnešní ZSJ Královský vršek poblíž tehdejšího brodu přes řeku Jihlavu. Po nálezů stříbra v 1. polovině 13. století byla zahájena výstavba středověkého města na vyvýšenině na druhém břehu řeky. Novému městu byl v roce 1270 vydán Přemyslem Otakarem II. stavební řád, který dal pravidla výstavbě města v jeho hradbách. V jejich rámci pak probíhal další vývoj až do druhé poloviny 18. století, kdy došlo k prvnímu prolomení hradebního pásma a prorůstání města mimo hrady. Od té doby, zejména od 19. století, dochází k postupnému přibližování města k předměstím, která se do té doby vyvíjela samostatně jako venkovské obce, nejprve zejména formou výstavby činžovních domů. Další přibližování se odehrávalo v 1. polovině 20. století, a to hlavně formou individuální bytové výstavby. Ve druhé polovině 20. století pak jako v celém tehdejší Československu probíhalo rozšiřování města formou velkých sídlišť, která v případě Jihlavy tvoří jakýsi prstenec kolem města, a také budování průmyslových zón, zejména v severní části městě.

Po zgeneralizování je možné podle článku Ptáčka a Szczyrby (2004) lze vymezit 5 typů městských areálů, a to: městské centrum (A), vnitřní město (B), vilové čtvrti (C), sídliště (D), periferní zóny (E).

Městské centrum (A) je tvořeno ZSJ Jihlava-historické jádro. Jde o historickou část města v původních hradbách. V jeho středu leží Masarykovo náměstí a uliční síť kolem něj prochází v původním půdorysu. Městské centrum je od roku 1949 chráněno jako městská památková rezervace. I přes to byl v roce 1983 v centru náměstí na místě původního bloku budov zvaného „Krecl“ vybudován obchodní dům Prior. Půdorys je většinou původní s výjimkou některých nově vystavěných či zbouraných budov. Vymezení historického jádra je dodnes jasně patrné díky zachování hradeb v jižní a západní části jádra a ostrým terénním vymezením údolím Jihlávky na východní straně. Nejméně patrná hranice je na severní části, kde došlo ve velkém měřítku k likvidaci hradeb a historické jádro srůstá s vnitřním městem.

Vnitřní město (B) se v případě Jihlavy rozvinulo a zachovalo pouze v omezeném rozsahu hlavně severně od historického jádra (ZSJ U nemocnice a Nemocnice). V této části byly v 19. století vystavěny soukromé činžovní domy směrem k městskému vlakovému nádraží a školní budovy dnešního gymnázia a průmyslové školy. Nová třída spojující ulici Palackého a městské vlakové nádraží se v období industrializace měla stát hlavní osou města. Proto právě do této oblasti byla situována výstavba v tomto období. V části blíže městu se jednalo o výše zmíněné činžovní domy a školy, dále od centra pak vznikl areál „Staré nemocnice“, která je dnes postupně rekonstruována a její pavi-

lony jsou užívány pro krajský soud, okresní archiv a další. Na západ od jádra byla zástavba zbourána při výstavbě obvodové komunikace v 70. letech, která vede těsně kolem hradeb, na kterou na druhé straně navazuje zástavba převážně sídlištního typu. Na jižní straně je pak jádro od dalších částí odděleno nejen okružní komunikací, ale i poměrně hlubokým údolím Koželužského potoka, za nímž se již nachází zóna rodinných domů a sídliště spolu s menší průmyslovou zónou (ZSJ Brtnické předměstí a Znojenská). Z východní strany je pak jádro omezeno strmým svahem a údolím řeky Jihlávky s parkem Heulos (ZSJ Březinovy sady).

Vilové čtvrti v Jihlavě v podstatě nahrazují vnitřní město. Tvoří jádro někdejších předměstí, která postupem času srostla se samotným městem. Tyto „srůsty“ byly také často uskutečněny pomocí individuální bytové výstavby. Tyto čtvrtě můžeme rozdělit do sektorů podle světových stran od jádra města.

Jižně od jádra města se nachází poměrně rozlehlá vilová čtvrť v ZSJ Brtnické předměstí. V této ZSJ se však také nachází panelové sídliště Na Slunci, které je však plošně méně rozlehlé než plochy zastavěné rodinnými domy. Jihovýchodním směrem od centra pak do této kategorie spadá i ZSJ Na Valech.

Západně od centra se v ZSJ Seifertova nachází vilové čtvrti, tvořící základ bývalého Panenského předměstí (předměstí Matky Boží). Tuto ZSJ můžeme označit za hraniční mezi vilovou čtvrtí a sídliště, neboť v severní a jižní části nalezneme části panelových sídlišť U hřbitova (ulice U Pivovaru) a Jihlava-jih (ulice Telečská), v centrální části pak převážně řadové a samostatné rodinné domy, tvořící uzavřené bloky. Dále na západ od centra se pak nachází rozlehlá čtvrť Horní Kosov. Ta je z většiny zastavěna samostatnými, případně řadovými rodinnými domy se zahradami. Výjimku tvoří severní část této ZSJ, kde se nachází nejmladší jihlavské panelové sídliště. V této části je také do budoucna plánována výstavba nových objektů jak hromadného, tak individuálního bydlení. V této ZSJ už také proběhla část nové výstavby (přelom 20. a 21. století), a to jak formou bytových domů na ulici S. K. Neumanna, tak samostatných rodinných domů v západní části ZSJ v lokalitě „U rybníčku“.

V severní části města se nachází tři hlavní vilové čtvrti. Předně se jedná o bývalou samostatnou, původem hornickou, obec Staré Hory (dnes stejnojmennou ZSJ), která je zastavěna samostatnými rodinnými domy a několika řadovými domy v jižním svahu nad údolím řeky Jihlavy. Další původně samostatnou obcí, která je dnes již integrální součástí města, je Bedřichov (ZSJ Bedřichov). Hlavní osu této čtvrti tvoří ulice Sokolovská, která odděluje ZSJ Bedřichov a Královský vršek (kde se nachází dvě velká síd-

liště). Tato ZSJ je (s výjimkou několika panelových bytových domů) zastavěna celá samostatnými rodinnými domy v zahradách, uspořádaných do přibližně obdélníkových „bloků“ s pravidelnou uliční sítí. Za zmínku stojí také již výše zmiňovaná výstavba „domů v zahradě“ okolo ulice Zborovská (ZSJ U Domu zdraví). Tato ZSJ je z většiny tvořena Sídlištěm I, ve zmíněné části však byla v meziválečném období realizována výstavba samostatných a řadových domů a vil.

Východní část města je bez vilových čtvrtí. Na historické jádro města navazuje hluboké údolí řeky Jihlávky s lesoparkem Heulos, za nímž začíná největší jihlavské sídliště Březinovy sady, které bude zmíněno dále. Další části města v tomto směru jsou již od kompaktního města vzdáleny.

Jihlavská sídliště začala ve velkém měřítku vznikat podobně jako ve většině tehdejších měst v 50. letech 20. století. První velké novodobé sídliště vzniklo v sousedství zamýšlené nové městské osy, dnešní ulice Vrchlického (ZSJ U Domu zdraví), kde mělo původně vyrůst nové městské centrum, ale z důvodu nedostatku bytů bylo přikročeno k výstavbě sídliště. Je tvořeno zděnými čtyř až pětipatrovými budovami v zeleni. Nejstarším panelovým sídlištěm ve městě je pak Sídliště II v ZSJ Královský vršek, budované v letech 1960 až 1969. Hned po jeho dokončení byla ve stejné ZSJ zahájena výstavba dalšího sídliště Královský vršek. To bylo dokončeno v roce 1973 a nachází se přibližně v místech původní osady nad brodem přes řeku. Obě tyto sídliště jsou dnešní Sokolovskou ulicí odděleny od vilové čtvrti na Bedřichově. Další sídlištní výstavba byla situována do jižní části města, a to v podobě sídliště U Hřbitova ve stejnojmenné ZSJ a sídliště Jihlava-jih. To má dvě části – v severní (v těsné blízkosti jádra města) a jižní části ZSJ Seifertova. V jinak spíše vilové čtvrti ZSJ Brtnické předměstí bylo vystavěno menší panelové sídliště Na Slunci ve svahu do údolí Jihlávky. V severovýchodní části města pak vzniklo ještě jedno menší sídliště Na Dolech. Větší sídliště začalo být budováno v Horním Kosově po jeho připojení k Jihlavě v roce 1980. Jeho stavba byla dokončena až na počátku 90. let a výstavba hromadného bydlení zde probíhala i po roce 2000 a je zde plánována i současným územním plánem. Největším a také nejlépe hodnoceným sídlištěm v Jihlavě je sídliště Březinovy sady, budované v letech 1970 – 1986 „na zelené louce“ východně od městského jádra na druhém břehu údolí Jihlávky. Jde o velmi rozsáhlý soubor staveb, panelových domů různých typů – výškové, čtyřpatrové řady, čtyřpatrové samostatné – které jsou poměrně citlivě zakomponovány do zvlněného terénu sídliště. Pozitivní vliv na celkové vyznění má i množství zeleně, podpořené sousedícím parkem a veškerá obslužnost, umístěná do jednoho centra. Celkem zde bylo vysta-

věno okolo tří tisíc bytů. Od 90. let již v Jihlavě neprobíhá takto masivní bytová výstavba. Projekty sídlištního typu se zde nevyskytují prakticky vůbec, jakýmsi náznakem může být výstavba několika bytových domů v Horním Kosově či menší soubor bytových domů v ZSJ Hruškové Dvory či Helenín nebo rozšiřování sídliště Na Dolech směrem k Hornímu Kosovu, s nímž již srostlo prostřednictvím těchto nových staveb.

Podle umístění všech sídlišť je zřejmé, že kolem města vytvářejí jakýsi „věnec“. Dá se říci, že v druhé polovině bylo „dokončeno“ ono obkroužení městského jádra, které bylo v období první republiky zamýšleno „domy v zahradách“, avšak soubory staveb poněkud jiných.

Periferní zóna je tvořena obcemi venkovského charakteru, přičleněnými k Jihlavě v průběhu 2. poloviny 20. století v průběhu budování tzv. „Velké Jihlavy“. Po několika vlnách připojování okolních obcí se město skládalo až z 27 částí. Poslední slučování proběhlo 1989, z čehož je patrné, že takovéto obce si jen stěží mohly vytvořit s městem těsnější vazby. Nejen z tohoto důvodu se na počátku 90. let zredukoval počet částí města na současných 17. Některé jsou součástí kompaktního města. Jiné jsou však od města výrazně fyzicky odděleny. Tyto části můžeme rozdělit do několika skupin – převážně zemědělské, průmyslové a obytné. Jako převážně zemědělskou část můžeme označit například Heroltice, na jejichž katastru se nachází nejcennější půda ve městě a existuje zde poměrně významná zemědělská výroba. Dalším takovéto části se nachází směrem k jižní části území města na jeho východním okraji. Jde o Henčov, Kosov či Sasov s poměrně známou biofarmou. Význam Henčova může v budoucnu vzrůst, protože se zde nachází sportovní letiště. Objevují se však plány na možné vybudování zpevněné dráhy a jeho dopravní využití, což je však vzdálená budoucnost. Jako průmyslovou můžeme označit část Pávov, v níž se nachází velká část jihlavské průmyslové zóny, významnými firmami jsou například Bosch Diesel či Automotive Lightning. Do této kategorie také částečně spadají Hruškové Dvory s výrobními halami firem Tesla či Moravské kovárny. Hruškové Dvory však také spadají do kategorie obytných částí díky projektům bytových domů v této okrajové části kompaktního města. Dalšími převážně rezidenčními částmi jsou pak Zborná na severovýchodě, Hosov a Pístov na východě a Vysoká a Popice na jihovýchodě území města. Tyto části jsou charakteristické výstavbou rodinných domů, kdy těží ze svého venkovského charakteru při blízkosti města.

10 DEMOGRAFICKÁ A SOCIÁLNĚ PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA

Cílem této kapitoly je popsat a zhodnotit vývoj domovního a bytového fondu a populace města Jihlavy podle dat ze sčítání lidu z let 1869 až 2011 a strukturu obyvatelstva města podle dat z cenzů 1991 a 2001.

10.1 Domovní a bytový fond

Stavební vývoj města byl již nastíněn výše. Tato podkapitola bude tedy věnována pohledu na vývoj bytového a domovního fondu.

Z tohoto pohledu probíhal vývoj v Jihlavě stejným způsobem, jako ve většině (post)socialistických měst. Nejnižší podíl domovního fondu pochází z před roku 1919 nebo z první poloviny 20. století. Příčinou je nejen nižší podíl vybudovaných domů, ale také sanování některých starších a hygienicky nevyhovujících. Výjimku tvoří podle očekávání ZSJ historického jádra a pozůstatků vnitřního města, kde zůstala původní zástavba zachována, a též některých okrajových částí, které se vyvíjely jako samostatné vsi. Podle očekávání došlo k největšímu nárůstu bytové a domovní výstavby v období mezi druhou světovou válkou a rokem 1980, kdy téměř ve všech částech dnešního města došlo k výraznému stavebnímu rozvoji. Z pohledu památkové ochrany je však štěstím, že historické jádro se až na dvě (byť rozsahem veliké) výjimky ubránilo socialistické výstavbě. Těmito výjimkami jsou jednak zmíněná velice necitlivě provedená výstavba obchodního domu Prior, jednak velká asanace v původně židovské části města, kdy byla původní hustá zástavba malých, hygienicky nevyhovujících domů zbourána. Další osud této části historického jádra je však dosud nejasný, byť existovalo již několik návrhů na využití této plochy, např. pro výstavbu parkovacího domu. Projekty na úpravu této lokality však naráží na nutný souhlas orgánů památkové ochrany. V posledním desetiletí socialismu již bytová výstavba neprobíhala plošně, z velkých sídlišť bylo do počátku 90. let dostavováno pouze sídliště na Horním Kosově, které dnes „doplácí“ na dobu svého vzniku, kdy již nebyly používány příliš kvalitní materiály a zdejší domy jsou dnes často v horším technickém stavu než starší domy z jiných jihlavských sídlišť.

V souladu s trendy v socialistických městech přibývaly i v Jihlavě byty zejména v bytových domech. To se změnilo v 90. letech, kdy podle moderního trendu osamostatňování se a vymezování si vlastního prostoru každého jedince (rodiny) dochází k budování rodinných domů zejména v okrajových částech města. Tomuto trendu vděčí

za svůj rychlý rozvoj ZSJ Lesnov či Zborná. Naproti tomu ZSJ Na Dolech těží z prvních developerských projektů, které jsou zdokumentovány v obrazové příloze této práce. Po roce 2001 pak developerská výstavba ještě výrazněji narůstá, statistická data za toto období však v době zpracovávání této práce ještě nebyla dostupná.

10.2 Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel

Populace města Jihlavy prošla výraznou proměnou období provádění cenzů. V 19. století Jihlava kvůli zpomalení růstu v období industrializace zčásti ztratila svou pozici, stále však zůstávala jedním z největších měst v českých zemích (při započtení současné struktury města). Právě kvůli nezachycení počátku průmyslové revoluce se však Jihlava propadla až na 17. příčku v pořadí měst českých zemí v roce 1910. Počet obyvatel města však poměrně plynule vzrůstal až do posledního sčítání před 2. světovou válkou v roce 1930. Výjimkou z tohoto trendu je zpomalení růstu mezi sčítáními 1910 a 1921 vlivem proběhnuvší 1. světové války. Prvkem, který populaci města výrazně zasáhl, byla 2. světová válka. Jihlava byla již od doby svého vzniku ostrovem německého osídlení v českých zemích. Z tohoto zárodku se vyvinul tzv. Jihlavský jazykový ostrov, zahrnující samotné město a okolní vsi, osídlené původně německými horníky. Německá populace si zde zachovala velmi významný podíl i po skončení 1. světové války, kdy se sice díky sloučení města s několika okolními obcemi stalo obyvatelstvo české národnosti poprvé většinovým etnikem. Po 2. světové válce došlo k významnému odsunu německého obyvatelstva, který citelně zasáhl populační velikost i strukturu města. I když sčítání lidu v roce 1940 neproběhlo, z rozdílu počtu obyvatel z cenzů 1930 a 1950 je jasně patrné, že tento úbytek nestihl být vyrovnán ani za pět let po ukončení války. Rozdíl mezi oběma sčítáními činí více než 5 000 obyvatel. Od 50. let dochází díky industrializaci města a výstavbě sídlišť pro nové obyvatele k plynulému nárůstu populace do počátku 90. let. Nejvyššího stavu dosáhla v roce 1995, kdy se blížila téměř 53 tisícům. Od poloviny 90. let pak díky začínající suburbanizaci počet obyvatel klesal. Tento pokles se urychlil po roce 2000 a trval až do roku 2006, kdy začal mírný nárůst populace. Rozdíl mezi roky 2005 a 2006 je však skokový. Příčinou tohoto nárůstu byla intenzivní snaha představitelů města udržet počet obyvatel Jihlavy nad 50 000, což byla v té době hranice, potřebná pro vyšší příjem ze sdílených daní. Reakcí vedení města byla nabídka příspěvku 3 000 Kč pro každého člověka, žijícího mimo Jihlavu, který se přihlásí k trvalému pobytu na území města. Výsledkem této kampaně bylo 1 115 osob, které se přihlásily k trvalému pobytu v průběhu prosince roku 2005. Takováto imigrace

odpovídala asi šestnáctinásobku měsíčního průměru přistěhovalých v daném roce. Značná část těchto „obyvatel“ se však v následujícím roce znovu odhlásila. Od roku 2006 se počet obyvatel města stále pohybuje okolo 50 až 51 000. (ŠKRABAL, J., ŠIMEK, M., 2007)

Tab. č. 1 Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel města Jihlavy podle sčítání lidu 1869 – 2001 a k 1. 1. 2011 a 2012

rok	počet obyvatel	bazický index (%)	řetězový index (%)
1869	23 833	100 %	100 %
1880	26 559	111 %	111 %
1890	28 577	120 %	108 %
1900	29 858	125 %	104 %
1910	32 344	136 %	108 %
1921	32 702	137 %	101 %
1930	36 659	154 %	112 %
1950	31 268	131 %	85 %
1961	36 528	153 %	117 %
1970	42 538	178 %	116 %
1980	49 764	209 %	117 %
1991	51 831	217 %	104 %
2001	50 702	213%	98 %
2011	50 600	212 %	100 %
2012	50 669	213 %	100 %

Zdroj: Kolektiv autorů Českého statistického úřadu, 2006
 ČSÚ, 2012a

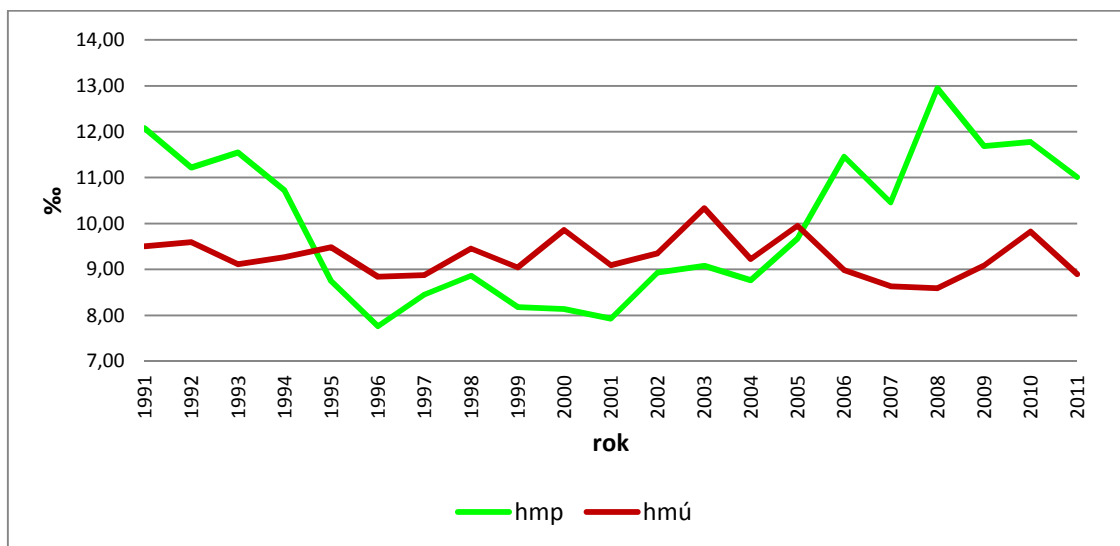
10.3 Pohyb obyvatelstva

V této podkapitole bude rozebírán pohyb obyvatelstva Jihlavy z pohledu přirozeného a mechanického pohybu. Přirozeným pohybem je míněna porodnost, reprezentovaná hrubou měrou porodnosti, která vyjadřuje podíl živě narozených na 1 000 obyvatel středního stavu daného roku. Druhým ukazatelem je úmrtnost, znázorněná pomocí hrubé míry úmrtnosti, vyjadřující podíl zemřelých na 1 000 obyvatel středního stavu. Mechanický pohyb je poté hodnocen na základě migračního salda, které vyjadřuje rozdíl mezi osobami, které se do města v dané časové jednotce přistěhovaly, a osobami, které se v dané časové jednotce z obce odstěhovaly.

10.3.1 Přirozený pohyb obyvatelstva

Přirozený přírůstek se pohyboval v kladných hodnotách od ČSÚ sledovaných 70. let až do poloviny let 90. Vůbec nejvyšších hodnot dosahoval v 70. letech 20. století, kdy se pohyboval okolo 10 osob na 1 000 obyvatel středního stavu. V tomto období se projevovala generace tzv. Husákových dětí. Od té doby mírně klesal až do roku

1995, kdy poměrně prudce poklesla porodnost, a přirozený přírůstek klesl do záporných hodnot, byť pouze mírně, jak je patrné z grafu. V období 1995 až 2005 se hrubá míra porodnosti pohybovala pod hranicí hrubé míry úmrtnosti pod 10 ‰. V roce 2005 však nad tuto úroveň poměrně výrazně vzrostla. Vliv na tento nárůst má jednak zakládání rodin „Husákových dětí“, jednak také znovu probuzená bytová výstavba, která do města přilákala mladé rodiny. Tato zvýšená porodnost se projevuje také výrazným nedostatkem míst v mateřských školách pro děti těchto populačně silných ročníků v posledních několika letech. To nutí vedení města k reakcím, jako navyšování kapacity mateřských škol nebo určitá opatření za účelem upřednostnění dětí z města před dětmi z okolních obcí.



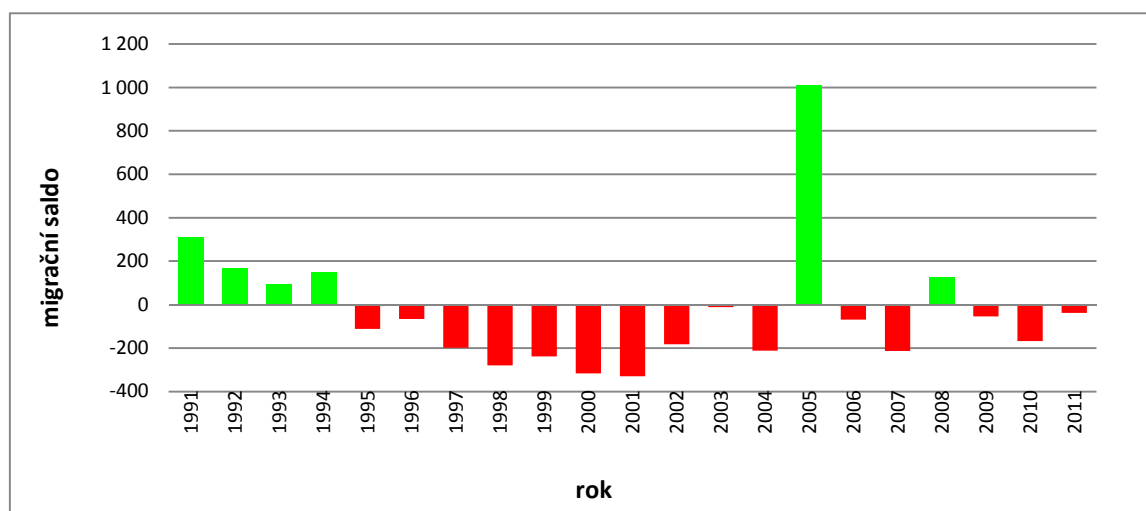
Obr. č. 6: Vývoj hrubé míry porodnosti (hmp) a hrubé míry úmrtnosti (hmú) města Jihlavy v letech 1991 až 2011

Zdroj: ČSÚ, 2012b

10.3.2 Mechanický pohyb obyvatelstva

Od 70. let bylo migrační saldo města v kladných hodnotách, pohybovalo se okolo 10 obyvatel na 1 000 obyvatel středního stavu. V této době bylo město pro obyvatele atraktivní díky množství pracovních příležitostí, zejména v průmyslu, a také množstvím nových bytových jednotek díky budování sídlišť. Od počátku 80. let dochází k poklesu hodnot, v letech 1987 až 1990 docházelo dokonce k mírnému migračnímu úbytku, který se však hned v následujícím roce vrátil do kladných hodnot. Začal se zde však projevovat počínající proces suburbanizace, a to poklesem migračního salda do záporných hodnot mezi lety 1995 a 2004. Obrovský nárůst imigrace byl již popsán výše, šlo o důsle-

dek snahy vedení města o zvýšení populace z důvodů dosažení většího množství financí. V dalších letech se, s výjimkou menšího nárůstu v roce 2008, hodnota migračního salda vrátila do záporných hodnot, a to i přes pokračující bytovou výstavbu, která mohla pomoci nalákání nových obyvatel. Celkový přírůstek je v posledních letech přibližně nulový, kladný přirozený přírůstek vyvažuje mírně záporné migrační saldo. Pokračující bytová výstavba může jako určité „lákadlo“ pro nové obyvatele, problémem však je nedostatek pracovních míst ve městě, způsobený výraznou orientací na automobilový průmysl, což motivuje zejména mladé lidi k odchodu do jiných měst.



Obr. č. 7: Vývoj migračního salda města Jihlavy v letech 1991 až 2011

Zdroj: ČSÚ, 2012b

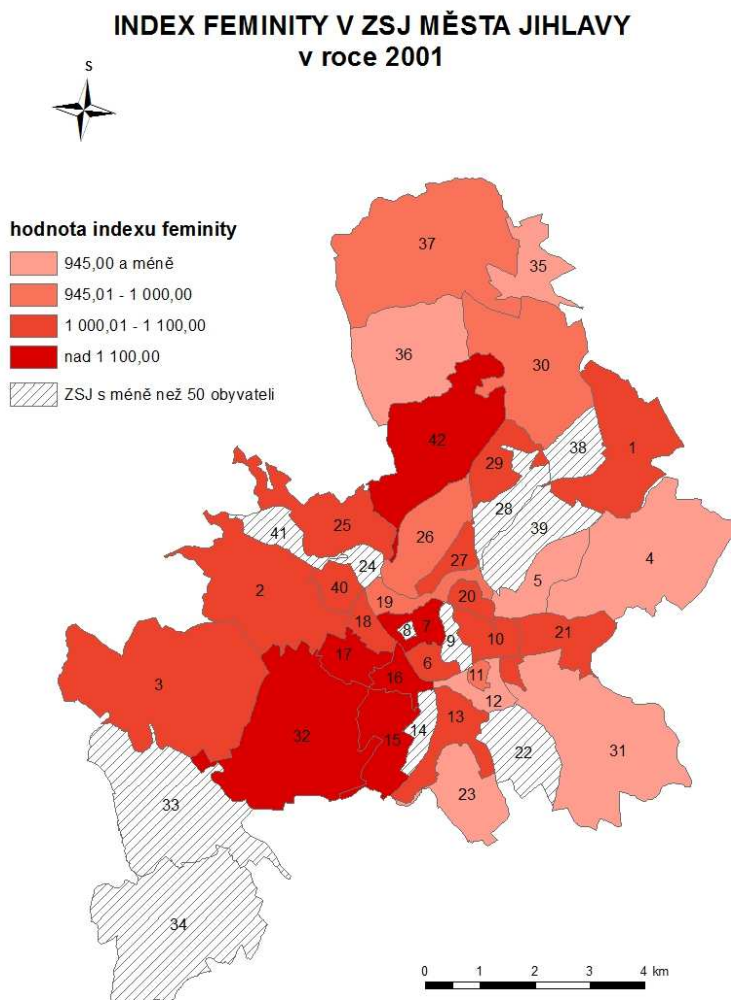
10.4 Struktura obyvatelstva podle pohlaví

Hodnota indexu feminity pro Jihlavu činila v roce 2001 1 054,38, čili na jeden tisíc mužů připadalo asi 1 054 žen. Tato hodnota byla mírně nad průměrem za Českou republiku, avšak nijak výrazně. Tento poměr odpovídá obvyklým demografickým poměrům, kdy ve společnosti mírně převládají ženy, např. díky vyšší naději dožití.

Nejvyšších, výrazně nadprůměrných hodnot nabývá index feminity v méně osídlených ZSJ. Vůbec nejvyšší, 1 250, je v ZSJ U větrníku s pouze 54 obyvateli. Druhá nejvyšší hodnota je pak v ZSJ Lesnov, na což má významný vliv lokace Domova pro seniory s více než stovkou obyvatel. Díky výše zmíněné vyšší naději dožití žen, zde právě ženy převažují.

Celkem 21 ZSJ s více než 50 obyvateli má hodnoty indexu feminity pod průměrem města. Nejblíže průměru se nachází nejlidnatější ZSJ Sídliště Březinovy sady s téměř devíti tisíci obyvateli. Zde je hodnota 1 050,32, která výrazně ovlivňuje celko-

vou průměrnou hodnotu. Naopak další čtyři ZSJ s velkými sídlišti – U hřbitova, Seifer-tova, Královský vršek a U domu zdraví – dosahují nadprůměrných hodnot.



Obr. č. 8: Index feminity v ZSJ města Jihlavy v roce 2001

Zdroj: Krajská správa ČSÚ v Jihlavě

10.5 Struktura obyvatelstva podle věku

Jak je patrné z tabulky, populace města stárne. Podíl osob mladších patnácti let se za 20 let mezi lety 1991 a 2011 snížil o téměř 7 procentních bodů z 21,69 % v roce 1991 na 14,09 % v roce 2011. Největší část tohoto poklesu se odehrála v období mezi sčítáními 1991 a 2001, mezi lety 2001 a 2011 se propad této věkové složky zpomalil, činil již pouze cca 1,7 procentního bodu. Naopak podíl poproduktivní složky obyvatelstva vytrvale vzrůstá. V roce 2001 činil rozdíl mezi předproduktivní a poproduktivní částí populace téměř 1,8 procentního bodu ve prospěch poproduktivní. O 10 let později

již tento rozdíl činil přibližně 2,4 procentní body ve prospěch poproduktivní složky. Tento nárůst nebyl způsoben výrazným úbytkem podílu osob mladších patnácti let, ale výraznějším nárůstem osob starších 65 let, způsobeným přesunem silných poválečných ročníků do této věkové kategorie. Lze tedy říci, že město se stejně jako celá republika potýká se stárnutím populace. Příkladem snahy přizpůsobit se měnící se struktuře populace může být v současné době otevíraný nový domov pro seniory, který může částečně odlehčit současnému převisu žádostí o umístění ve stávajícím zařízení pro téměř 150 klientů. Podíl obyvatel v produktivním věku se v roce 2001 zvýšil o necelé 3,5 procentního bodu, mezi lety 2001 a 2011 poklesl o 1,3 procentního bodu. Tento pokles se odehrál ve prospěch poproduktivní složky, což opět značí trend stárnutí populace.

Tab. č. 2 Struktura obyvatelstva Jihlavy podle věkových skupin v letech 1991 až 2011

	0 - 14 let		15 - 64 let		nad 65 let	
	počet obyvatel	%	počet obyvatel	%	počet obyvatel	%
1991	11 240	21,69	34 946	67,42	5 645	10,89
2001	7 850	15,48	35 933	70,87	6 919	13,65
2011	7 294	14,40	34 911	68,90	8 464	16,70

Zdroj: Krajská správa ČSÚ v Jihlavě
ČSÚ, 2012c

Pozn.: údaje za rok 2011 jsou k 31. 12.

Tab. č. 3 Struktura obyvatelstva Kraje Vysočina a České republiky podle věku v letech 2001 a 2011 (v procentech)

	2001		2011	
	Kraj Vysočina	ČR	Kraj Vysočina	ČR
0 - 14	17,28	16,18	14,71	14,67
15 - 64	68,94	70,00	68,71	69,13
65+	13,78	13,82	16,57	16,20

Zdroj: ČSÚ, 2004
ČSÚ, c2005
ČSÚ, 2012d
ČSÚ, 2012e

Pozn.: údaje za rok 2011 jsou k 31. 12.

Při pohledu na rozložení věkových skupin v jednotlivých ZSJ města zjistíme, že největší podíly obyvatelstva předproduktivního věku se nachází v okrajových částech města. Jde o jednotky venkovského charakteru, které jsou typický nízkým počtem obyvatel, takže jejich demografická struktura se může poměrně nárazově měnit, a zároveň se obvykle jedná o oblasti s novou bytovou výstavbou. Vůbec nejvyšší podíl této věkové kategorie je v ZSJ Kosov (28,24 %), Horní Kosov (25,45 %) a Zborná (25,41 %). V případě Kosova a Zborné se jedná o části, které jsou fyzicky odděleny od kompaktního města a kde probíhala v 90. letech bytová výstavba. Rovněž v Horním Kosově probíhala velmi intenzivní bytová výstavba a přibýlo zde množství mladých rodin. Značný

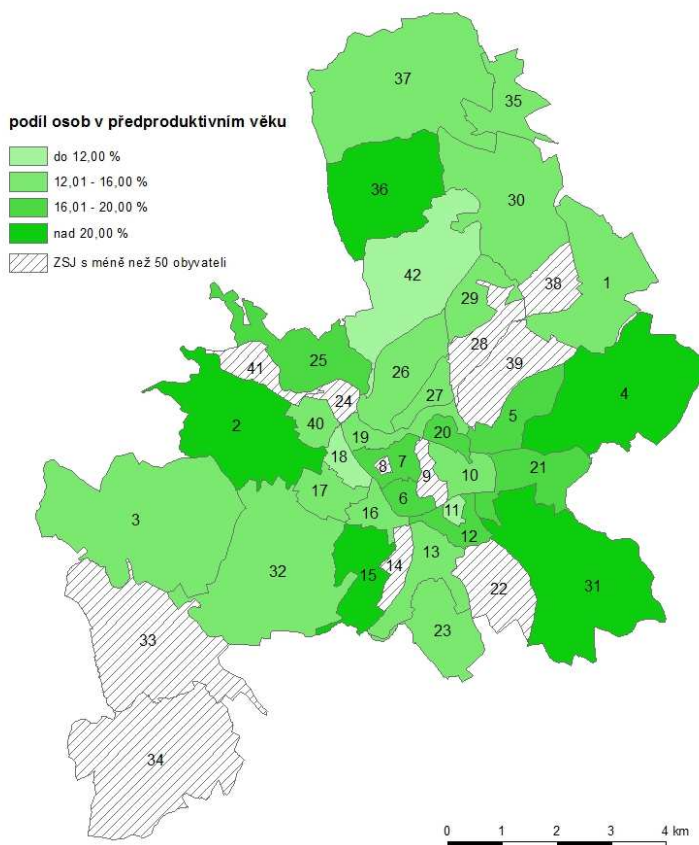
podíl na tomto množství nejmladší složky obyvatelstva však má také existence jedné z romských lokalit ohrožených sociálním vyloučením, o nichž bude řeč dále. Pro romskou populaci je typický vyšší podíl mladší části populace. Naopak nejnižší podíl této věkové kategorie má ZSJ Lesnov, a to necelých 10 %. Tato skutečnost má logický důvod – v ZSJ Lesnov je situován již zmíněný domov pro seniory. Velmi nízké podíly této věkové skupiny mají také ZSJ U domu zdraví (10,99 %) a Sídliště Březinovy sady (13,24 %). V případě první zmíněné ZSJ se jedná o nejstarší jihlavské sídliště a do roku 2001 v této ZSJ neprobíhala významnější bytová výstavba, ta se zde začala rozvíjet až v posledních 10 letech. Březinovy sady jsou panelové sídliště, kde do značné míry zůstala původní populace, která zde vychovala své děti, dnes však již přichází do vyššího věku a jejich děti tuto lokalitu často opouští. V této ZSJ se již nenachází prostor pro další stavební rozvoj, zůstává zde zachována původní zástavba, ale celé sídliště prochází revitalizací a domy jsou rekonstruovány a modernizovány vlastníky bytů. Nová výstavba se zde však neodehrává, zdejší byty mohou sloužit zčásti také jako „startovací“ bydlení. Velmi podobné podíly předproduktivní složky populace jsou typické i pro další jihlavské ZSJ s velkými sídliště z doby socialismu, ve všech případech jsou zdejší hodnoty pod průměrem města.

Co se týče rozložení produktivní složky obyvatelstva v jednotlivých ZSJ, jsou mezi jednotlivými ZSJ poměrně značné rozdíly. Nejvyšší podíly přesahují 80 % (ZSJ Na dolech, Vysoký kámen) či 70 % (Antonínův Důl, Sídliště Březinovy sady, Brtnické předměstí a další). Naproti tomu nejnižší hodnoty nalezneme v ZSJ s vysokými podíly dalších věkových složek populace, tedy s vysokou předproduktivní částí (např. Kosov či Zborná) či s vysokou poproduktivní částí, kde jsou typickými zástupci ZSJ U domu zdraví a zejména Lesnov. Právě ZSJ Lesnov má nejnižší podíl obyvatelstva produktivního věku, pouze necelých 45 %.

Jak již bylo uvedeno, podíly obyvatelstva předproduktivního i produktivního věku jsou ze všech ZSJ nejnižší v ZSJ Lesnov. Přesně opačná situace panovala v době sčítání 2001, a je tomu nejspíše tak i v současnosti, v případě obyvatelstva poproduktivního věku. V této ZSJ tvořilo v roce 2001 45,63 % populace obyvatelstvo poproduktivního věku, na čemž měl samozřejmě významný podíl zde se nacházející domov pro seniory. Dalšími lokalitami s vysokým podílem jsou starší vilové čtvrti a sídliště (ZSJ U domu zdraví, Seifertova či Zadní Bedřichov), kde obyvatelstvo ve věku 65 a více let tvoří více než 20% podíl. Na opačné straně pomyslného žebříčku se nachází ZSJ s méně než 5% zastoupením poproduktivní části obyvatelstva. Vůbec nejnižší hodnotu

mám ZSJ Vysoký kámen (2,72 %), dále ZSJ Na dolech a Horní Kosov. Svou roli zde hraje jedna bytová výstavba v 90. letech, která zvýšila podíl mladších věkových kategorií, v případě Horního Kosova i již zmíněná romská ohrožená lokalita s poměrně mladou populací.

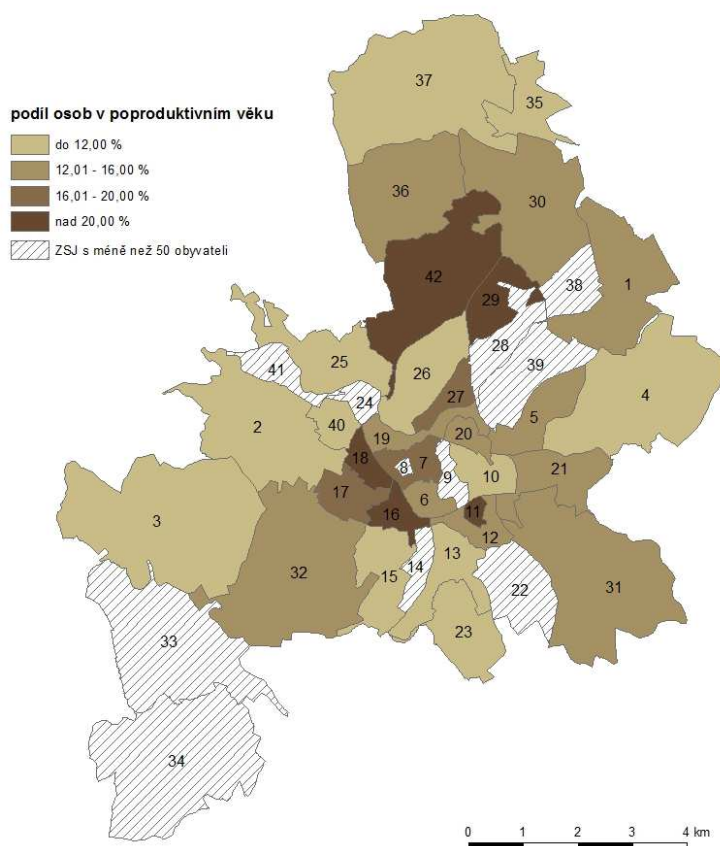
**PODÍL POPULACE V PŘEDPRODUKTIVNÍM VĚKU
v ZSJ města Jihlavy v roce 2001**



Obr. č. 9: Podíl populace v předproduktivním věku v ZSJ města Jihlavy v roce 2001

Zdroj: Krajská správa ČSÚ v Jihlavě

**PODÍL POPULACE V POPRODUKTIVNÍM VĚKU
v ZSJ města Jihlavy v roce 2001**

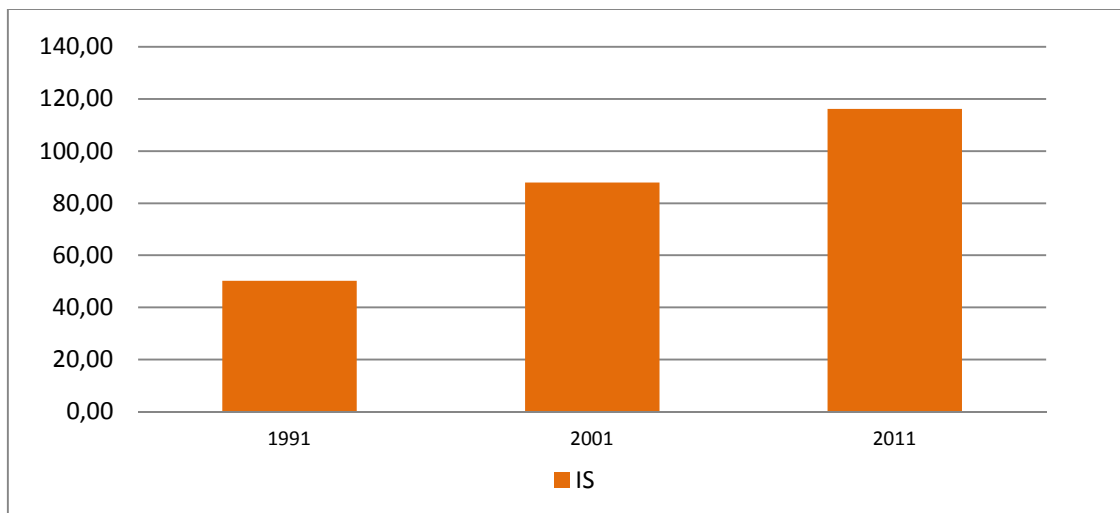


Obr. č. 10 Podíl populace v poproduktivním věku v ZSJ města Jihlavy v roce 2001

Zdroj: Krajská správa ČSÚ v Jihlavě

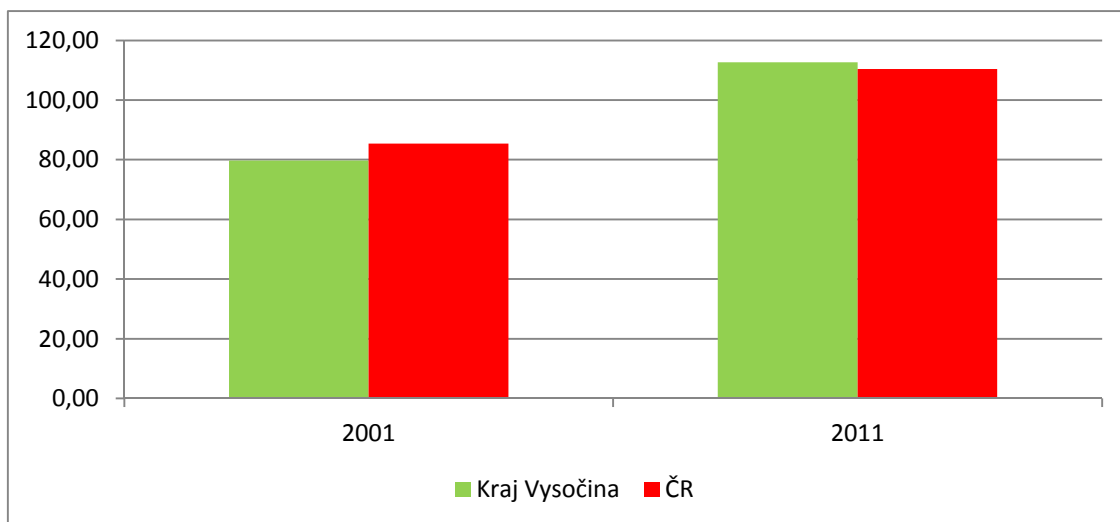
Dalším ukazatelem věkové struktury je index stárí, který vyjadřuje poměr mezi poproduktivní a předproduktivní složkou populace. Z vývoje tohoto ukazatele je jasně patrné, že obyvatelstvo města Jihlavy, prochází stejným procesem jako populace celé České republiky, tedy postupným stárnutím. V roce 1991 činila hodnota indexu stárí města 50,22 obyvatel ve věku 65 a starších na 100 obyvatel mladších 15 let. Při sčítání o deset let později byl zaznamenán výrazný pokles počtu obyvatel v nejmladší věkové kategorii a naopak nárůstu počtu obyvatel v nejstarší kategorii. Vlivem sblížení těchto dvou složek vzrostl index stárí až na 88,14. O pokračujícím stárnutí obyvatelstva města vypovídá další výrazné zvýšení indexu stárí až na 116,04 v roce 2011, kdy tedy počet starších 64 let převýšil počet obyvatel mladších patnácti let.

Jak vyplývá z grafů, populace v Jihlavě je poměrně výrazně starší než ve srovnávaných územích, na čemž má značný podíl zřejmě i existence domovů pro seniory a s pečovatelskou službou a dalšími zařízeními pro starší osoby.



Obr. č. 11 Vývoj indexu stáří města Jihlavy v letech 1991 až 2011

Zdroj: Krajská správa ČSÚ v Jihlavě
ČSÚ, 2012c



Obr. č. 12 Vývoj indexu stáří za Kraj Vysočina a ČR

Zdroj: ČSÚ, 2004
ČSÚ, c2005
ČSÚ, 2012d
ČSÚ, 2012e

Při pohledu na hodnoty indexu stáří v jednotlivých ZSJ není překvapením, že v obou letech je jeho hodnota nejvyšší v již několikrát zmiňované ZSJ Lesnov. V roce 1991 činila jeho hodnota dokonce 558,62, v roce 2001 poklesla na 461,54, přesto je však ze všech jihlavských ZSJ výrazně nejvyšší. V roce 1991 byla druhá nejvyšší hod-

nota v ZSJ Léčebný ústav (385,71), kde je, stejně jako ve třetí v pořadí, ZSJ Zadní Bedřichov (121,57), malá populace, nedosahující ani pěti set obyvatel. Nejvyšší index stáří z populačně silnějších ZSJ mají U nemocnice (120,46) a U domu zdraví (116,50). V prvním případě se jedná o ZSJ navazující na městské jádro, tvořené staršími bytovými domy vnitřního města, bytovými domy z 1. poloviny 20. století a staršími rodinnými domy. V případě ZSJ U domu zdraví se jedná o nejstarší jihlavské sídliště, tzv. Sídlíště I, kde zřejmě zůstává původní populace. Celkem pouze 7 ZSJ s více než 50 obyvateli má index stáří vyšší než 100, tedy více než 100 seniory na 100 dětí. Naopak nejnižší hodnoty byly v roce 1991 zaznamenány v ZSJ Na dolech (6,53) a Horní Kosov (9,34), tedy lokalitách již výše popsaných.

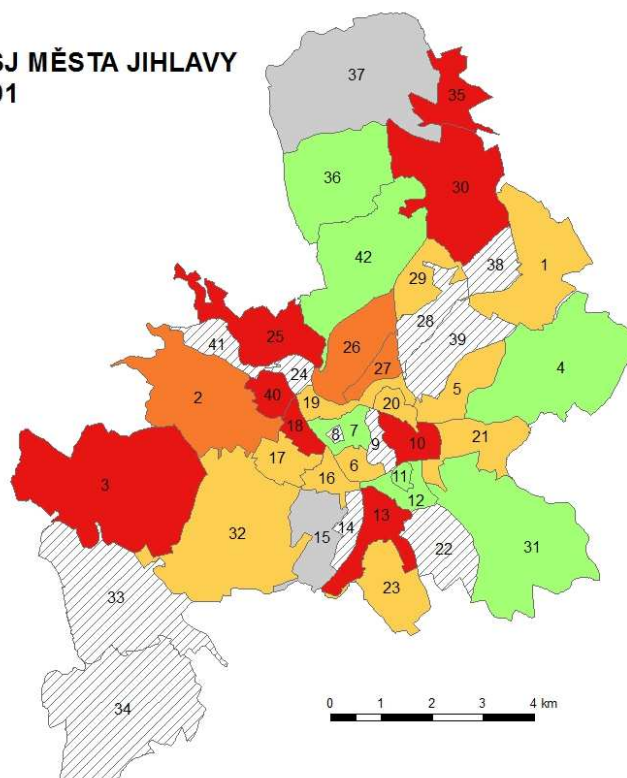
V roce 2001 mírně poklesl nejvyšší index stáří v Lesnově, zato se zvýšily hodnoty v ZSJ U domu zdraví (276,60) a v Léčebném ústavu. Celkem také došlo ke zvýšení indexu stáří nad 125 u dalších čtyř ZSJ, a to Seifertovy a zmíněné U domu zdraví, dále v Zadním Bedřichově a na Královském vršku. Nejnižší hodnoty oproti roku 1991 vzrostly na 17,24 u ZSJ Vysoký kámen, velmi nízké hodnoty nadále zůstaly v ZSJ Na dolech a Horní Kosov.

Při pohledu na srovnání hodnot indexu stáří je patrné, že v osmi případech došlo k více než dvojnásobnému nárůstu hodnot. Vůbec největší změna (3,75) proběhla v Antonínově Dole. Vysoké nárůsty, tedy stárnutí populace, proběhly v ZSJ se sídlišti ze dob socialismu – Na dolech (2,93), Sídlíště Březinovy sady (2,92), Brtnické předměstí (2,48), U domu zdraví (2,37), Královský vršek (1,79) či Horní Kosov (1,94) – kde se projevuje trend popsaný výše – děti rezidentů již lokality často opustily a sami obyvatelé postupně přechází do poproduktivního věku. Nejmenší nárůsty či dokonce poklesy indexů stáří mezi roky 2001 a 1991 se odehrály v okrajových částech města, většinou venkovského charakteru, kde v 90. letech probíhala výstavba nových domů a s tím spojená imigrace osob mladšího věku. Jedná se o součást procesu suburbanizace, kdy obyvatelé neodcházeli za administrativní hranice města, pouze do jeho periferních částí. Pokles indexu stáří se odehrál pouze v sedmi základních sídelních jednotkách s více než 50 obyvateli. Naopak pokles se odehrál pouze v sedmi základních sídelních jednotkách s více než 50 obyvateli, a to hlavně ve zmíněných periferních částech. K vůbec nejvýraznějšímu poklesu došlo v ZSJ Kosov (0,85) a Zborná (0,67), kde vzniklo mnoho nových domů. Zejména Zborná se stala takřka novou obcí. Šedé plochy v mapě pak označují ZSJ, které v roce 1991 nebyly osídlené, při dalším sčítání o 10 let později však už ano.

SROVNÁNÍ INDEXU STÁŘÍ V ZSJ MĚSTA JIHLAVY z let 2001 / 1991



změna IS 2001/1991



Obr. č. 13 Srovnání indexu stáří v ZSJ města Jihlavy z let 2001 / 1991

Zdroj: Krajská správa ČSÚ v Jihlavě

10.6 Struktura obyvatelstva podle vzdělání

Pro rozbor vzdělanostní struktury města byla využita data o vzdělání obyvatel od 15 let. Získaná data byla pro potřeby této práce upravena tak, že do první kategorie – základní a nižší – byly zařazeny sloupce s daty o osobách se základním, nedokončeným a žádným vzděláním a také sloupec „nezjištěno“. Přijal jsem hypotézu, že lidé, kteří neuvodli své vzdělání, patří pravděpodobně do této kategorie. Kategorie se středoškolským vzděláním s maturitou zahrnuje i osoby s vyšším odborným vzděláním.

Vzdělanostní struktura populace Jihlavy se v souladu s trendy 90. let mezi lety 1991 a 2001 proměnila. Kvůli nárůstu požadavků na kvalifikaci pracovní síly na novém trhu práce došlo k poklesu podílu osob se základním a nižším vzděláním, a to o zhruba 7,5 procentních bodů z 29,70 na 22,17 %, a naopak k nárůstu podílu osob s maturitou a vysokoškolským vzděláním zhruba o 5 a 1,6 % na 31,96 respektive 9,54 %. Obě tyto hodnoty byly v roce 2001 nad průměrem České republiky. Podíl osob se středním vzdě-

láním bez maturity zůstal přibližně stejný. Pro tuto skupinu uplatnění trvá kvůli stále významné roli zejména strojírenského průmyslu.

Tab. č. 4 Podíly kategorií vzdělání v Jihlavě v letech 1991 a 2001

	základní a nižší	středoškolské bez maturity	středoškolské s maturitou	vysokoškolské
1991	29,83 %	35,55 %	26,77 %	7,84 %
2001	22,17 %	36,33 %	31,96 %	9,54 %

Zdroj: Krajská správa ČSÚ v Jihlavě

Tab. č. 5 Podíly kategorií vzdělání v Kraji Vysočina a v České republice v roce 2001

	základní a nižší	středoškolské bez maturity	středoškolské s maturitou	vysokoškolské
Kraj Vysočina	25,32 %	40,60 %	27,37 %	6,71 %
Česká republika	24,79 %	37,96 %	28,35 %	8,89 %

Zdroj: ČSÚ, 2004
ČSÚ, c2005

Při pohledu na rozmístění vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva v rámci města zjistíme, že největší podíly zabírá tato vzdělanostní kategorie v ZSJ, v nichž se nachází v rámci kompaktního města vilové čtvrti a kde je zároveň vyšší podíl osob zaměstnaných v tericéru. V ZSJ Horní Kosov, Seifertova a Staré Hory tvořilo obyvatelstvo s vysokoškolským vzděláním v roce 2001 více než 12 % populace. Zastoupení vyšší než 10 % populace dané ZSJ mají i další jednotky s výše uvedenou charakteristikou, například Kalvárie, Brtnické předměstí či Na dolech. Naopak nejnižší podíly vysokoškolsky vzdělaných obyvatel jsou v okrajových, často původně zemědělsky či průmyslově zaměřených, částech města. Nejnižší podíl, pouze necelé jedno procento, tvoří tato kategorie v ZSJ Heroltice, podobná situace panuje i v ZSJ Vysoký kámen a Kosov, kde tento podíl nepřevyšuje 2 %. Příkladem tradičně průmyslově orientované ZSJ je Antonínův Důl s tradicí sklářské výroby, kde podíl vysokoškoláků činí 3,61 %.

Nejvyšší podíly obyvatelstva se základním a nižším vzděláním jsou výrazně nejvyšší v ZSJ s vysokým indexem stáří – Lesnově a Léčebném ústavu – kde tvoří 54,62 a 60 % populace. Tato skutečnost je důsledkem významného podílu osob s nízkým vzděláním ve vyšších věkových kategoriích. Dále se vyskytují vysoké podíly tohoto vzdělání ve zmíněných periferních částech města venkovského charakteru, tedy v ZSJ, kde jsou zároveň i nejvyšší podíly obyvatelstva zaměstnaného v priméru, například v Kosově, Henčově či Herolticích, kde převyšují 35 %. Poměrně nízké podíly pak tato kategorie zaujímá v některých „sídlitních“ ZSJ jako jsou Sídlíště Březinovy sady, Královský vršek či Na dolech, kde nepřesahuje 20 %. Nejnižší podíl pak tato skupina zaujímá

v ZSJ U větrníku, kde však žije velmi malé množství osob starších patnácti let, takže relativní hodnoty jsou velmi snadno ovlivnitelné. Osoby se základním a nižším vzděláním zde tvoří pouze 12,20 % obyvatel.

10.7 Struktura obyvatelstva podle ekonomické aktivity

Počet ekonomicky aktivních obyvatel města zůstal v obou sledovaných letech, tedy 1991 a 2001, přibližně stejný, došlo k poklesu z 28 105 na 27 070, což je zhruba stejný absolutní pokles, jako pokles celkového obyvatelstva, tedy zhruba o jeden tisíc.

Při transformaci ekonomiky se nutně musela proměnit i struktura ekonomické aktivity obyvatel. V případě Jihlavy zůstal zachován velký význam průmysl, takže sekundární sektor si zachoval velký díl populace, došlo k poklesu o zhruba 4 procentní body. V souladu s trendy proměny ekonomiky celé republiky poklesl podíl zaměstnaných v priméru o 3 procentní body na pouhé 1,5 procento. Naopak terciární sektor posílil svůj podíl na 52,42 %.

Tab. č. 2 Podíly ekonomicky aktivního obyvatelstva podle sektorů v letech 1991 a 2001

	PRIMÉR (%)	SEKUNDÉR (%)	TERCIÉR (%)
1991	4,57	50,39	45,04
2001	1,58	46,00	52,42

Zdroj: Krajská správa ČSÚ v Jihlavě

Zastoupení primárního sektoru je nejvyšší periferních částech města, tedy někdejších samostatných obcích integrovaných k Jihlavě. V Kosově, Herolticích a Pístově přesahují podíly v priméru zaměstnaných osob v roce 2001 12 %. Naopak v kompaktním městě tyto podíly ve většině případu nedosahují ani dvou procent. Sekundární sektor má významné ve většině ZSJ více než 40% podíl. Vysoké podíly má i v populačně silných sídlištních ZSJ, což má vliv na celkový městský průměr. Díky struktuře naší ekonomiky po transformaci má ve většině ZSJ nejvyšší podíl obyvatelstvo, zaměstnané v terciárním sektoru. Nejvyšší hodnoty přesahují 55 %, nejnižší jsou zaznamenány v okrajových částech města a pohybují se okolo 24 %.

Pohled na změnu zastoupení sektorů v jednotlivých ZSJ ukazují následující obrázky. Jak je patrné, podíly obyvatelstva zaměstnaného v priméru klesaly ve všech ZSJ s více než 50 obyvateli, a to s výjimkou Antonínova Dolu, kde zůstal hodnota stejná, a Hosova, kde byl pokles poněkud mírnější, velmi razantně. To se projevilo i na změně hodnoty za celé město, která činila 0,35, tedy výrazný pokles.

Také podíly obyvatelstva zaměstnaného v sekundéru ve většině ZSJ poklesly, ale již ne tak výrazně. Ve Zborné, Pávově, U nemocnice, U řeky, Pístově, Sasově a Kosově byl zaznamenán mírný nárůst a například v Herolticích došlo k výraznějšímu nárůstu. Celková změna v celém městě však byla pouze 0,91, čili mírný úbytek.

Podíly obyvatelstva v terciéru v celém městě s výjimkou Léčebného ústavu rostly. Výrazné nárůsty se odehrály hlavně v méně lidnatých ZSJ, i v ostatních ZSJ jsou tyto nárůsty jasné. I tato změna koresponduje s ekonomickou změnou 90. let. Dá se předpokládat, že tyto podíly dále porostou díky rostoucímu významu Jihlavy jako centra Kraje Vysočina.

Celkově lze říci, že struktura podle ekonomické aktivity poměrně odpovídá vzdělanostní struktuře, kdy v okrajových částech města a vyšší zaměstnaností v priméru je vyšší podíl osob se základním či nižším vzděláním. Terciární sektor je pak dominantní ve většině ZSJ.

10.8 Struktura obyvatelstva podle národnosti

Z pohledu národnostního složení je Jihlava národnostně homogenní. Data o národnosti však nejsou zcela objektivní, protože národnost je subjektivním „pocitem“ každého jedince. Drtivá většina populace města se při obou sčítáních hlásila k národnosti české, případně moravské či slezské. Poměrně významná je v Jihlavě i romská národnost. Byť podle sčítání z roku 1991 žilo v Jihlavě 319 a podle cenzu z roku 2001 pouze 54, ve městě byly šetřením z roku 2006 identifikovány celkem tři romské lokality sociálně vyloučené nebo sociálním vyloučením ohrožené s odhadnutým počtem romské populace okolo jednoho tisíce osob.

Největší z těchto lokalit se nachází na Horním Kosově, kde se odhaduje populace mezi osmi až devíti sty. Jde o nejmladší jihlavské „panelové“ sídliště, které bylo původně určeno pro potřeby armády, ale byly sem stěhovány romské rodiny hlavně z jádra města a okolí. Druhou je bytový dům v blízkosti hlavního vlakového nádraží. Třetí, v současnosti diskutovanou, lokalitou je tzv. „Havaj“ v ZSJ U hřbitova při silnici II / 602 směrem na Pelhřimov. Jde o městské holobyty, kam byly rodiny, které nesplácely své závazky, řízeně vystěhovávány od 90. let. V současnosti se odhaduje počet obyvatel na 150 až 200. V současné době probíhá diskuse o dalším osudu této lokality. Její obyvatelé by měli být rozmístěni po menších skupinách v různých místech ve městě, ale situace není jasná.



Obr. č. 14 Ohrožené romské lokality v Jihlavě

Pozn: A – „Havaj“; B – Horní Kosov, C – bytový dům v blízkosti hlavního nádraží
 Zdroj: GAC spol. s r. o., 2006

11 DOPRAVA

Město Jihlava má z dopravního pohledu velmi výhodnou polohu, která byla v minulosti jedním z hlavních důvodů rozvoje. Již v době vzniku města jím procházela hlavní cesta z Čech do Rakouska. Později však dopravní význam Jihlavy upadal, což se projevilo i v 19. století při budování železničních tratí, kdy se ty hlavní městu vyhnuly, byť svou roli v tomto sehrály i složité fyzicko-geografické podmínky Českomoravské vrchoviny. V současné době hra asi největší význam poměrně těsná blízkost dálnice D1, hlavní spojnice Čech a Moravy, která sehrála významnou roli při lokalizaci průmyslové výroby ve městě a v jeho blízkosti. Mimo silniční a železniční dopravy, které budou dále popsány v samostatných podkapitolách, stojí za zmínku doprava letecká, reprezentovaná letištěm v Jihlavě-Henčově. V minulosti a některými i v současnosti je uvažováno o možnosti vybudovat na místě stávajícího letiště s travnatou přistávací a vzletovou plochou letiště pro osobní dopravu. Takováto akce by však byla jednak finančně nároč-

ná, ale hlavně by takovýto projekt nebyl v prostředí města této velikosti a s relativní blízkostí letišť v Praze, Brně či Pardubicích příliš životaschopný.

11.1 Železniční doprava

Jak bylo zmíněno, v době budování hlavních železničních tratí se nejvýznamnější spojnice Jihlavě vyhnuly a i dráha, která k Jihlavě mířila od Brna, byla nevolí místních obyvatel vytlačena až daleko za tehdejší zástavbu a i dnes je pěší dopravou z centra města hlavní vlakové nádraží velmi obtížně dostupné. Druhou železniční tratí ve městě je pak odbočka z trati Brno – Jihlava (trať 240) směrem na Veselí nad Lužnicí (trať 225). Trať č. 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí je elektrifikovaná, zato však trpí velmi nízkou traťovou rychlostí, jelikož je zde jen velmi málo přímých úseků. Přesto je však významná, protože vytváří hlavní dopravní spojení Jihlavy s Jihočeským krajem. Ještě v horším stavu je pak druhá trať směrem na Brno, kde je elektrifikace teprve plánována a s rychlostí jízdy je to zde horší než v případě trati 225. Z hlediska dálkové dopravy je však cestujícími přímo z Jihlavy málo využívána díky „konkurenci“ ze strany silniční dopravy po dálnici D1. Obě trati jsou však významné pro obsluhu menších obcí v blízkosti města. (České dráhy, 2012)

11.2 Silniční doprava

Silniční doprava hraje v případě Jihlavy významnější roli než doprava železniční. Jihlava sice co do třídy procházejících silnic není tak významnou křižovatkou jako některá další města v kraji, prochází jí pouze jedna silnice první třídy (I/38, od křížení s D1 po Znojmo mezinárodní označení E59). Blízkostí města však vede nejvytíženější česká dálnice D1 a úsek silnice I/38 plní roli dálničního přivaděče pro město a zároveň slouží k dopravnímu napojení průmyslové zóny. Na této komunikaci byl vybudován západní obchvat města. Všechna křížení s výjimkou jižního napojení na obchvat jsou mimoúrovňová. S výjimkou zmiňované silnice I/38 (Česká Lípa – Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo), která územím města prochází ze severu na jih, mají ostatní silnice 2. třídy radiální charakter – vychází z města směrem k okresním a dalším městům kraje. Výjimku tvoří silnice II/602, která přichází ze západu od Pelhřimova, prochází centrem města a pokračuje dále na Brno (bývá zvana „stará brněnská silnice“). Tato komunikace tvoří v celém úseku mezi Pelhřimovem a Brnem (tedy i v okolí Jihlavy) objízdnu trasu při (bohužel poměrně častých) problémech na

dálnici D1. Dále z Jihlavy vychází silnice druhé třídy II/405 (na Třebíč), II/352 (na Polnou, Žďár nad Sázavou) a II/523 (na Humpolec).

Na dopravní situaci přímo ve městě má největší vliv provoz na dálnici D1. Případné dopravní komplikace na D1 svádí dopravu na silnici II/602, která však není vedena po obchvatu a prochází přímo v těsné blízkosti městského centra. V takových situacích už tak velmi silná doprava v centru města téměř kolabuje. Situaci by vyřešilo prodloužení obchvatu o jižní část, tedy prodloužení od stávající výpadovky na Znojmo dále východním směrem. Tento plán však naráží jednak na problém nedostatku financí, jednak na složité vlastnické poměry potřebných pozemků. S odporem se potýká i plán prodloužení obchvatu alespoň k výpadovce na Třebíč, který by měl být zahrnut v právě pořizovaném novém územním plánu města.

Nejzatíženějšími ulicemi města jsou tak ulice Jiráskova od mimoúrovňového křížení s I/38 směrem k centru přes ulici Dvořákova a zejména pak Hradební ulice, kde se k provozu připojí ještě tranzit po silnici II/602, a dále směrem na Brno. Na tomto úseku (po Brněnský most) je celkem sedm světelných křižovatek. Vedení města se pokouší jejich průchodnost zlepšit použitím moderního systému, který upravuje intervaly pro jednotlivé směry podle aktuálního zatížení. Tímto systémem jsou však zatím vybaveny pouze dvě křižovatky. V roce 2013 je pak plánována další úprava křižovatek, jejímž cílem je usnadnit průjezd vozům městské hromadné dopravy pomocí řízení semaforů těmito vozy.

Co se týče dopravních staveb, v samotném městě byly kromě zmiňovaného obchvatu prováděny zejména práce na obnově stávajících tras a přestavby některých křižovatek na „módní“ okružní křižovatky. Při budování nové průmyslové zóny bylo rozmyšleno také její dopravní napojení na přivaděč k dálnici. Jedním z příkladů může být křížení u Pávova, které je zatím pouze jednosměrné, v roce 2013 by mělo být dobudováno. Zatím pouze „na papíře“ je plán na dostavbu křížení I/38 s ulicí Romana Havelky, kde v současné době existuje pouze sjezd a nájezd ve směru od a k dálnici. V plánu je úplná křižovatka a další úpravy v lokalitě. Na tyto projekty je kladen velký důraz, protože jejich absence nutí dopravu projíždět na tato místa městem. Zlepšit propojení jednotlivých částí města a trochu odlehčit centru má za úkol plán na vytvoření vnitřního městského okruhu, propojujícího radiální komunikace. Tento okruh má vést zčásti po stávajících komunikacích, zčásti po nově vybudovaných.

V oblasti stacionární dopravy, tedy parkování, má dnešní Jihlava velké nedostatky. Podle vyjádření pracovníků magistrátu zjistila nedávná analýza, že v centru města a

jeho okolí chybí zhruba dva a půl tisíce parkovacích míst. Další stovky až tisíce pak chybí na jednotlivých sídlišťích, protože v době jejich výstavby se nepočítalo s takovým nárůstem počtu osobních automobilů a dnes už většinou schází volné prostory pro budování nových parkovišť. Situaci v posledních letech mírně vylepšily budované supermarkety a další obchodní domy či nové developerské projekty (např. Jihlavské terasy).

11.3 Hromadná doprava

Spojení Jihlavy se zázemím zajišťují z většiny autobusové spoje zejména společnosti Icom Transport a dalších společností, zastavuje zde také několik dálkových linek např. na Slovensko, Ukrajinu apod. Centrem autobusové dopravy je autobusové nádraží ve vlastnictví firmy Icom. Obce u železničních tratí pak obsluhují České dráhy prostřednictvím celkem 4 zastávek a stanic na území města. Hlavní nádraží se nachází v okrajové části města, z toho důvodu je uvažováno o zajíždění vlaků od Brna i na nádraží Jihlava-město, které je blíže středu města. Z pohledu možných přestupů jsou však autobusové a vlakové nádraží umístěny poměrně daleko od sebe. Proto by měla být v roce 2013 zahájena 1. fáze budování terminálu hromadné dopravy, jehož cílem je přesun autobusového nádraží do prostoru před nádražím Jihlava-město, kam bude přivedena i trolejbusová linka. Tento plán však bude uskutečněn v několika fázích kvůli obrovské finanční náročnosti tohoto projektu.

Městská hromadná doprava je zajišťována prostřednictvím Dopravního podniku města Jihlavy formou pěti trolejbusových (z toho 2 okružích) a osmi autobusových linek. Zatímco trolejbusy je obsluhováno kompaktní město, autobusové linky propojují centrum města s periferními oblastmi města a některými okolními obcemi. Centrem veškeré městské hromadné dopravy je Masarykovo náměstí, kudy projíždí všechny spoje, s výjimkou části spojů linky E. Také MHD prošla po roce 1989 několika změnami, například prodloužení trolejového vedení, slučování a úpravou autobusových linek. Do budoucna se počítá s dalším prodlužováním tras, například již zmíněné přivedení MHD k městskému vlakovému nádraží či instalace trolejového vedení na nově prodlouženou ulici Vrchlického od Domu zdraví směrem k Hornímu Kosovu.

11.4 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava si zaslouží samostatnou podkapitolu, protože v posledních letech zažívá nejen v Jihlavě velký boom, a to nejen fyzicky, ale i „politicky“. Město má zpracován generel cyklistické dopravy, na magistrátu byla zřízena pozice „cykloko-

ordinátora“ a cyklistika je propagována i vedením města. Cyklostezky mají různé podoby, od vymezených pruhů na komunikacích přes společnou stezku pro pěší a cyklisty pro samostatné cyklostezky, fyzicky oddělené od ostatních komunikací. Celkem podle Profilu statutárního města Jihlava 2011 – 2012 je v Jihlavě v provozu již více než 30 km cyklostezek. Jihlava přitom nedisponuje příliš vhodnými terénními podmínkami, jsou zde hluboká údolí Jihlavy a Jihlávky, nachází se zde i liniové bariéry jako železnice, vodní toky či silnice první třídy. Podle zmiňovaného generelu probíhá výstavba podle plánu trasování vytipovaného podle zdrojových a cílových oblastí předpokládaných cestujících, přičemž se vycházelo i z územního plánu města. Problémem z oblasti infrastruktury pro cyklistiku je však akutní nedostatek parkovacích stojanů pro kola, která schází zejména v centru města. Do budoucna by mohlo dojít k rozvoji např. systému samoobslužných „půjčoven“ kol, je však otázkou, jak by takový systém v jihlavském prostředí fungoval a jak by v případě velikostní kategorie a reliéfu Jihlavy byl využíván.

12 ŘÍZENÉ ROZHOVORY

Obsahem této kapitoly je rozbor informací, pořízených metodou řízených rozhovorů s významnými činiteli vedení města a odborníků z oblasti rozvoje města a územního plánování. Pro potřeby této práce bylo osloveno více než deset osob. S uskutečněním rozhovoru souhlasili čtyři oslovení. Jednalo se o pracovníky odboru rozvoje města a Úřadu územního plánování Magistrátu města Jihlavy, bývalého městského radního (současného zastupitele) a bývalého zastupitele města (člena Řídící pracovní skupiny pro Strategický plán statutárního města Jihlavy do roku 2020). Z každého rozhovoru byl pro pozdější rozbor pořízen zvukový záznam na mobilní telefon. Základní osou rozhovorů byl soubor následujících osmi otázek:

- 1) Jaké jsou podle Vás nejvýznamnější změny ve fyzické, funkční a sociální prostorové struktuře města po roce 1989?
- 2) Ve kterých zónách města (městské centrum, vnitřní město, vilové čtvrti, sídliště, periferní zóny) proběhly nejvýraznější změny? Srovnajte, prosím, podle pořadí.
- 3) Označte, prosím, konkrétní příklady změn.
- 4) Jaké jsou, podle Vás, faktory, vedoucí ke změnám?
- 5) Jaké jsou kladné a záporné stránky provedených změn ve struktuře města?
- 6) Jsou změny ve struktuře města do budoucna udržitelné?

- 7) Jak hodnotíte reakce a vliv správy města na změny?
- 8) Označte, prosím, významné změny, ke kterým v budoucnosti dojde / by mělo dojít.

Tyto otázky byly respondentům poskytnuty s předstihem zároveň s prosbou o uskutečnění rozhovoru. Při samotném setkání poté byly doplňovány dalšími dotazy podle odpovědí respondentů. Cílem bylo získat subjektivní názor osob, které se v oblasti rozvoje města profesně angažují nebo mají k této problematice blízký vztah.

12.1 Otázka první – nejvýznamnější změny ve struktuře města

12.1.1 Změny ve fyzické struktuře města

V oblasti fyzických změn se všichni dotazovaní v první řadě uvedli novou, zejména individuální, bytovou výstavbu v okrajových částech města. V této souvislosti byl zmíněn problém živelné, neřízené výstavby rodinných domů bez promyšleného plánu. Zčásti tak došlo k vybudování satelitních sídliště, byť v menší míře než v případě jiných velkých měst. Po roce 2000 začal být kladen větší důraz na územní plánování, díky čemuž začala další výstavba hromadného i individuálního bydlení probíhat plánovitě a organizovaně. Jako nejlepší příklady takovéto výstavby respondenti celek Dolina společnosti Bouwfonds či Hruškové Dvory. Díky územnímu plánování také byly vymezeny další nové plochy pro bytovou výstavbu.

Významných změn doznal také technický stav domů v historickém jádru, vnitřním městě a na sídlištích, kde je tato změna na pohled nejvíce patrná díky zateplování, avšak samotné domy větších změn nedoznaly. Naproti tomu rekonstrukce domů v jádru byla dvěma respondenty označena jako na pohled nenápadná, ale o to významnější, protože ačkoli je v centru města vyhlášena městská památková rezervace, domy v historickém jádru byly většinou ve špatném stavu.

Často zmiňováno bylo také vybudování průmyslové zóny ve vhodných lokalitách v okrajových částech v severní části města směrem k dálnici D1. Kapacity jsou v současné době již téměř naplněny, do budoucna je plánováno s menšími plochami pro drobnější výrobu. Respondenti se také shodli v otázce brownfields. Těch v Jihlavě není příliš velké množství, zčásti se jedná o bývalé výrobní areály, z velké části také vojenské prostory. Právě využití brownfieldů, jako například vytvoření sídla krajského úřadu Kraje Vysočina, krajského ředitelství hasičského záchranného sboru a krajského za-

stoupení ČSÚ v bývalých kasárnách na Žižkově ulici, přestavba bývalé továrny Tesla v blízkosti historického centra na Havlíčkově ulici na multifunkční obchodní, rezidenční areál s lékařskými službami a domovem pro seniory, bylo respondenty hodnoceno velice pozitivně.

Výraznou změnou ve fyzické struktuře, na které také panovala široká shoda, je vznik obchodních zón, zejména na ulici Romana Havelky a na okrajích města.

Z oblasti dopravy považují respondenti vybudování západního obchvatu města, čímž byla odvedena tranzitní doprava po silnici I/38 mimo centrum města.

12.1.2 Změny ve funkční struktuře města

Většina dotazovaných jako první uvedla změnu využívání centra města, kde převládala výrobní, která se přesunula na okraj města, a rezidenční funkce, která byla zčásti vynucena špatným technickým stavem bytů. Vystěhování „původních“ sociálně slabších obyvatel z centra vedlo ke změně sociální struktury v centru. V centru pak došlo k rozvoji obslužných funkcí. Při dotazu na vliv vybudování City Parku v těsné blízkosti historického jádra se dotazovaní taktéž shodli na negativním dopadu této realizace na obslužné funkce v centru.

Jako samozřejmá funkční změna bylo označeno vytvoření průmyslových a obchodních zón na dříve nezastavěných plochách, zejména na okraji města.

Zejména dva dotazovaní v této souvislosti uvedli další vliv vytváření monofunkčních obslužných zón, a to koncentraci obchodu a služeb právě do těchto lokalit, což vedlo k jejich odlivu z obytných zón, kde dříve plnily důležitou roli právě drobnější obchody a služby. Koncentrací těchto funkcí do velkých monofunkčních zón dochází ke vzniku monofunkčních, čistě k bydlení určených obytných zón, což tyto respondenti vnímali jako negativum.

Jako příklady významných funkčních změn byly také uváděny již zmíněné přestavby vojenských, průmyslových či zemědělských brownfields, z nichž byly jmenovány zejména vybudování obchodně-zábavního centra City Park na místě bývalé továrny Humanic (později Jihlavan), vybudování multifunkční „čtvrť“ v areálu někdejší Tesly či již zmiňovanou stavbu krajského úřadu v Žižkových kasárnách. Zároveň se také shodli, že ačkoli ještě několik areálů čeká na své nové využití (např. bývalý Bytex, později Alfatex, vedle City Parku, Štefánikova kasárna na ulici Vrchlického či vojenský prostor na Pístově), nemá Jihlava výraznější problémy s oživením těchto lokalit.

12.1.3 Změny v sociální struktuře města

Podle všech respondentů je změna sociální struktury pevně navázána na výraznou změnu vlastnických vztahů po roce 1989. S rozšířením soukromého vlastnictví a podnikání souvisí i další proces, často zmiňovaný při rozhovorech, a to vylidňování centra města. Zde bydlely hlavně sociálně slabší skupiny obyvatelstva, které začaly být vystěhovávány v 90. letech. Zároveň se v souvislosti s trendem individuální bytové výstavby na okraji města došlo ke stěhování movitějších vrstev do určitých okrajových částí města. Zároveň dva z dotazovaných také zmínili změnu sociální struktury obyvatelstva na sídlištích.

12.2 Otázka druhá – pořadí zón podle významu změn

Tuto otázku je nutno uvést poznámkou, že všichni respondenti zacházeli s městským centrem a vnitřním městem jako s jednou jednotkou, která téměř odpovídá rozsahu městské památkové rezervace, protože vnitřní město je v případě Jihlavy plošně velmi malé. Respondenti se v odpovědích na tuto otázku rozdělili na dvě poloviny – dva umístili na první pozici městské centrum a vnitřní město, zbylí dva pak periferní zóny. Celkově však všechny tři tyto zóny jsou na první či druhé pozici. Jako důvody tohoto „umístění“ uváděli respondenti mohutnou bytovou výstavbu v periferních zónách a významné zlepšování technického stavu budov v historické části města. Na třetím místě za uvedenou dvojicí zón se ve všech případech objevila sídliště, kde po dlouhých letech zanedbávání péče o domy i prostředí docházelo k zateplování a zastřešování domů, rekonstrukcím v bytech i regeneracím prostředí sídlišť. Na konec všech žebříčků umísťovali respondenti vilové čtvrti, kde podle nich nedošlo k výraznějším změnám.

12.3 Otázka třetí – konkrétní příklady změn

Odpovědi respondentů na tuto otázku byly většinou rozšířením odpovědí na otázku číslo 1. První odpovědi všech dotazovaných byla významná bytová výstavba v okrajových částech města. Zřejmě nejrozsáhlejší akce tohoto druhu proběhla v části Na Dolině při okrajích původního panelového sídliště, a to jak formou bytových domů, tak i řadových a samostatně stojících rodinných domů. Díky tomuto rozrůstání došlo k fyzickému propojení i s novou výstavbou na Horním Kosově. V souvislosti s Horním Kosovem byla zmíněna i plánovaná výstavba v lokalitě Buková, která by měla být v blízké budoucnosti příkladem využití zemědělského brownfieldu, kdy zde zčásti „na zelené louce“ a zčásti s využitím dnes zastavěné plochy vznikne komplex objektů hro-

madného i individuálního bydlení. Dalšími zmiňovanými projekty byly výstavba bytových domů v lokalitě Za Prachárnou západně od Horního Kosova, výstavba v Antonínově Dole, Hruškových Dvorech a v lokalitě Na Člunku, kde díky novým bytovým domům srůstá kompaktní město s dosud oddělenou částí Helenín, kde proběhla výstavba řadových rodinných domů a směrem k městu je pak v realizaci individuální výstavba rodinných domů. V oblasti bydlení byla též zmiňována postupná revitalizace sídlišť, která dosud byla prováděna převážně formou individuálních akcí nájemníků a vlastníků bytů, ale probíhá i postupná revitalizace celých prostorů sídlišť řízená městem. Zatím posledním takovýmto projektem byla revitalizace sídliště Královský Vršek a v příštích dvou letech by podobnou revitalizací mělo projít i největší jihlavské sídliště Březinovy sady. Již od 90. let také probíhá postupná rekonstrukce domů v historickém centru města.

Druhou nejčastěji zmiňovanou skupinou změn je vybudování průmyslových zón, které se v podstatě „slily“ v jednu průmyslovou oblast, tvořící většinu severní části města směrem k dálnici. Všichni respondenti ocenili, že se podařilo pro průmyslovou výrobu vymezit prostor mezi kompaktním městem a dálnicí D1, což ulehčuje dopravě. Z největších firem, které sídlí v jihlavské průmyslové zóně, lze jmenovat samozřejmě tři výrobní závody Bosch Diesel (jeden byl původně společným podnikem s Motorpalem – situován na Humpolecké ulici; druhý využívá prostory někdejší textilky Alfatex; Bosch Diesel III stojí u dálnice v části Pávov), či třeba Automotive Lighting (zde se počítá dokonce s rozšiřováním areálu). V části Hruškové Dvory pak jsou velké výroby firem Tesla a Moravské kovárny. Kapacity vymezené současným územním plánem jsou již téměř využité.

Z oblasti výstavby infrastruktury obchodu a služeb zmiňovali respondenti zejména největší obchodní zónu na ulici Romana Havelky, kde od konce 90. let 20. století vznikly dva hypermarkety a jeden hobbymarket spolu s drobnějšími obchody, které byly před několika lety doplněny dvěma menšími obchodními domy s různými nájemci. Od roku 2001 funguje v této lokalitě také aquapark Vodní Ráj se sportovním areálem. Z dalších realizací byly jmenovány například jeden z prvních porevolučních supermarketů COOP na Rantířovské ulici, hypermarket Tesco na Brněnské ulici, supermarkety v sídlištích většinou zůstaly v místech původních prodejen z dob vzniku (pouze se změnil provozovatel) a nově rozšířené diskontní prodejny, vznikající u sídlišť (Na Dolech, Březinovy sady, Jiráskova ulice u sídliště I). Dále respondenti zmiňovali plánované obchodní areály v lokalitě Za nemocnicí u obchvatu a na Pelhřimovské ulici, které se do-

sud potýkaly s problémy způsobenými pokračující ekonomickou krizí. Dosud poslední a jedna z největších realizací z oblasti obchodu a zábavy je kontroverzní obchodní centrum City Park v těsné blízkosti hradeb. O jeho vlivech, ať již pozitivních či negativních, hovořili dotazovaní u dalších otázek.

Velký význam přikládali dotazovaní i novému využití brownfields. Kromě již zmíněného City Parku na místě bývalé továrny Humanic (později tyto objekty patřily Jihlavanu) je další velkou a podle mínění dotazovaných poměrně zdařilou realizací projekt Jihlavské terasy na místě bývalé Tesly, již zmíněná přestavba Žižkových kasáren na sídlo Krajského úřadu Kraje Vysočina, dále sídlo VZP vzniklé v místě dřívějších Jarošových kasáren na ulice Ke Skalce. Také však bylo zmiňováno, že bolestí města jsou další areály, které na své využití teprve čekají, a to zejména vojenské objekty na Pístoově, které jsou dnes užívány jako skladovací prostory a sídlí zde útulek pro opuštěná zvířata, Štefánikova kasárna na ulici Vrchlického, kde plány narazily na nedostatek financí, a areál bývalého Bytexu pod Brněnským mostem vedle City Parku, jehož část zatím využívá pouze hudební klub a komplexnější řešení schází.

Z oblasti dopravy se pak všichni dotazovaní shodli na významu vybudování západního obchvatu města, který pomohl vyvést tranzitní dopravu po silnici I/38 mimo centrum města.

12.4 Otázka čtvrtá – faktory vedoucí ke změnám

V tomto bodě se všichni respondenti shodli, že nejvýraznější vliv na vývoj města měly společenské a politické změny, ke kterým po roce 1989 došlo. S rozvojem soukromého vlastnictví a podnikání došlo k již zmíněnému rozmachu bytové výstavby, a to zejména individuální, protože se postupně měnil do té doby tradiční pohled na domácnost. Lidé požadovali více soukromí, z čehož vyplynula potřeba vyššího počtu bytových jednotek při téměř stejném počtu obyvatel. Výrazně se na tom podepsal také lepší ekonomický stav obyvatelstva.

Ekonomickou transformací prošla Jihlava zprvu poněkud s problémy, protože došlo k výrazné redukci do té doby významného textilního průmyslu. Příkladem může být již zmiňovaná firma Bytex. Zároveň však došlo k rozvoji strojírenského průmyslu a dalších dodavatelů pro výrobu automobilů.

Jako důležitý faktor uvedli respondenti i odvahu investorů pouštět se do nových projektů.

12.5 Otázka pátá – klady a zápory provedených změn

U této otázky rovněž panovala shoda všech odborníků na velice pozitivním dopadu rozvoje ploch pro bydlení a rozvoj průmyslu, což stimulovalo další rozvoj města i v sociální oblasti. Dva respondenti pak k této odpovědi ještě doplnili, že se podařilo tyto rozvojové plochy nejen vymezit, ale hlavně zastavět, díky čemuž v Jihlavě nedošlo k výraznějšímu poklesu populace jako v některých jiných městech v postsocialistických zemích, naopak zde, byť „neoficiálně“, došlo dokonce k populačnímu růstu. V souvislosti s touto skutečností však tři z dotazovaných upozornili na problém, že v Jihlavě žije odhadem 65 až 70 tisíc obyvatel, kteří zde bydlí a využívají služby, které však neplatí, navíc městu unikají podle jednoho z dotazovaných cca 2/5 možných příjmů z daní.

Pozitivně je respondenty také vnímáno vytváření nové infrastruktury pro rozvíjející se město, zejména v oblasti obchodu a služeb. Jeden z respondentů vyzdvihl i skutečnost, že se budování infrastruktury neomezuje pouze na soukromé investice z komerční a veřejné investice do technické infrastruktury, ale také se rozvíjí infrastruktura kulturní a sportovní (nová budova Horáckého divadla či krytá tréninková ledová plocha – „zimáček“). Z oblasti technické infrastruktury ocenili respondenti zejména rekonstrukci čistírny odpadních vod, která kapacitně plně dostačuje. Naopak je rozvoj limitován chybějící rekonstrukcí kanalizace, která je již několik let stále odkládána. Kladně hodnocena je také obnova domů v městské památkové rezervaci, která je podle vyjádření jednoho z dotazovaných sice navenek poměrně nenápadná, z pohledu fyzického stavu budova však o to významnější. Postupně také probíhá rekonstrukce zevnějšku budov. Pozitivně všichni respondenti vnímají příznivou míru nezaměstnanosti, i když v současné ekonomické situaci a při zaměření největších zaměstnavatelů je toto do budoucna možná hrozba.

Zvláštní kapitolou u této otázky je budova City Parku. Již od svého vzniku budí rozporuplné reakce, stejně jako jeho dopady nejsou vyloženě pozitivní ani negativní. Pomineme-li architektonickou stránku, která je v ostrém kontrastu s gotickými hradbami. Problémem je však dopravní zátěž, která pochopitelně výrazně narostla, zvýšilo se také množství chodců, které dopravní situaci ještě více komplikuje. Na druhou stranu však pomohl alespoň částečně zmírnit velký nedostatek parkovacích míst v centru města a funguje tak zčásti i jako záchytné parkoviště, což je pro střed města jistě přínosem.

Za největší problém období po roce 1989 označili respondenti zejména nedodržování pravidel a živelnou výstavbu, bez ohledu na jakékoli plánování, což se ve druhé polovině porevolučního období podařilo zastavit. Problémem nejen Jihlavy, ale i mnoha dalších měst je podle dotazovaných také vylidnění centra a postupná ztráta života zde. Původní odchod sociálně slabšího obyvatelstva z této části města byl sice pozitivní, ale gentrifikace zde výrazněji neproběhla a prostory jsou využívány jako kanceláře či prodejny. Po otevření City Parku došlo k masovému odlivu zákazníků z drobných obchodů v centru do nových, koncentrovaných právě v obchodním centru. Dnes již ale podle respondentů dochází k obnově obchodu v okolí Masarykova náměstí. Negativem je také zmíněná zastaralost a nedostatečná kapacita technické infrastruktury, zejména zmíněná kanalizace nutně potřebuje rekonstrukci, která by se po letech odkladů mohla rozběhnout v roce 2013. Z oblasti dopravní infrastruktury pak dotazovaní poznamenávali, že i přes úspěch, kterým je západní obchvat města, je nedostatkem, že tento obchvat dosud není dotažen alespoň k výpadovce na Třebíč či v ideálním případě (což je však zatím spíše vzdáleným snem dopravních plánovačů) k výpadovce na Brno. Chybějící, avšak již naplánovanou akcí ke zlepšení dopravní průchodnosti města, je také vybudování vnitřního městského okruhu, propojujícího všechny výjezdy z města.

12.6 Otázka šestá – udržitelnost provedených změn

V otázce udržitelnosti změn se respondenti shodli, že provedené změny udržitelné jsou, je však zapotřebí provést další pro jejich zajištění. Předně dotazovaní upozornili na potřebu posílit technickou infrastrukturu a další složky pro potřeby počtu obyvatel, který, jak již bylo zmíněno, výrazně přesahuje všemi statistikami udávaných přibližně 50 tisíc. Podle odhadů založených na spotřebě vody a dalších podobných ukazatelů trvale žije na území města mezi 65 a 70 tisíci obyvatel. Pro dlouhodobé udržení tohoto stavu je nutné zvýšit kapacitu struktur či namotivovat tyto „neoficiální“ obyvatele k přihlášení trvalého pobytu do města, což by pomohlo městu alespoň zvýšením finančních příjmů. Jak uvedli dva dotazovaní, k tomu by bylo zapotřebí změn i legislativy, která přímo nesouvisí s výstavbou měst. Jako příklad takových změn zmínili například úpravu vlastnických a nájemních vztahů, které by zjednodušily možnost přihlašování k trvalému pobytu i v nájemních bytech. S tím souvisí i další poznámka, že v současné situaci, kdy je případné problémové nájemníky obtížné „dostat“ z pronajímaného bytu, se i majitelé / pronajímatelé brání svolit k přihlášení se nájemníků k trvalému pobytu

v daném bytě, což by případnou výpověď podle současné legislativy ještě více zkomplikovalo.

Dalším rizikem do budoucna je současná slabá vymahatelnost plnění územního plánu, konkrétně nemožnost vynucení stavby na pozemku k tomu určeném. To nahrává spekulantům s pozemky, kteří tyto plochy, územním plánem určené k výstavbě, považují pouze za výhodné uložení finančních prostředků, což narušuje možnosti plánování. Podobným problémem je též otázka vlastnictví pozemků na území města, které jsou z naprosté většiny v soukromých rukou, na což plánování dalšího rozvoje města často naráží.

Dále bylo často upozorňováno na potřebu zlepšení dopravní infrastruktury, konkrétně například prodloužení obchvatu města k výpadovkám na Třebíč a zejména na Brno po „staré“ silnici II/602. Za šanci do budoucna respondenti považují rozvoj vysoké školy, pomocí které by se mohl rozvíjet výzkum a vývoj. K tomu by ale bylo zapotřebí, aby tato svým zaměřením více reflektovala požadavky zaměstnavatelů v regionu, kteří by vyžadovali spíše technické obory, které v nabídce Vysoké školy polytechnické zatím téměř chybí. Vzhledem k významu dvou až tří dominantních zaměstnavatelů ve městě je také do budoucna zapotřebí podporovat výstavbu prostor pro drobnější výrobu, aby se případné problémy v některých sektorech ekonomiky tak výrazně neprojevovaly na životě obyvatel města.

12.7 Otázka sedmá – hodnocení reakcí a vlivu správy města na změny

Reakce a vliv správy města na změny hodnotí jak dotazovaní z magistrátu města tak i z vnějšku spíše kladně. Jako velmi pozitivní vnímají existující nebo vznikající strategický plán, nový územní plán města či integrovaný plán rozvoje města. Vliv města je podle dotazovaných však limitován výše zmíněnou slabou vynutitelností některých dokumentů. Problémem je také nutnost dělat kompromisy, jejichž výsledkem jsou občas jakési „hybridy“, které většinou neškodí, ale ani mnoho neřeší. Podle vyjádření jednoho z dotazovaných se zkušenostmi ze zahraničí jsou však reakce a vliv vedení města „na české poměry poměrně dobré“.

12.8 Otázka osmá – významné změny v budoucnu

Prvním cílem do budoucna by mělo být schválení a zajištění naplňování nového územního plánu. Od této myšlenky se odvíjí všechny další zmíněné změny. Dotazovaní hovořili o již zmíněné diverzifikaci zaměstnavatelů ve městě v souvislosti

s průmyslovou zónou v Jihlavě. Do budoucna by měla být místa v zóně obsazovaná drobnější výrobou, cílem je tzv. průmyslová zóny holandského typu s firmami okolo 20 zaměstnanců. Tímto způsobem nebo pro další komerční účely by mohly být využity i zbývající jihlavská brownfields.

Z oblasti dopravy je podle dotazovaných prioritou jednak dobudování obchvatu, které však zůstává spíše snem než brzkou realitou, a to zejména z důvodu nedostatku financí. Nejpalčivějším problémem z oblasti dopravy samotného kompaktního města je velký nedostatek parkovacích míst, který je však velmi obtížně řešitelný. Tento problém tíží jak střed města, kde podle vyjádření respondentů chybí asi dva a půl tisíce parkovacích míst. Situaci mírně zlepšila výstavba City Parku, přesto tento problém trvá. Nejnadějnějším řešením by mohlo být vybudování několika parkovacích domů v centru města a nejbližším okolí, což však naráží na potíže finanční a i nesouhlas ze strany památkářů. Parkovací místa však také kriticky schází na sídlištích, která nebyla budována pro stav, kdy téměř každá domácnost vlastní minimálně jeden osobní automobil. Na jihlavských sídlištích proto auta parkují doslova kde je to jen možné.

Další významným projektem, který musí být podle dotazovaných realizován, je nová kanalizace, která měla být podle původního plánu již realizovaná s přispěním evropských dotací. Tento plán však selhal a zejména rozvoj jihovýchodní části města touto skutečností výrazně trpí.

Naopak k další bytové výstavbě ve větší míře se dotazovaní staví spíše rezervovaně, protože poptávka již po vybudování monofunkčních sídlišť není tak velká. Spíše označují za potřebné dostat do obytných zón další funkce, což by pomohlo zvýšit jednak komfort života, jednak možná i snížit dopravní zatížení zón.

Jako velice potřebné pak také označují namotivovat obyvatele k přihlášení se k trvalému pobytu na území města či k dalším migraci do města. K tomu by mohly posloužit další investice do kulturní a sportovní infrastruktury, jako budování oddychových zón, veřejně přístupných sportovišť a podobně. Další nová pracovní místa by mohlo přinést další posilování významu města jako centra Kraje Vysočina.

13 ZÁVĚR

Město Jihlava prošlo od doby svého vzniku výrazným vývojem, na jehož počátku stál velmi dynamický start od malé vsíky během několika málo let v jedno z nejvýznamnějších měst českých zemí. Za tento rozkvět vděčí nejen strategicky významné dopravní poloze na cestě z Čech na Moravu a do Rakouska, ale zejména nálezů stříbra. Své postavení si však Jihlava uchovala i po poklesu významu a posléze zastavení těžby a přes dlouhotrvající statut pevnosti, po jejímž zrušení zde však dále zůstala vojenská posádka. Ránu dalšímu rozvoji si však v 19. století zasadili sami obyvatelé s veškerým bráněním se rozvoji továren, železnice a dalším výdobytkům průmyslové revoluce, takže do 20. století město vstupovalo jako běžné okresní město na zemské hranici. V této době Jihlava musela čelit nejen problémům ekonomickým či politickým, ale zejména sociálním, jakožto převážně německé město. Do 2. světové války se postupně převážila většina populace na českou stranu, což dokonalo vystěhovávání německých obyvatel po 2. světové válce. Důsledkem byl velký populační propad mezi sčítáními 1930 a 1950.

Za socialismu se rozvoj Jihlavy nijak významně nelišil od ostatních socialistických měst. Docházelo k sanacím starších částí města, zkapacitňování dopravních cest a zejména k rozšiřování bytového fondu budováním sídlišť bytových domů, zejména panelových. V postsocialistickém období započala typická vlna rekonstrukcí, revitalizací a developerského budování nových bytů, v kontrastu k ubývání obyvatelstva na sídlištích.

Již socialistickém období se velmi dobře dařilo průmyslové výrobě. Původní textilní průmysl byl doplněn a zčásti nahrazen strojírenskou výrobou. Ta položila základy dalšímu rozvoji tohoto odvětví po roce 1989, který dodnes zajišťuje zaměstnanost pro široké okolí, ale zároveň zde také zanechala několik brownfields pro další přestavbu. Oproti ostatním městům však v Jihlavě zůstalo také několik vojenských brownfields v podobě dřívějších kasáren či skladů. Několik takových bylo již zdárně přestavěno a využito, minimálně tři však na další využití teprve čekají. Celkově však obnova těchto ploch, ať již původně vojenského, průmyslového či zemědělského využití, probíhá v Jihlavě poměrně úspěšně za zapojení jak soukromého, tak veřejného sektoru.

Z pohledu morfogenetické struktury města bylo s využitím literatury vyčleněno pět zón s jejich charakteristikou. Nejméně vyvinutou zónou je vnitřní město, které se kvůli hlubokým sníženinám, které městské centrum obklopují, rozvinulo pouze severně od městského centra.

Co se týče přirozeného přírůstku obyvatelstva, ten je v Jihlavě od roku 2005 v kladných hodnotách. Naproti tomu migrační saldo je většinou záporné, počet obyvatel města se tak vytrvale již od 90. let 20. století pohybuje mezi 50 a 51 tisíci. Jak však vyplynulo při vzniku této práce, reálný počet osob, žijících na území města může být až o 20 tisíc vyšší.

Při rozboru věkové struktury obyvatelstva bylo zjištěno, že populace města stárne v porovnání s krajem i Českou republikou rychleji. Hodnota indexu stáří je v porovnání s oběma vyššími jednotkami vyšší. Pozitivně však Jihlava vychází z porovnání vzdělanostní struktury, díky výrazně nižšímu podílu osob se základním a nižším vzděláním a naopak je nad krajským i republikovým průměrem v kategorii osob s vysokoškolským vzděláním.

V oblasti ekonomické aktivity populace se potvrdil trend postsocialistických zemí a došlo k posílení zaměstnanosti v terciárním sektoru na úkor priméru a sekundou. Zvláště zastoupení zaměstnaných v priméru pokleslo, což je ale pro městská sídla typické.

Z národnostního hlediska je obyvatelstvo Jihlavy stabilizované a bez výraznějších menšin. Přesto zde byly vyčleněny některé potenciálně problémové lokality, které však nemají negativní vliv na občanský život.

Z dopravního pohledu lze říci, že Jihlava má strategickou dopravní polohu s dobrým napojením na vnitrostátní i mezinárodní nákladní i hromadnou osobní dopravu. I městská hromadná doprava je na velmi dobré úrovni, dochází rovněž k poměrně rychlému nárůstu podpory cyklistické dopravy. Největším dopravním problémem současné Jihlavy je však parkování, a to nejen v centru města, ale i na jednotlivých sídlištích. Tyto problémy však trvají již několik let, ale jejich řešení je, jak se ukazuje, velmi obtížné.

Fyzicky je město stabilizované, je třeba pouze vyřešit některé zmíněné problémy. Z oblasti ekonomické a potažmo i sociální je důležité, aby se podařilo udržet klíčové zaměstnavatele, jejichž odchod by způsobil velké sociální problémy, případně v maximální možné míře diverzifikovat zaměstnavatele ve městě. Pro řízení dalšího rozvoje města je též nezbytné přimět současné nepřihlášené obyvatele města k přihlášení trvalého pobytu na území města, čímž by město získalo nezbytné finanční prostředky k údržbě a dalšímu úspěšnému vývoji jako krajského centra.

SUMMARY

This thesis is focused on a development of an inner spatial structure of Jihlava with accent on the development after 1989.

In the first part of the thesis, there are solved theoretical basis of a urban issues, history of the science and an overview of main processes in post-socialist cities.

The next chapter is focused on an evolution of Jihlava from its foundation to the present time. There are accented the most important influences on an urban development.

In the next part, there is characterized administrative and physical-geographic location and characteristics of Jihlava, especially these, which have the most important influence on historical and present development of the city.

Next parts are focused on evaluation of the functional, morfogenetic and demographical and social structure of Jihlava. There are also mentioned some important factors and need future changes or processes, which are important for a future of the city.

Separate chapter is focused on transportation in Jihlava. The focus of this chapter is especially a transport and a transportation infrastructure in a city, there is also mentioned a cycling like a very popular theme of last years.

A content of the last chapter are the interviews with specialists of urban planning and condition of a development of Jihlava and former or present city authorities.

KEYWORDS: Jihlava, inner spatial structure of a city, functional structure of a city, morfogenetic structure

ZDROJE

Literatura

- BERAN, Pavel. *Města, obce, osady a samoty zaniklé nebo částečně zaniklé po roce 1945* [online]. Vloženo: 23.6.2006 [cit. 2010-10-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.zanikleobce.cz/index.php?detail=23442>>.
- ČECH, Luděk, ŠUMPICH, Jan, ZABLOUDIL, Vladimír a kol., 2002: Jihlavsko. In: Mackovčín P., Sedláček M. (eds.): *Chráněná území ČR, svazek VII*. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno, Praha, 528 pp.
- DEMEK, Jaromír, et al. *Geomorfologie českých zemí*. Eva Vovsová. 1. vyd. Praha : Nakladatelství Československé akademie věd, 1965. 336 s., 112 obrázků.
- DEMEK, Jaromír, et al. *Hory a nížiny : Zeměpisný lexikon ČSR*. Praha : Academia, 1987. 584 s.
- HAMPL, Martin a kol.: *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. PřF UK Praha, 1996.
- JAROŠ, Zdeněk. *Historie a současnost podnikání na Jihlavsku*. Žehušice : Městské knihy, 2001. 295 s.
- KŘESADLO, Karel. *Kapitoly z historie Jihlavy*. Jihlava : Novina, 1992. 190 s.
- MATLOVIČ, René: *Geografia priestorovej štruktúry mesta Prešov. Geografické práce, VIII., 1*, KGaG FHPV PU Prešov, 1998, 260 s.
- PISKOVÁ, Renata, et al. *Jihlava*. Praha : Nakladatelství Lidové noviny, 2009. 876 s.
- SÝKORA, Luděk (ed.). *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK Praha, 1993.
- TOUŠEK, Václav; KUNC, Josef; VYSTOUPIL, Jiří. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2008. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.
- VLČEK, Vladimír, et al. *Zeměpisný lexikon ČSR : Vodní toky a nádrže*. Prof. RNDr. ing. Václav Král, DrSc.. 1. vyd. Praha : ACADEMIA, 1984. 316 s., 119 obrázků.
- VOBR, Jaroslav; KUBÍČEK, Jaromír. *Bibliografie okresu Jihlava*. Brno : Muzejní a vlastivědná společnost, 1988. 342 s.

Mapy a atlasy

CENIA. *Prohlížení - Národní geoportál INSPIRE* [online]. 2010 - 2012 [cit. 2011-10-02]. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map>

Jihlava [kartografický dokument]. Redaktor svazku Eva Semotanová. Praha : Historický ústav Akademie věd ČR ; Jihlava : Muzeum Vysočiny Jihlava ; Státní okresní archiv, 2000. 1 atlas (28 mapových listů, 17 s. textu a fot.). (Historický atlas měst České republiky ; sv. 8). Souběžný text též v angličtině a němčině. ISBN 80-85268-96-3.

QUITT, Evžen. *Klimatické oblasti ČSR 1:500 000*, Geografický ústav ČSAV Brno, Brno, 1975.

Články

OU ŘEDNÍČEK, M., NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J., PULDOVÁ, P. (2009): *Metody geografického výzkumu města*. In: Ferenčuhová, S., Hledíková, M., Galčanová, L., Vacuková, B. (eds): *Město: Proměnlivá ne/samozřejmost*. Pavel Mervart/Masarykova univerzita, Brno, s. 93-128.

PTÁČEK, Pavel, Szczyrba, Zdeněk, 2004: *Olomouc – profil města s identifikací problémů spojených se suburbanizací*. In: GREMLICA, T. (ed.): *Krise měst z neregulovaného růstu*. Ústav pro ekopolitiku. Praha. ISBN 80-903244-2-8.

PTÁČEK, Pavel, Zdeněk SZCZYRBA a Miloš FŇUKAL. *Proměny prostorové struktury města Olomouce s důrazem na rezidenční funkce*. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2007(2), 19 - 26. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2007/2007-02/03_promeny.pdf

SÝKORA, Luděk. *Výzvy postsocialistického města*. *Era 21*. 2007, č. 3, 54 - 57. Dostupné z: http://web.natur.cuni.cz/~sykora/pdf/Sykora_2007_ERA21_3_Vyzvy_postsocialistického_mesta.pdf

SÝKORA, Luděk. *Sykora - Ceska.pdf* [online]. 2010 [cit. 2011-11-06]. Dostupné z: www.smocr.cz/getFile.aspx?itemID=433814

SÝKORA, Luděk. (2001) *Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst* [Classification of changes in spatial structure of postcommunist cities]. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis - Folia Geographica XXXV* (4), pp. 194-205.

ŠKRABAL, Josef; ŠIMEK, Miroslav. *Český statistický úřad* [online]. 8.3.2007 [cit. 2010-03-02]. *Jak je to s počtem obyvatel v obcích?*. Dostupné z WWW: http://www2.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/8_3_2007_jak_je_to_s_poctem_obyvatel_v_obcich.

TOUŠEK, Václav; NOVÁK, Václav. Jihlava - the centre of the Vysočina region and foreign investments. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Facultas Rerum Naturalium, Geographica*. 2009, Vol. 40, No. 1, s. 45-66. Dostupný také z WWW: <<http://geography.upol.cz/geographica-40-1>>.

TOUŠEK, Václav - TONEV, Petr: Jihlava: pól hospodářského rozvoje kraje Vysočina? In: O. Milerski, K. Skokan (eds.): *Regionální politika kandidátských zemí před vstupem do Evropské unie*. Sborník příspěvků ze sekce č. 4 z mezinárodní vědecké konference "Ekonomické a adaptační procesy pro české průmyslové regiony před vstupem do EU". - Ostrava, Ekonomická fakulta VŠB - TU, 2002. - s. 214 - 220. - ISBN 80-248-0186-8

Akademické práce

NETOPILOV, Patrik. *Vývoj vnitřní prostorové struktury města Přerova*. Olomouc, 2006. Dostupné z: http://geography.upol.cz/soubory/studium/dp/2006/2006_Netopil.pdf.
Magisterská práce. UP v Olomouci. Vedoucí práce RNDr. Pavel Ptáček, Ph. D.

Internetové a elektronické zdroje

Data za základní sídelní jednotky ze sčítání lidu, domů a bytu 1991 a 2001 poskytla v elektronické podobě Krajská správa ČSÚ v Jihlavě, Ke Skalce 30, 586 01 Jihlava

ADOS. STATUTÁRNÍ MĚSTO JIHLAVA. *Jihlava - Generel cyklistické dopravy*. 2011. Dostupné z: http://extranet.jihlava-city.cz/web/Generel_cyklisticke_dopravy_2011.pdf

BOUWFONDS. *Bouwfonds - Projekty* [online]. 2012 [cit. 2012-12-25]. Dostupné z: <http://www.bouwfonds.cz/projekty/>

CZ STAVEBNÍ HOLDING, a. s. *CZ STAVEBNÍ HOLDING, a. s.* [online]. 2012 [cit. 2012-12-25]. Dostupné z: http://www.czstavhold.cz/reference_m.php?mesto=jihlava

České dráhy. *Kjr.pdf* [online]. 2012. [cit. 2012-10-21]. Dostupný z WWW: <<http://www.cd.cz/assets/vnitrostatni-cestovani/mapa-site/mapa-trati/kjr.pdf>>.

ČSÚ. *Databáze demografických údajů za obce ČR*. 2012b. Dostupné z: http://notes2.czso.cz/cz/obce_d/index.htm

ČSÚ. *Počet obyvatel v obcích Vysočiny*. 2012a. Dostupné z: http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/pocet_obyvatel_v_obcich_vysociny_

ČSÚ. *Sčítání lidu, domů a bytů 2001* [online]. c2005 [cit. 2013-01-05]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/slodb/slodb2001.nsf/tabx/CZ0000>

ČSÚ. *Sčítání lidu, domů a bytů 2001 - kraj Vysočina* [online]. 2004 [cit. 2013-01-05]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2003ediciplan.nsf/krajp/13-6116-03-xj>

ČSÚ. *Věkové složení obyvatel v obcích Vysočiny* [online]. 2012c [cit. 2012-05-22]. Dostupné z:

http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/vekove_slozeni_obyvatel_v_obcich_vysociny

ČSÚ. *Věkové složení obyvatel v kraji Vysočina* [online]. 2012e [cit. 2013-01-05]. Dostupné z:

http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/vekove_slozeni_obyvatel_v_kraji_vysocina

ČSÚ. *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2011 [cit. 2011-11-02]. Dostupné z:

http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?kapitola_id=5&pro_1_154=586846&cislotab=MOs+ZV01

ČSÚ. *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2012d [cit. 2013-01-05]. Dostupné z:

http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=DEM0040PU_KR&vo=tabulka&kapitola_id=19

Dopravní podnik města Jihlavy. *Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. - Home* [online]. 2006 [cit. 2012-10-24]. Dostupné z WWW:

<<http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php>>.

GAC SPOL. S R. O. *Mapa sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených romských lokalit v České republice* [online]. 2006 [cit. 2012-05-23]. Dostupné z:

http://www.esfcr.cz/mapa/int_vys10_4.html

Kolektiv autorů Českého statistického úřadu. *Historický lexikon obcí České republiky I. díl*. 1. vydání. Praha : Český statistický úřad, 2006. 759 s. Dostupné z WWW:

<[http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9200404384/\\$File/13n106cd1.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9200404384/$File/13n106cd1.pdf)>.

Krajský úřad kraje Vysočina. *Jihlava - budova Sokolovny čp. 1565, Tyršova 12* [online]. c2002 - 2008, Vytvořeno / změněno: 20.5.2005 / 20.5.2005 [cit. 2010-10-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-vysocina.cz/jihlava-budova-sokolovny-cp-1565-tyrsova-12/d-953837/p1=1114>>.

WEBHOUSE. *Lokality pro bydlení v Jihlavě vymezené na základě Územního plánu* [online]. 2011 [cit. 2012-03-20]. Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/lokalita-pro-bydleni-v-jihlave-vymezene-na-zaklade-uzemniho-planu/d-482196/p1=49289>

WEBHOUSE. *Školy: Jihlava* [online]. 2012 [cit. 2012-03-20]. Dostupné z:

<http://www.jihlava.cz/skoly-a-mimoskolska-zarizeni/os-984>

WEBHOUSE. *Územní plán města Jihlava* [online]. 2001, 2011 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://www.jihlava.cz/uzemni-plan-mesta/ds-9015>

PŘÍLOHY

1. TABULKOVÉ PŘÍLOHY
2. MAPOVÉ PŘÍLOHY
3. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY

Tabulkové přílohy

Tab. příl. č. 1 Číselná označení ZSJ města Jihlavy pro identifikaci v mapových přílohách

Tab. příl. č. 2 Počet domů v ZSJ v roce 2001

Tab. příl. č. 3 Počet trvale obydlených bytů v ZSJ města Jihlavy v roce 2001

Tab. příl. č. 4 Pohyb obyvatelstva města Jihlavy v letech 1971 – 2011

Tab. příl. č. 5 Index stárí a podíly věkových skupin na populaci ZSJ města Jihlavy v roce 2001

Tab. příl. č. 6 Podíly úrovní nejvyššího dosaženého vzdělání na obyvatelstvu ZSJ města Jihlavy v roce 2001

Tab. příl. č. 1 Číselná označení ZSJ města Jihlavy pro identifikaci v mapových přílohách

číslo	název ZSJ
1	Heroltice
2	Horní Kosov
3	Hosov
4	Henčov
5	Hruškové Dvory
6	Jihlava - historické jádro
7	U nemocnice
8	Nemocnice
9	Březinovy sady
10	Sídlíště Březinovy sady
11	Léčebný ústav
12	Na valech
13	Brtnické předměstí
14	Znojemská
15	U větrníku
16	Seifertova
17	U hřbitova
18	U Domu zdraví
19	U řeky
20	Kalvárie
21	Helenín
22	Pančava
23	Sasov
24	U mlýna
25	Staré Hory
26	Bedřichov
27	Královský vršek
28	Průmyslový obvod u Bedřichova
29	Zadní Bedřichov
30	Pávov
31	Kosov
32	Pístov
33	Vysoká
34	Popice
35	Antonínův Důl
36	Zborná
37	Vysoký kámen
38	U Karlova lesa
39	Hruškové Dvory - průmyslový obvod
40	Na Dolech
41	Za tratí
42	Lesnov

Tab. příl. č. 2 Počet domů v ZSJ v roce 2001

název ZSJ	domy celkem	rodinné domy	bytové domy
Antonínův Důl	100	85	13
Vysoký kámen	14	6	7
Henčov	39	34	4
Heroltice	46	44	2
U Karlova lesa	0	0	0
Horní Kosov	393	342	51
Hosov	30	29	1
Hruškové Dvory	41	40	1
Jihlava-historické jádro	442	151	261
U nemocnice	283	141	123
Nemocnice	3	1	0
Březinovy sady	3	0	0
Sídlíště Březinovy sady	203	8	191
Léčebný ústav	12	1	1
Na valech	99	95	3
Brtnické Předměstí	488	387	95
Znojemská	10	7	2
U větrníku	2	1	1
Seifertova	384	220	153
U hřbitova	200	84	110
U domu zdraví	328	161	164
U řeky	80	63	13
Kalvárie	247	236	10
Helenín	91	82	7
Pančava	2	1	1
U mlýna	12	9	1
Bedřichov	672	623	44
Královský vršek	241	126	113
Průmyslový obvod u Bedřichova	7	5	1
Zadní Bedřichov	99	93	3
Hruškové Dvory-průmyslový obvod	4	4	0
Na dolech	110	71	39
Za tratí	0	0	0
Lesnov	44	40	2
Kosov	21	21	0
Pávov	98	94	2
Pístov	39	38	0
Popice	19	19	0
Sasov	29	27	2
Staré Hory	271	265	5
Vysoká	13	13	0
Zborná	43	41	1
JIHLAVA	5262	3708	1427

Tab. příl. č. 3 Počet trvale obydlených bytů v ZSJ města Jihlavy v roce 2001

název ZSJ	trvale obydlené byty celkem	trvale obydlené byty v RD	trvale obydlené byty v BD
Antonínův Důl	164	88	74
Vysoký kámen	59	5	53
Henčov	51	34	16
Heroltice	50	41	9
U Karlova lesa	0	0	0
Horní Kosov	993	379	614
Hosov	35	30	5
Hruškové Dvory	44	43	1
Jihlava-historické jádro	1316	189	1093
U nemocnice	1164	169	973
Nemocnice	4	1	0
Březinovy sady	3	0	0
Sídlíště Březinovy sady	3311	9	3297
Léčebný ústav	15	2	3
Na valech	135	109	23
Brtnické Předměstí	1595	483	1107
Znojemská	15	7	6
U větrníku	22	1	21
Seifertova	1818	290	1513
U hřbitova	1604	106	1483
U domu zdraví	1422	208	1210
U řeky	189	67	110
Kalvárie	353	287	65
Helenín	158	103	53
Pančava	3	1	2
U mlýna	12	7	3
Bedřichov	1151	724	423
Královský vršek	1711	160	1547
Průmyslový obvod u Bedřichova	12	6	3
Zadní Bedřichov	113	97	13
Hruškové Dvory-průmyslový obvod	7	7	0
Na dolech	735	60	675
Za tratí	0	0	0
Lesnov	53	44	9
Kosov	26	26	0
Pávov	107	98	7
Pístov	40	40	0
Popice	19	19	0
Sasov	33	26	7
Staré Hory	331	304	24
Vysoká	10	10	0
Zborná	39	34	4
JIHLAVA	18922	4314	14446

Tab. příl. č. 4 Pohyb obyvatelstva města Jihlavy v letech 1971 – 2011

Rok	střední stav obyvatelstva	přirozený přírůstek	migrační přírůstek	celkový přírůstek
1971	41 297	260	606	866
1972	42 196	362	570	932
1973	43 123	479	442	921
1974	44 033	486	413	899
1975	44 901	467	370	837
1976	46 599	440	462	902
1977	48 308	339	520	859
1978	49 152	455	374	829
1979	49 873	347	266	613
1980	51 077	289	358	647
1981	51 572	273	381	654
1982	52 187	247	328	575
1983	52 637	191	135	326
1984	52 923	190	55	245
1985	53 239	229	159	388
1986	53 576	159	126	285
1987	53 751	86	-20	66
1988	53 857	156	-10	146
1989	54 325	120	-92	28
1990	54 797	195	-40	155
1991	52 410	135	308	443
1992	52 330	85	166	251
1993	52 565	128	92	220
1994	52 789	77	150	227
1995	52 827	-39	-112	-151
1996	52 690	-57	-66	-123
1997	52 518	-22	-198	-220
1998	52 253	-31	-280	-311
1999	51 956	-45	-238	-283
2000	51 611	-89	-317	-406
2001	50 572	-59	-330	-389
2002	50 276	-21	-182	-203
2003	50 137	-63	-11	-74
2004	49 983	-23	-212	-235
2005	50 362	-14	1 008	994
2006	50 888	126	-69	57
2007	50 856	93	-214	-121
2008	50 969	222	126	348
2009	51 183	133	-54	79
2010	51 188	100	-168	-68
2011	50 686	107	-38	69

Tab. příl. č. 5 Index stáří a podíly věkových skupin na populaci ZSJ města Jihlavy v roce 2001

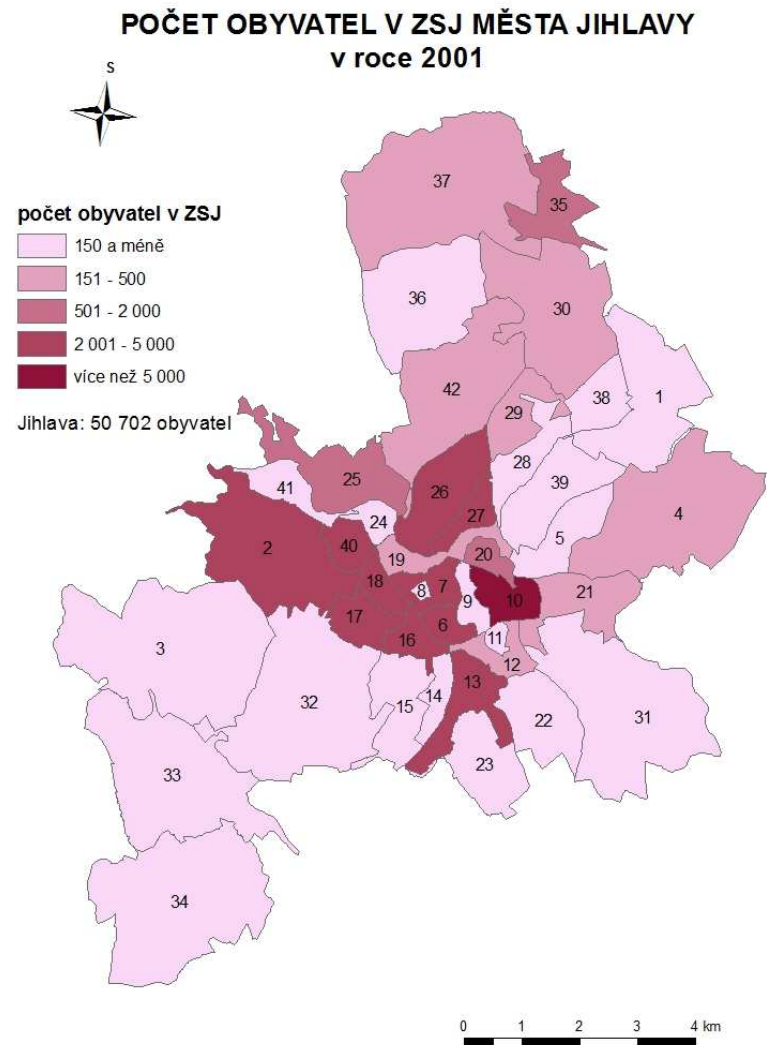
název ZSJ	populace	index stáří	0 - 14 %	15 - 64 %	65+ %
Antonínův Důl	507	62,50	12,62	79,49	7,89
Bedřichov	3 446	68,07	15,82	73,41	10,77
Brtnické Předměstí	4 598	70,98	14,62	74,99	10,38
Březinovy sady	7	0,00	0,00	0,00	0,00
Helenín	488	63,16	19,47	68,24	12,30
Henčov	178	40,48	23,60	66,85	9,55
Heroltice	140	90,48	15,00	71,43	13,57
Horní Kosov	3 295	18,14	25,45	69,94	4,62
Hosov	126	62,50	12,70	79,37	7,94
Hruškové Dvory	116	63,64	18,97	68,97	12,07
Hruškové Dvory-průmyslový obvod	17	0,00	0,00	0,00	0,00
Jihlava-historické jádro	3 421	71,06	17,99	69,23	12,78
Kalvárie	1 047	81,40	16,43	70,20	13,37
Kosov	85	50,00	28,24	57,65	14,12
Královský vršek	4 026	143,97	13,39	67,33	19,28
Léčebný ústav	85	210,00	11,76	63,53	24,71
Lesnov	264	461,54	9,89	44,49	45,63
Na dolech	2 358	19,18	15,49	81,54	2,97
Na valech	359	81,97	16,99	69,08	13,93
Nemocnice	17	0,00	0,00	0,00	0,00
Pančava	12	0,00	0,00	0,00	0,00
Pávov	322	93,02	13,35	74,22	12,42
Pístov	126	100,00	15,87	68,25	15,87
Popice	49	0,00	0,00	0,00	0,00
Průmyslový obvod u Bedřichova	37	0,00	0,00	0,00	0,00
Sasov	105	46,67	14,29	79,05	6,67
Seifertova	4 227	157,37	13,66	64,85	21,49
Sídlště Březinovy sady	8 964	60,99	13,24	78,68	8,08
Staré Hory	1 061	52,87	16,40	74,93	8,67
U domu zdraví	3 268	276,60	10,99	58,63	30,39
U hřbitova	3 792	108,38	15,43	67,84	16,72
U Karlova lesa	0	0,00	0,00	0,00	0,00
U mlýna	33	0,00	0,00	0,00	0,00
U nemocnice	2 912	97,94	18,30	63,77	17,93
U řeky	470	97,33	15,96	68,51	15,53
U větrníku	54	30,77	24,07	68,52	7,41
Vysoká	43	0,00	0,00	0,00	0,00
Vysoký kámen	184	17,24	15,76	81,52	2,72
Za tratí	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Zadní Bedřichov	305	166,67	12,79	65,90	21,31
Zborná	122	48,39	25,41	62,30	12,30
Znojemská	36	0,00	0,00	0,00	0,00

Tab. příl. č. 6 Podíly úrovní nejvyššího dosaženého vzdělání na obyvatelstvu ZSJ města Jihlavy v roce 2001

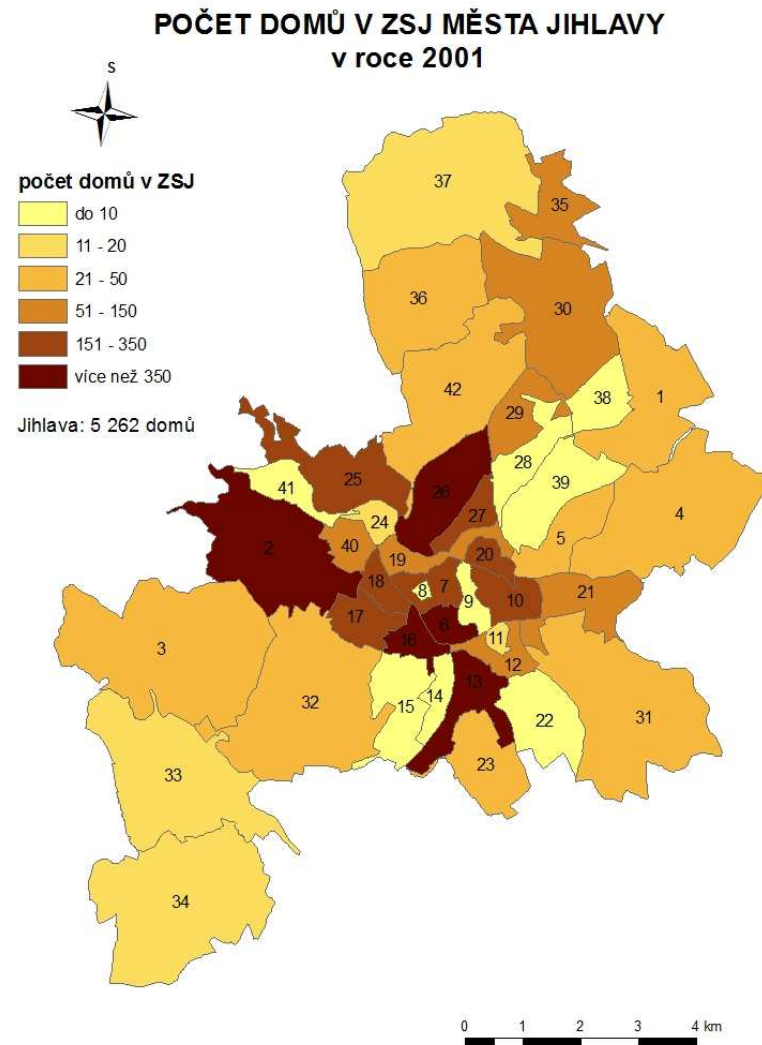
název ZSJ	základní a nižší	střední bez maturity	střední s maturitou	vysokoškolské	populace
Antonínův Důl	26,41	50,34	19,64	3,61	443
Bedřichov	19,72	35,33	35,44	9,51	2901
Brtnické Předměstí	20,66	36,88	32,22	10,24	3926
Březinovy sady	33,33	16,67	33,33	16,67	6
Helenín	24,94	40,97	28,24	5,85	393
Henčov	37,50	34,56	22,79	5,15	136
Heroltice	36,97	45,38	16,81	0,84	119
Horní Kosov	21,90	32,32	33,25	12,54	2457
Hosov	36,36	30,91	26,36	6,36	110
Hruškové Dvory	24,47	46,81	24,47	4,26	94
Hruškové Dvory- průmyslový obvod	6,67	26,67	46,67	20,00	15
Jihlava-historické jádro	31,79	34,28	26,23	7,70	2806
Kalvárie	18,97	35,20	35,20	10,63	875
Kosov	37,70	44,26	16,39	1,64	61
Královský vršek	19,44	39,03	32,32	9,21	3487
Léčebný ústav	60,00	16,00	13,33	10,67	75
Lesnov	54,62	26,47	13,45	5,46	238
Na dolech	18,67	31,31	39,64	10,39	1993
Na valech	15,77	44,97	32,55	6,71	298
Nemocnice	13,33	20,00	60,00	6,67	15
Pančava	50,00	30,00	10,00	10,00	10
Pávov	23,30	46,95	25,45	4,30	279
Pístov	30,19	41,51	25,47	2,83	106
Popice	29,55	47,73	18,18	4,55	44
Průmyslový obvod u Bedřichova	46,15	23,08	30,77	0,00	26
Sasov	26,67	41,11	26,67	5,56	90
Seifertova	21,15	34,25	32,47	12,14	3650
Sídlíště Březinovy sady	19,49	38,15	33,66	8,69	7777
Staré Hory	21,08	33,93	32,92	12,06	887
U domu zdraví	21,83	36,71	32,45	9,01	2909
U hřbitova	21,39	36,48	31,52	10,60	3207
U Karlova lesa	0,00	0,00	0,00	0,00	0
U mlýna	13,79	41,38	41,38	3,45	29
U nemocnice	24,30	33,67	30,90	11,14	2379
U řeky	32,15	38,99	23,54	5,32	395
U větrníku	12,20	48,78	36,59	2,44	41
Vysoká	27,03	37,84	29,73	5,41	37
Vysoký kámen	32,90	51,61	13,55	1,94	155
Za tratí	0,00	0,00	0,00	0,00	0
Zadní Bedřichov	34,59	42,48	19,92	3,01	266
Zborná	29,67	37,36	25,27	7,69	91
Znojemská	32,14	42,86	25,00	0,00	28
JIHLAVA	22,17	36,33	31,96	9,54	42854

Mapové přílohy

- Map. příl. č. 1 Počet obyvatel v ZSJ města Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 2 Počet domů v ZSJ města Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 3 Podíly domů postavených do roku 1919 v ZSJ Jihlavy
- Map. příl. č. 4 Podíly domů postavených v letech 1920 – 1945 v ZSJ Jihlavy
- Map. příl. č. 5 Podíly domů postavených v letech 1946 – 1980 v ZSJ Jihlavy
- Map. příl. č. 6 Podíly domů postavených v letech 1981 – 1990 v ZSJ Jihlavy
- Map. příl. č. 7 Podíly domů postavených v letech 1991 – 2001 v ZSJ Jihlavy
- Map. příl. č. 8 Počet trvale obydlených domů v ZSJ Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 9 Podíl trvale obydlených RD v ZSJ Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 10 Počet trvale obydlených bytů v ZSJ Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 11 Podíl trvale obydlených bytů v RD v ZSJ Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 12 Index stáří v ZSJ Jihlavy v roce 1991
- Map. příl. č. 13 Index stáří v ZSJ Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 14 Podíl obyvatelstva s VŠ vzděláním v ZSJ Jihlavy v roce 1991
- Map. příl. č. 15 Podíl obyvatelstva s VŠ vzděláním v ZSJ Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 16 Podíl obyvatelstva se základním a nižším vzděláním v ZSJ Jihlavy v roce 1991
- Map. příl. č. 17 Podíl obyvatelstva se základním a nižším vzděláním v ZSJ Jihlavy v roce 2001
- Map. příl. č. 18 Změna podílu zaměstnaných v priméru v ZSJ Jihlavy mezi lety 2001 / 1991
- Map. příl. č. 19 Změna podílu zaměstnaných v sekundéru v ZSJ Jihlavy mezi lety 2001 / 1991
- Map. příl. č. 20 Změna podílu zaměstnaných v terciéru v ZSJ Jihlavy mezi lety 2001 / 1991

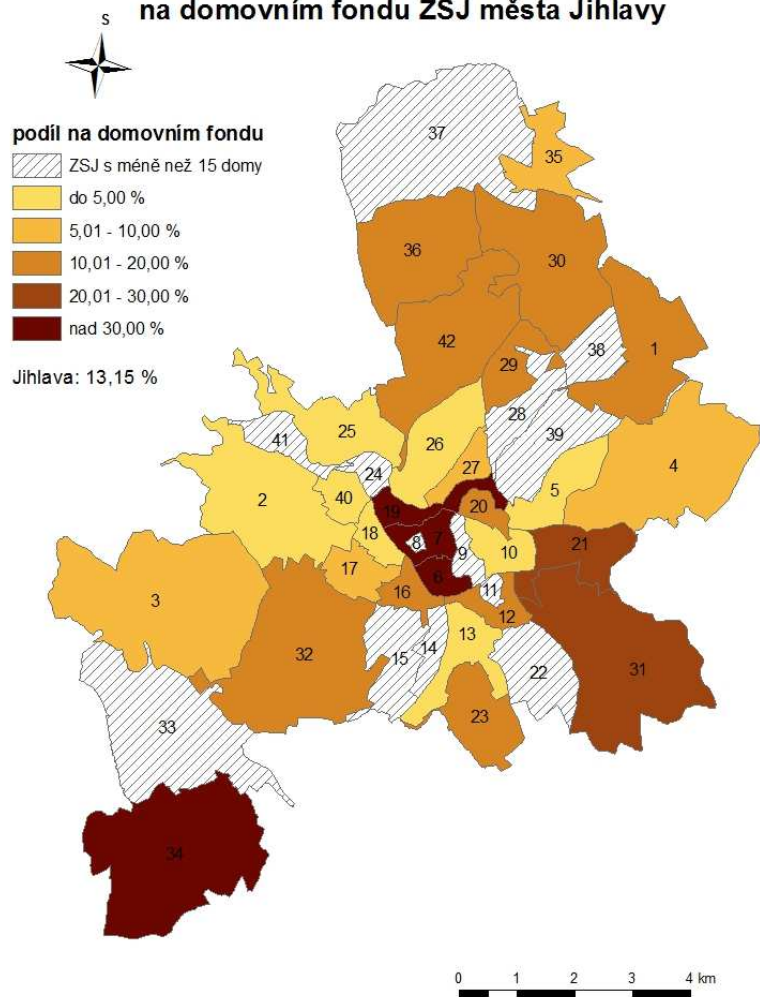


Map. příl. č. 1 Počet obyvatel v ZSJ města Jihlavy v roce 2001



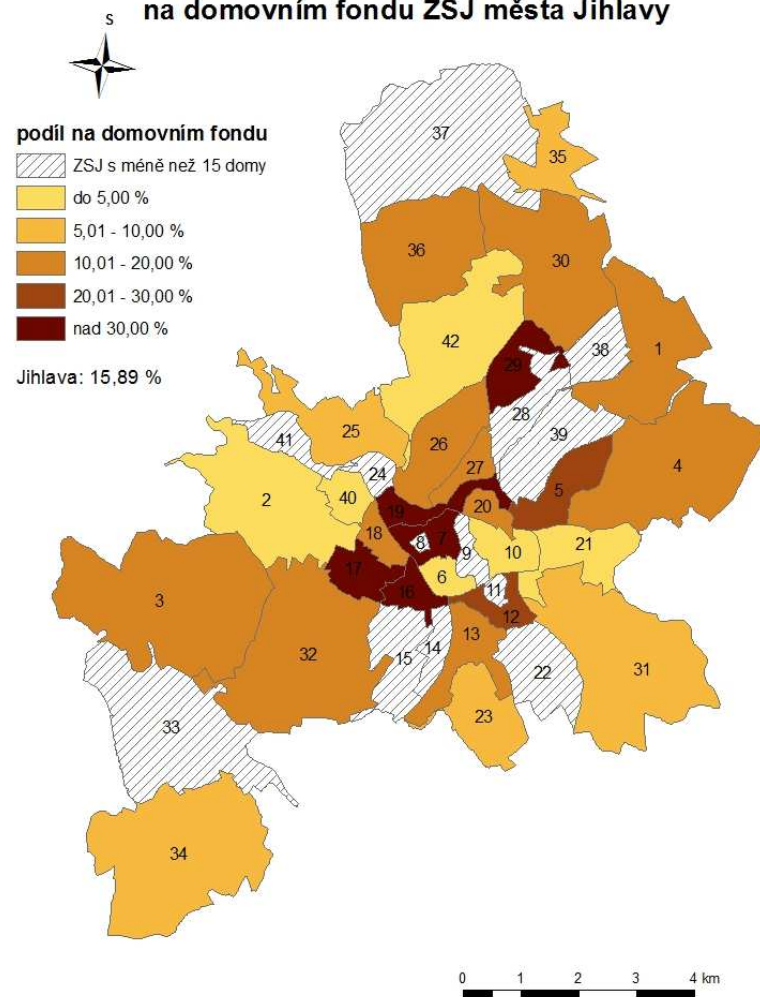
Map. příl. č. 2 Počet domů v ZSJ města Jihlavy v roce 2001

**PODÍLY DOMŮ POSTAVENÝCH DO ROKU 1919
na domovním fondu ZSJ města Jihlavy**



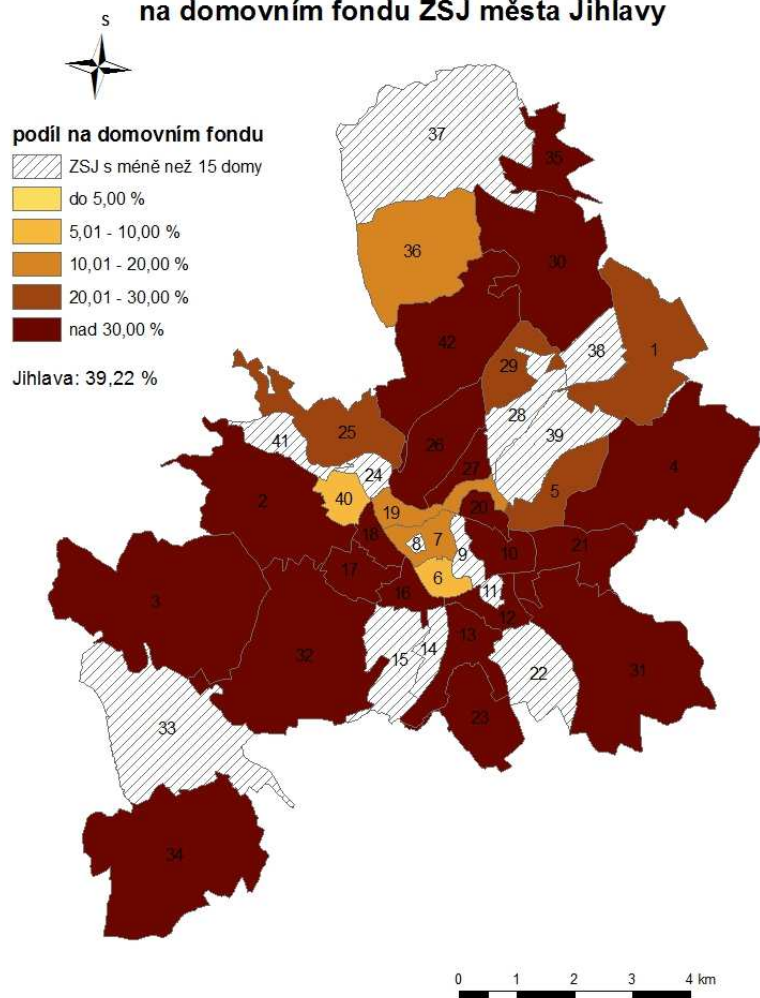
Map. příl. č. 3 Podíly domů postavených do roku 1919 v ZSJ Jihlavy

**PODÍLY DOMŮ POSTAVENÝCH V LETECH 1920 - 1945
na domovním fondu ZSJ města Jihlavy**



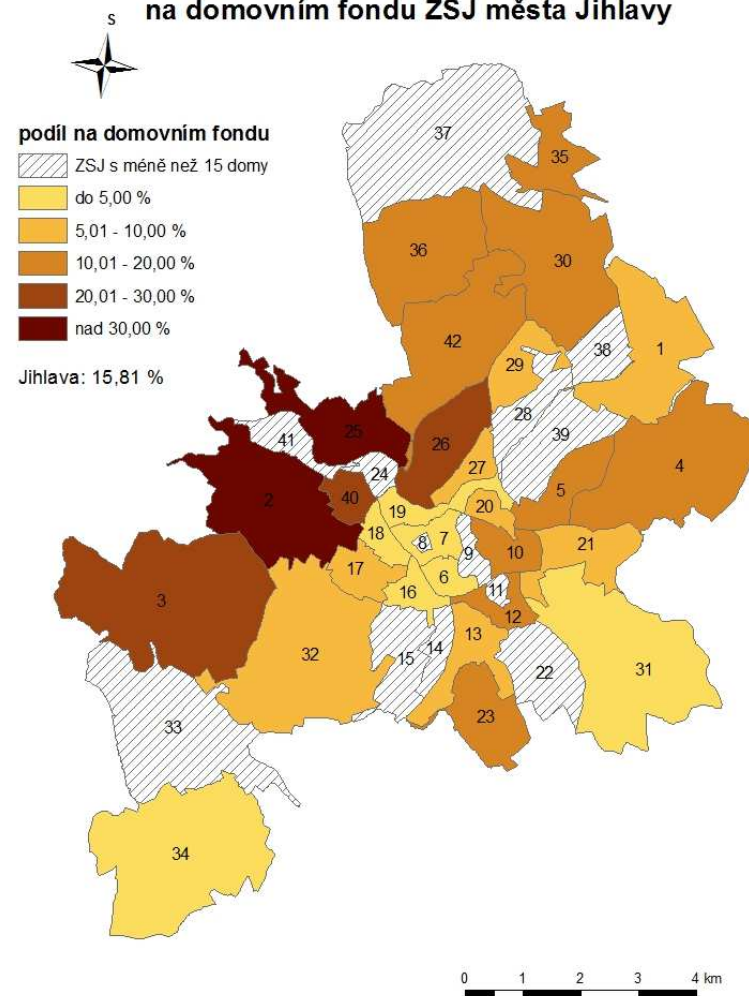
Map. příl. č. 4 Podíly domů postavených v letech 1920 – 1945 v ZSJ Jihlavy

PODÍLY DOMŮ POSTAVENÝCH V LETECH 1946 - 1980
na domovním fondu ZSJ města Jihlavy



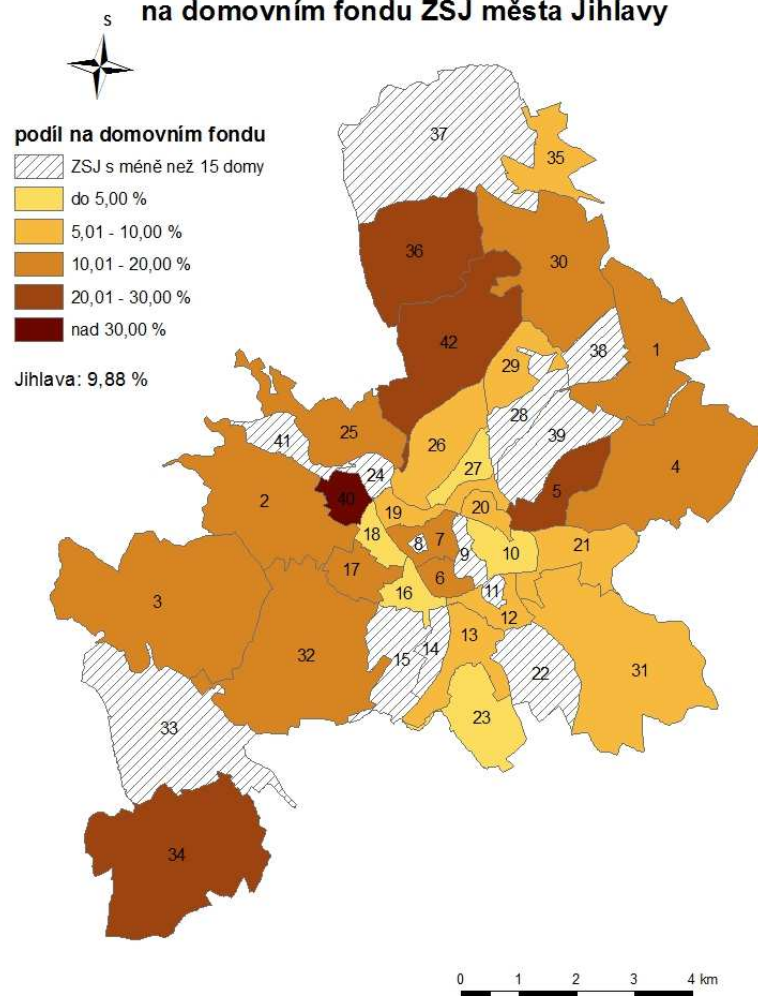
Map. příl. č. 5 Podíly domů postavených v letech 1946 – 1980 v ZSJ Jihlavy

PODÍLY DOMŮ POSTAVENÝCH V LETECH 1981 - 1990
na domovním fondu ZSJ města Jihlavy



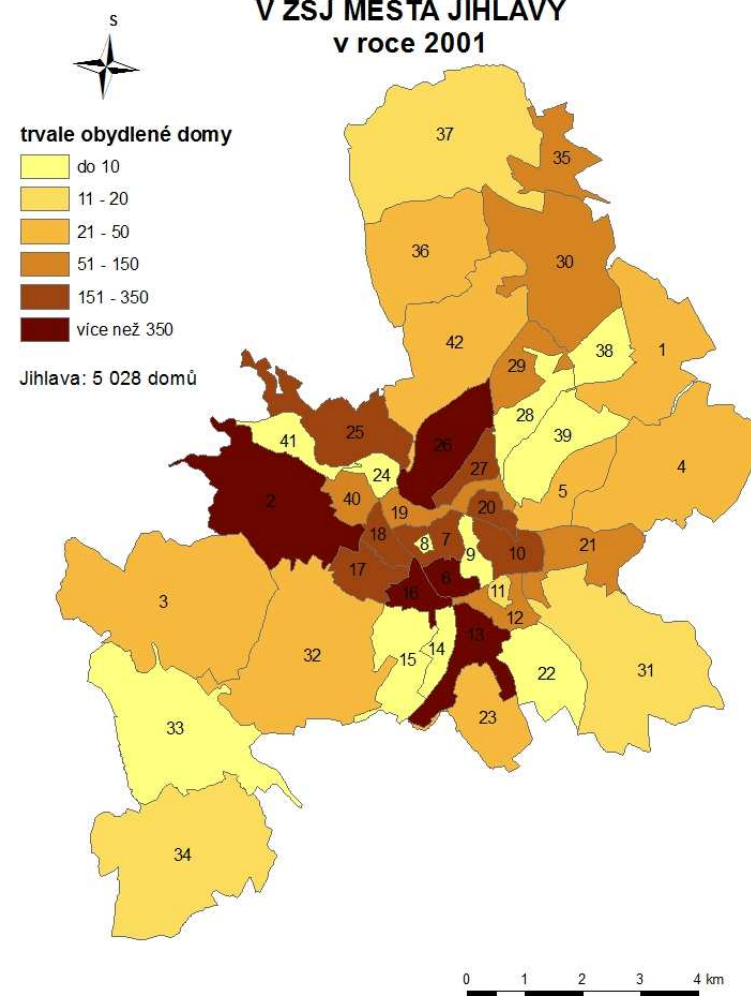
Map. příl. č. 6 Podíly domů postavených v letech 1981 – 1990 v ZSJ Jihlavy

**PODÍLY DOMŮ POSTAVENÝCH V LETECH 1991 - 2001
na domovním fondu ZSJ města Jihlavy**



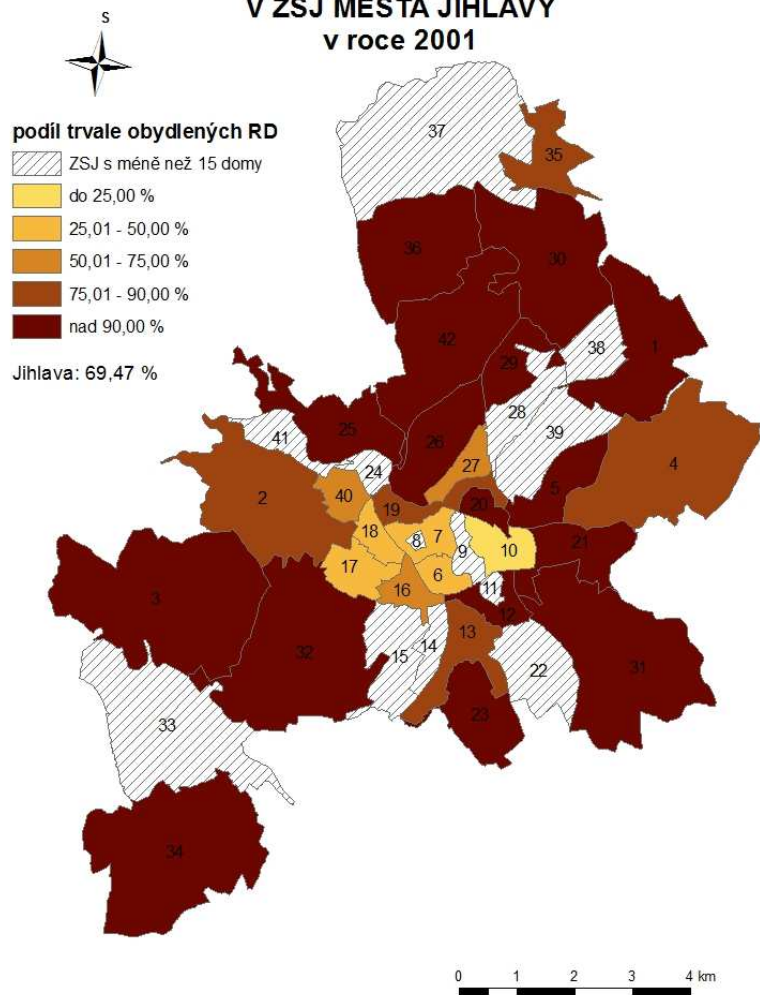
Map. příl. č. 7 Podíly domů postavených v letech 1991 – 2001 v ZSJ Jihlavy

**POČET TRVALE OBYDLENÝCH DOMŮ
V ZSJ MĚSTA JIHLAVY
v roce 2001**



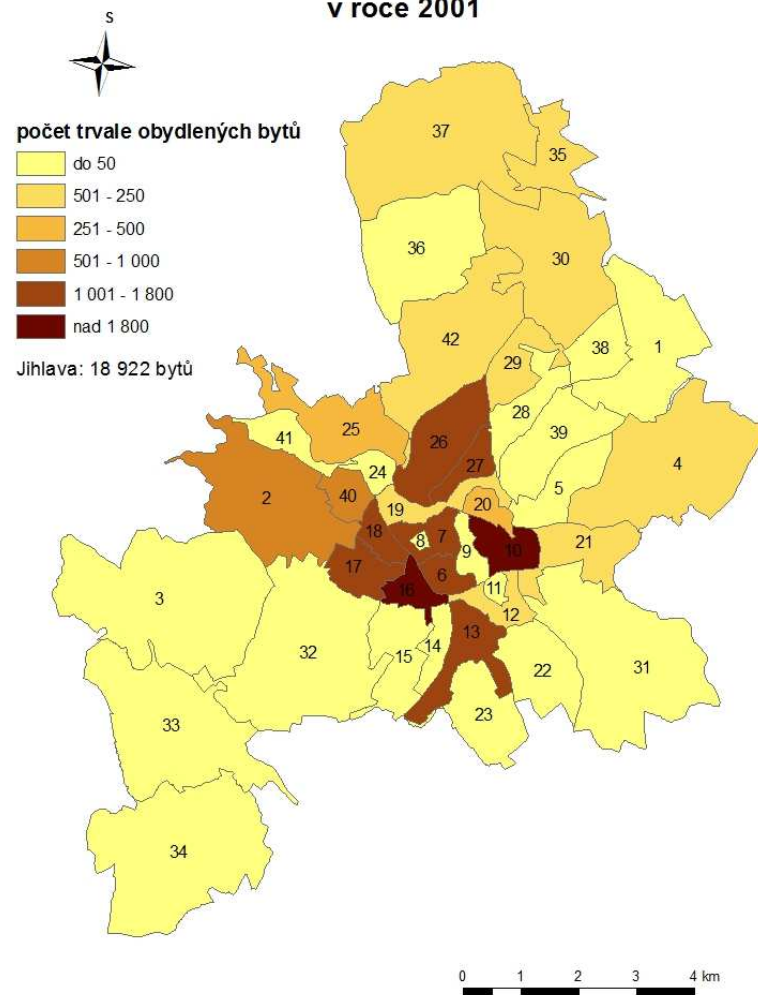
Map. příl. č. 8 Počet trvale obydlených domů v ZSJ Jihlavy v roce 2001

**PODÍL TRVALE OBYDLENÝCH RODINNÝCH DOMŮ
V ZSJ MĚSTA JIHLAVY
v roce 2001**



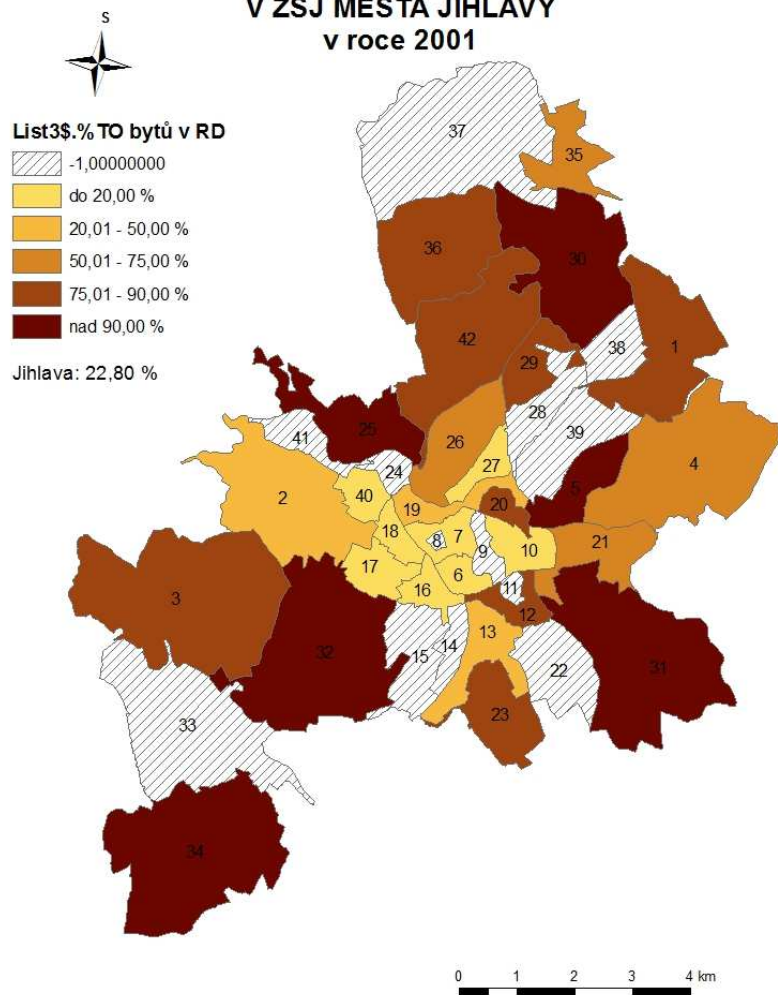
Map. příl. č. 9 Podíl trvale obydlených RD v ZSJ Jihlavy v roce 2001

**POČET TRVALE OBYDLENÝCH BYTŮ V ZSJ MĚSTA JIHLAVY
v roce 2001**



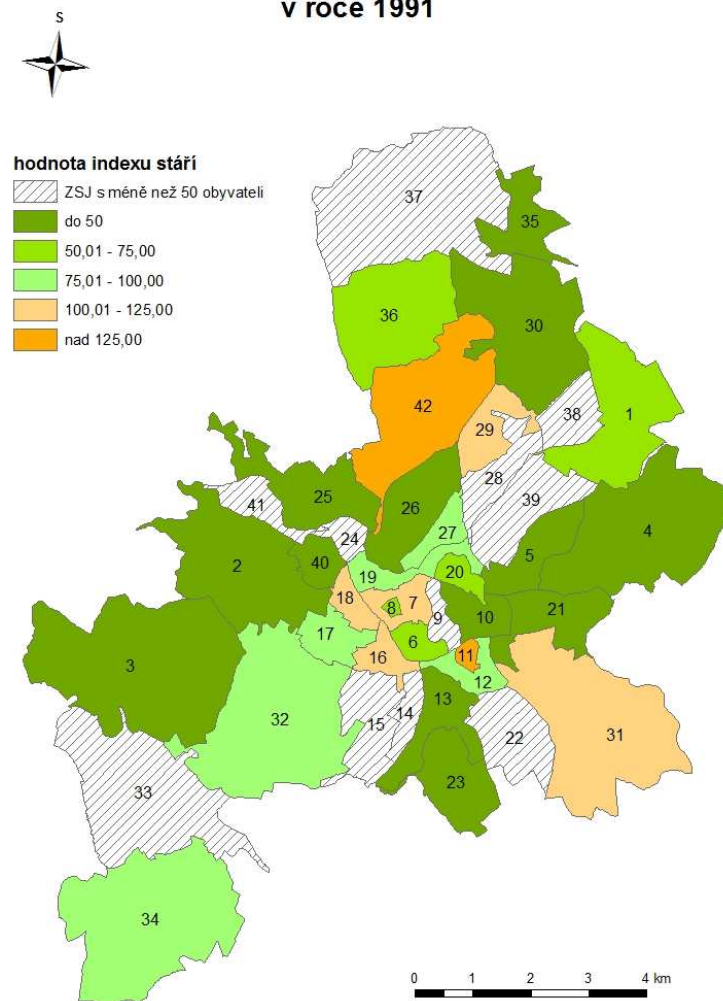
Map. příl. č. 10 Počet trvale obydlených bytů v ZSJ Jihlavy v roce 2001

**PODÍL TRVALE OBYDLENÝCH BYTŮ V RODINNÝCH DOMECH
V ZSJ MĚSTA JIHLAVY
v roce 2001**



Map. příl. č. 11 Podíl trvale obydlených bytů v RD v ZSJ Jihlavy v roce 2001

**INDEX STÁŘÍ V ZSJ MĚSTA JIHLAVY
v roce 1991**

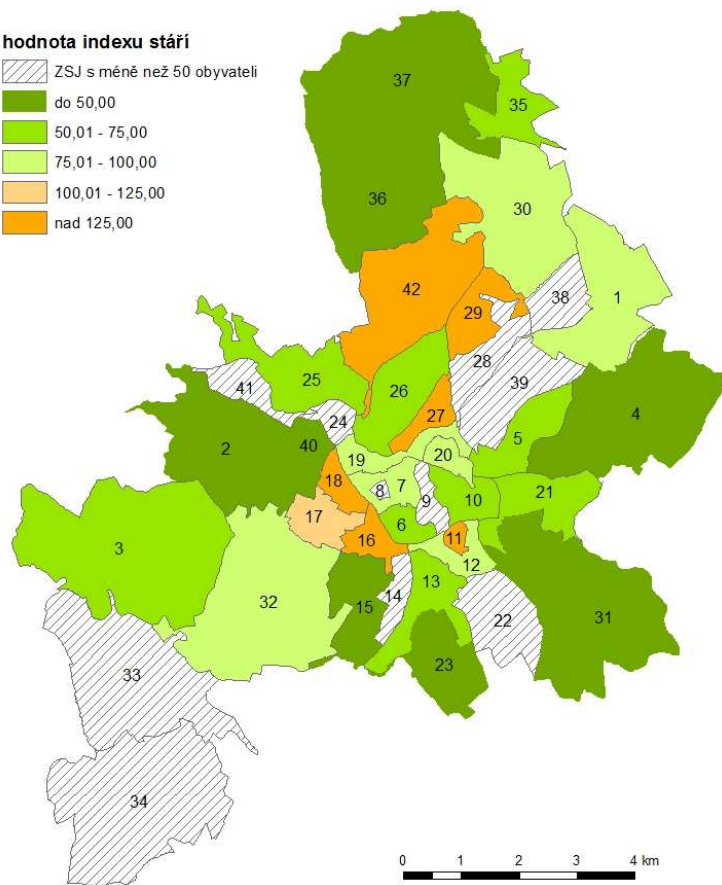


Map. příl. č. 12 Index stáří v ZSJ Jihlavy v roce 1991

INDEX STÁŘÍ V ZSJ MĚSTA JIHLAVY v roce 2001



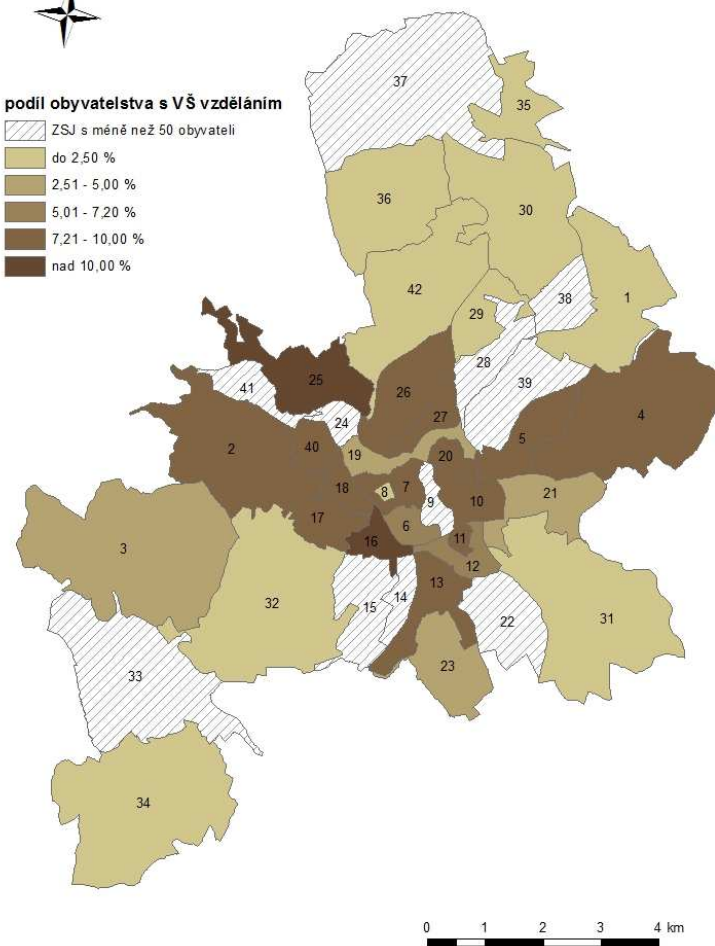
hodnota indexu stáří



PODÍLY VYSOKOŠKOLSKY VZDĚLANÉHO OBYVATELSTVA ZSJ města Jihlavy v roce 1991



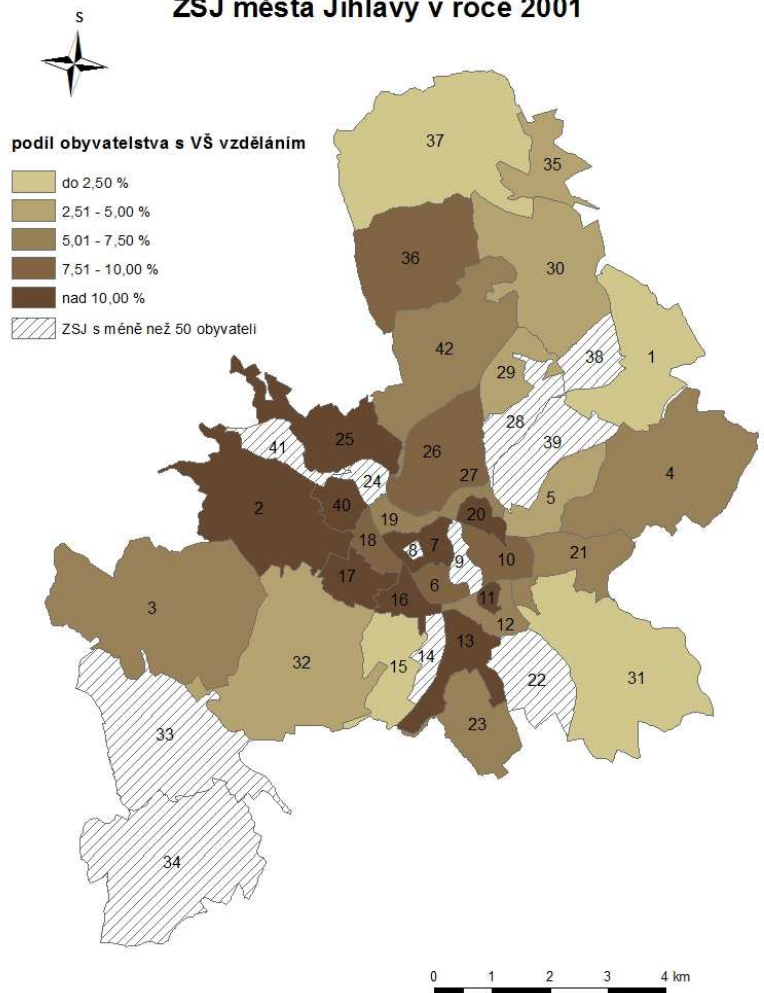
podíl obyvatelstva s VŠ vzděláním



Map. příl. č. 13 Index stáří v ZSJ Jihlavy v roce 2001

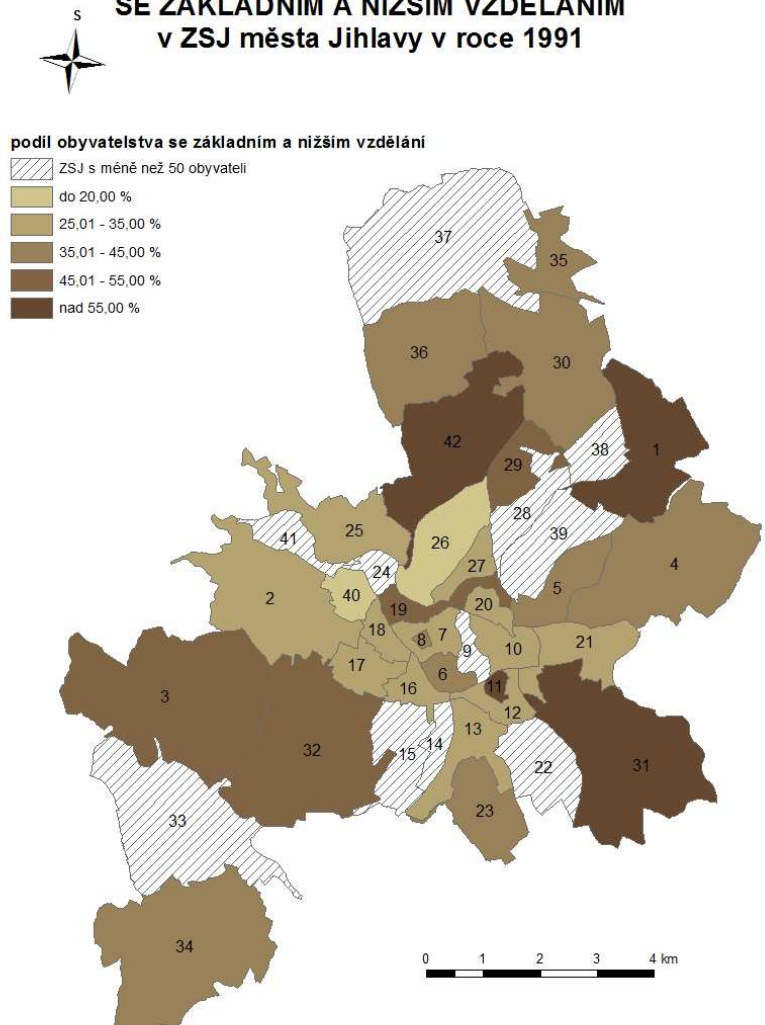
Map. příl. č. 14 Podíl obyvatelstva s VŠ vzděláním v ZSJ Jihlavy v roce 1991

**PODÍLY VYSOKOŠKOLSKY VZDĚLANÉHO OBYVATELSTVA
ZSJ města Jihlavy v roce 2001**



Map. příl. č. 15 Podíl obyvatelstva s VŠ vzdělání v ZSJ Jihlavy v roce 2001

**PODÍLY OBYVATELSTVA
SE ZÁKLADNÍM A NIŽŠÍM VZDĚLÁNÍM
v ZSJ města Jihlavy v roce 1991**

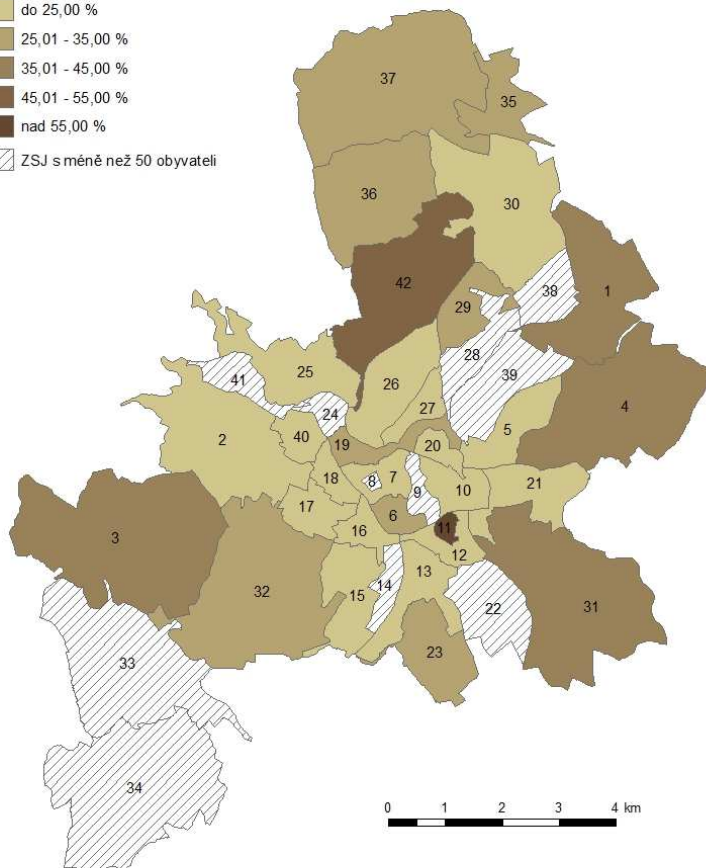


Map. příl. č. 16 Podíl obyvatelstva se základním a nižším vzděláním v ZSJ Jihlavy v roce 1991

PODÍLY OBYVATELSTVA SE ZÁKLADNÍM A NIŽŠÍM VZDĚLÁNÍM v ZSJ města Jihlavy v roce 2001



podíl obyvatelstva se základním a nižším vzděláním

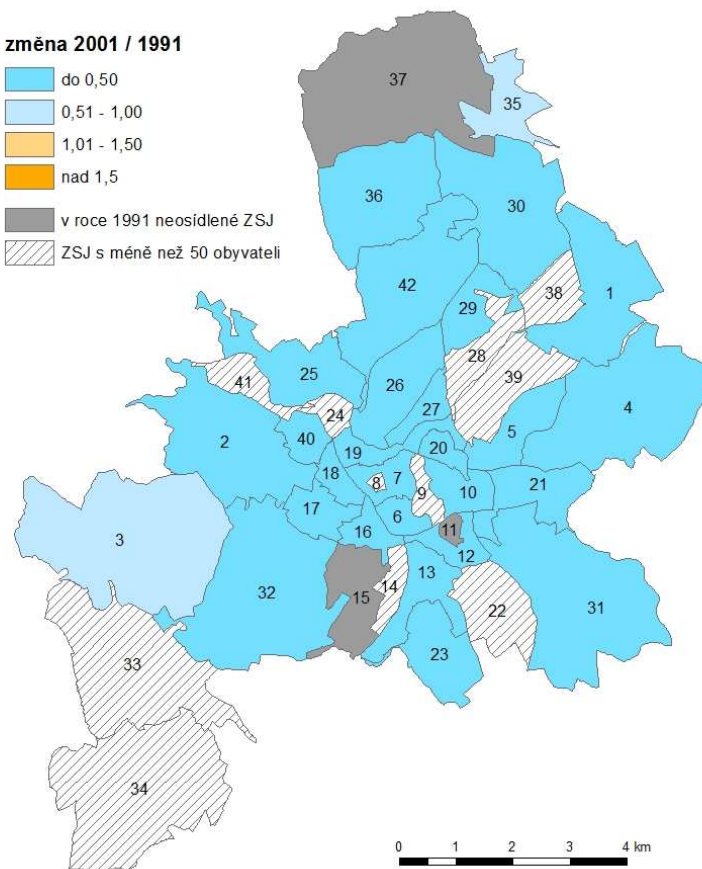


Map. příl. č. 17 Podíl obyvatelstva se základním a nižším vzděláním v ZSJ Jihlavy v roce 2001

ZMĚNA ZASTOUPENÍ PRIMÉRU na obyvatelstvu ZSJ města Jihlavy mezi lety 2001 / 1991



změna 2001 / 1991

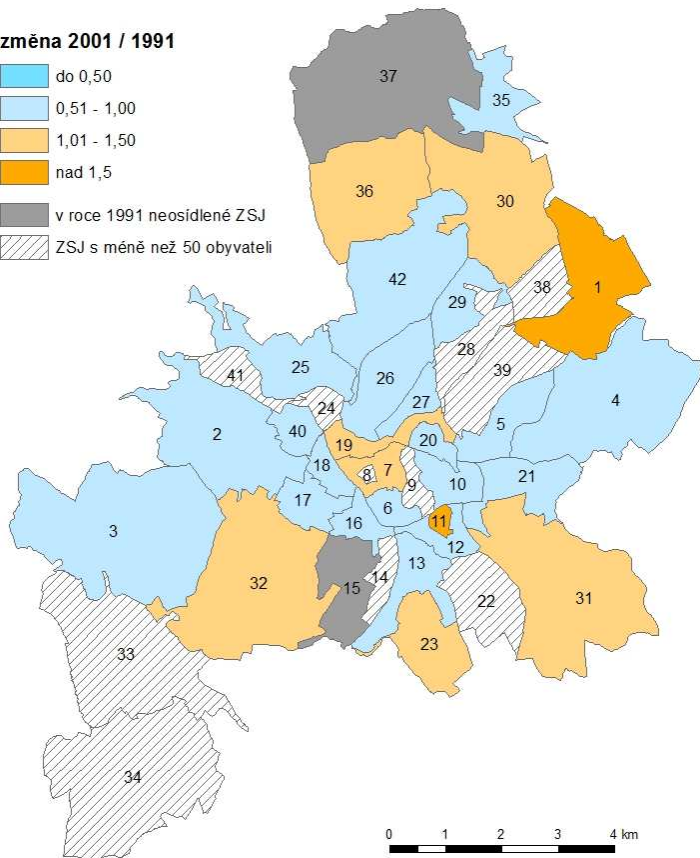
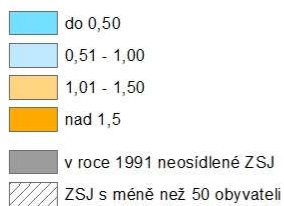


Map. příl. č. 18 Změna podílu zaměstnaných v priméru v ZSJ Jihlavy mezi lety 2001 / 1991

**ZMĚNA ZASTOUPENÍ SEKUNDÉRU
na obyvatelstvu ZSJ města Jihlavy mezi lety 2001 / 1991**



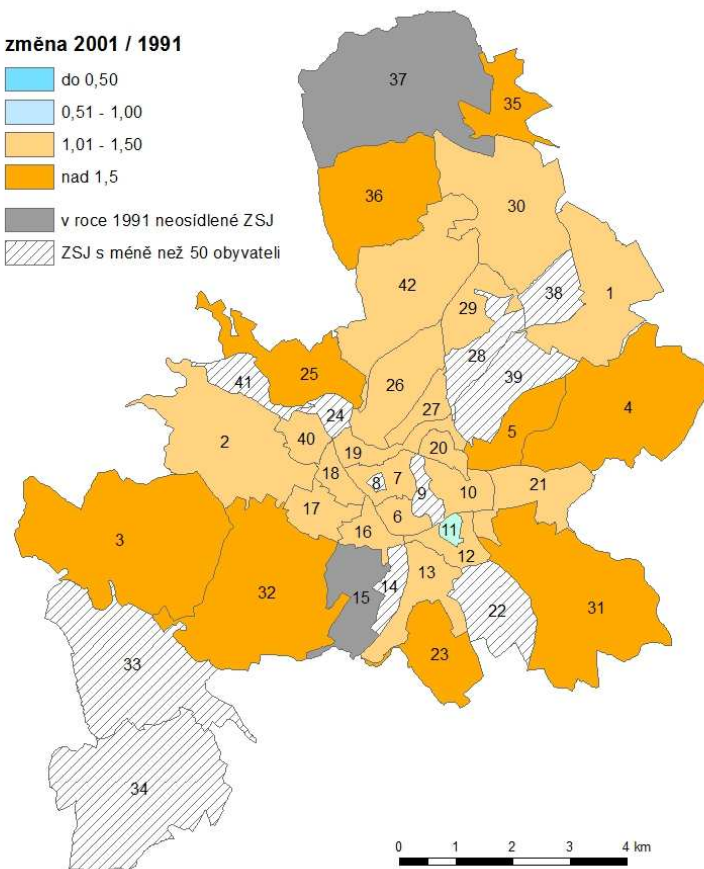
změna 2001 / 1991



**ZMĚNA ZASTOUPENÍ TERCIEŘU
na obyvatelstvu ZSJ města Jihlavy mezi lety 2001 / 1991**



změna 2001 / 1991



Map. příl. č. 19 Změna podílu zaměstnaných v sekundéru v ZSJ Jihlavy mezi lety 2001 / 1991

Map. příl. č. 20 Změna podílu zaměstnaných v terciéru v ZSJ Jihlavy mezi lety 2001 / 1991

Obrazové přílohy

Obr. příl. č. 1: Regulační plán Jihlavy Bedřich Fukse zhruba z roku 1940

Obr. příl. č. 2 Mapa města Jihlavy a okolí z roku 1924

Obr. příl. č. 3: Letecký snímek Jihlavy zhruba z poloviny. 20. století

Obr. příl. č. 4: Letecký snímek Jihlavy z roku 1993 – patrný zejména nárůst sídlišť na okrajích a průmyslové zón v severní části

Obr. příl. č. 5: Letecký pohled na centrum Jihlavy z roku 1923 – na náměstí Krecl, vlevo od náměstí židovská čtvrť, chybějící obvodová komunikace Hradební – Brněnská, ve spodní části továrna Humanic (pozdější Jihlavan, dnes City Park)

Obr. příl. č. 6 Letecký pohled na centrum Jihlavy okolo roku 1980 – na náměstí Prior, vybouraná proluka v židovské čtvrti, obvodová komunikace s mosty na Znojmo a Brno

Obr. příl. č. 7 JV okraj historického centra v roce 1937

Obr. příl. č. 8 JV okraj historického centra v roce 2006

Obr. příl. č. 9: Urbanistická hvězdice ulice Legionářů, Bezručova, Jana Masaryka, Palackého (pohled z Jana Masaryka)

Obr. příl. č. 10 Alej na ulici Jana Masaryka – vlevo budovy Gymnázia Jihlava a Střední průmyslové školy Jihlava

Obr. příl. č. 11 Jihlavský „Krecl“ po druhé světové válce

Obr. příl. č. 12 Dnešní dominanta Masarykova náměstí – obchodní dům Prior

Obr. příl. č. 13 Jedna z nejkontroverznějších staveb po roce 1989 – obchodní centrum City Park v těsné blízkosti historického jádra

Obr. příl. č. 14 Obvodová komunikace Hradební – hlavní průtah městem

Obr. příl. č. 15 Funkcionalistická sokolovna v Jihlavě od architekta Bohuslava Fuchse

Obr. příl. č. 16 Dnešní podoba sídliště Březinovy sady

Obr. příl. č. 17 Budova Domu zdraví

Obr. příl. č. 18 „Nová“ Nemocnice Jihlava na ulici Vrchlického

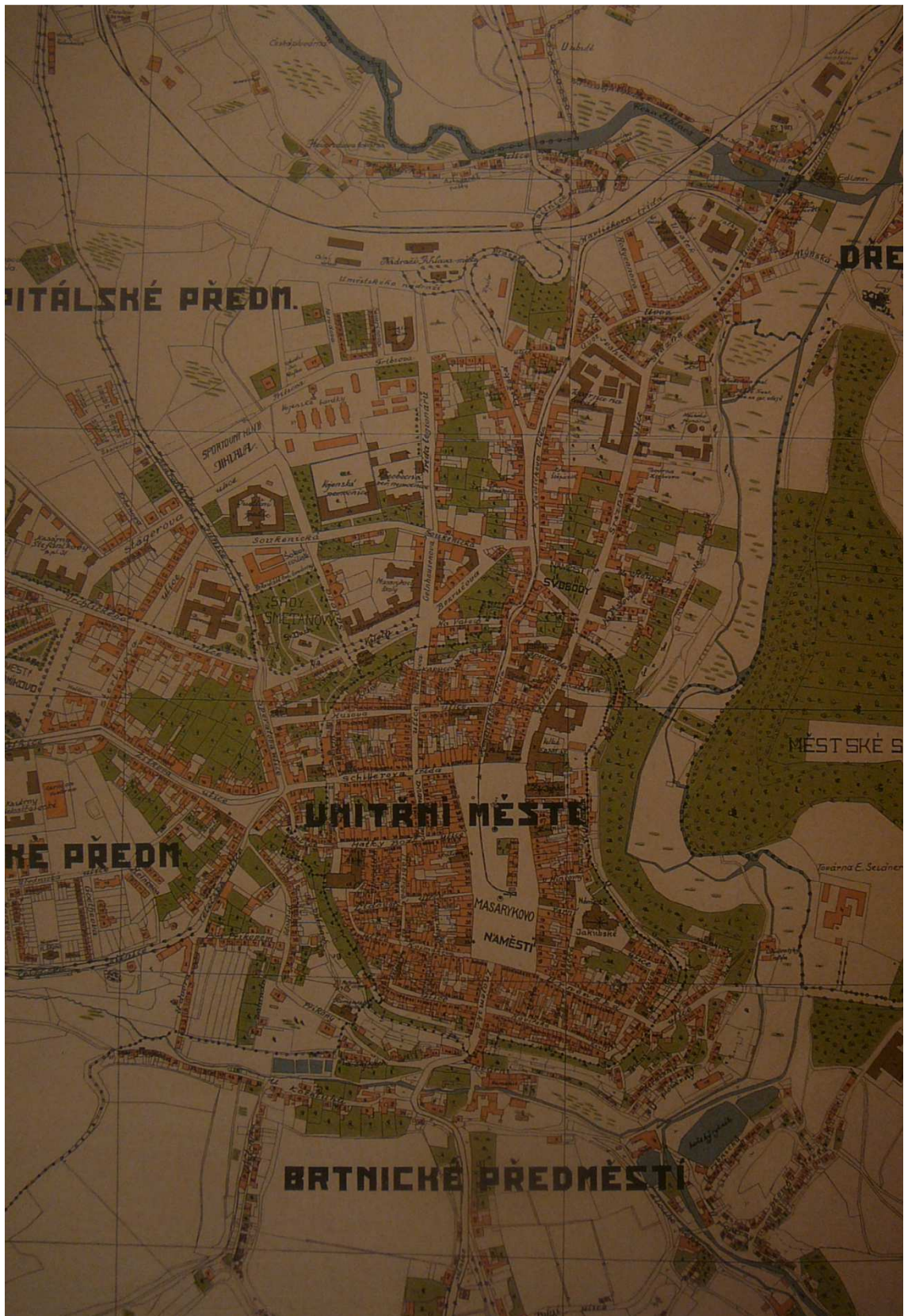
Obr. příl. č. 19 Bytové domy na Horním Kosově – CZ stavební holding

Obr. příl. č. 20 Řadové rodinné domy v lokalitě Na Dolině – CZ stavební holding

Obr. příl. č. 21 Rodinné domy v lokalitě Na Dolině – Bouwfonds



Obr. příl. č. 1: Regulační plán Jihlavy Bedřich Fukse zhruba z roku 1940
Zdroj: SEMOTANOVÁ, E., 2000



Obr. příl. č. 2 Mapa města Jihlavy a okolí z roku 1924
Zdroj: SEMOTANOVÁ, E., 2000



Obr. příl. č. 3: Letecký snímek Jihlavy zhruba z poloviny. 20. století
Zdroj: SEMOTANOVÁ, E., 2000



Obr. příl. č. 4: Letecký snímek Jihlavy z roku 1993 – patrný zejména nárůst sídlišť na okrajích a průmyslové zón v severní části
Zdroj: SEMOTANOVÁ, E., 2000



Obr. příl. č. 5: Letecký pohled na centrum Jihlavy z roku 1923 – na náměstí Krecl, vlevo od náměstí židovská čtvrť, chybějící obvodová komunikace Hradební – Brněnská, ve spodní části továrna Humanic (pozdější Jihlavan, dnes City Park)
Zdroj: SEMOTANOVÁ, E., 2000



Obr. příl. č. 6 Letecký pohled na centrum Jihlavy okolo roku 1980 – na náměstí Prior, vybouraná proluka v židovské čtvrti, obvodová komunikace s mosty na Znojmo a Brno
Zdroj: SEMOTANOVÁ, E., 2000



Obr. příl. č. 7 JV okraj historického centra v roce 1937



Obr. příl. č. 8 JV okraj historického centra v roce 2006



Obr. příl. č. 9: Urbanistická hvězdice ulice Legionářů, Bezručova, Jana Masaryka, Palackého (pohled z Jana Masaryka)
Zdroj: vlastní foto



Obr. příl. č. 10 Alej na ulici Jana Masaryka – vlevo budovy Gymnázia Jihlava a Střední průmyslové školy Jihlava
Zdroj: vlastní foto



Obr. příl. č. 11 Jihlavský „Krecl“ po druhé světové válce
Zdroj: BERAN, 2006



Obr. příl. č. 12 Dnešní dominanta Masarykova náměstí – obchodní dům Prior
Zdroj: vlastní foto



Obr. příl. č. 13 Jedna z nejkontroverznějších staveb po roce 1989 – obchodní centrum City Park v těsné blízkosti historického jádra
Zdroj: vlastní foto



Obr. příl. č. 14 Obvodová komunikace Hradební – hlavní průtah městem
Zdroj: vlastní foto



Obr. příl. č. 15 Funkcionalistická sokolovna v Jihlavě od architekta Bohuslava Fuchse
Zdroj: Krajský úřad kraje Vysočina, c2002 – 2008



Obr. příl. č. 16 Dnešní podoba sídliště Březinovy sady
Zdroj: vlastní foto



Obr. příl. č. 17 Budova Domu zdraví
Zdroj: vlastní foto



Obr. příl. č. 18 „Nová“ Nemocnice Jihlava na ulici Vrchlického
Zdroj: vlastní foto



Obr. příl. č. 19 Bytové domy na Horním Kosově – CZ stavební holding
Zdroj: CZ stavební holding, a. s., 2012



Obr. příl. č. 20 Řadové rodinné domy v lokalitě Na Dolině – CZ stavební holding
Zdroj: CZ stavební holding, a. s., 2012



Obr. příl. č. 21 Rodinné domy v lokalitě Na Dolině – Bouwfonds
Zdroj: Bouwfonds, 2012