

Role měst do 5 tisíc obyvatel velikosti v sídelní struktuře širšího regionu a její vliv na kvalitu služeb v těchto městech

The role of towns under 5 thousands people in the region structure and its impact on the quality of services in these towns

Ondřej Madar

Abstract:

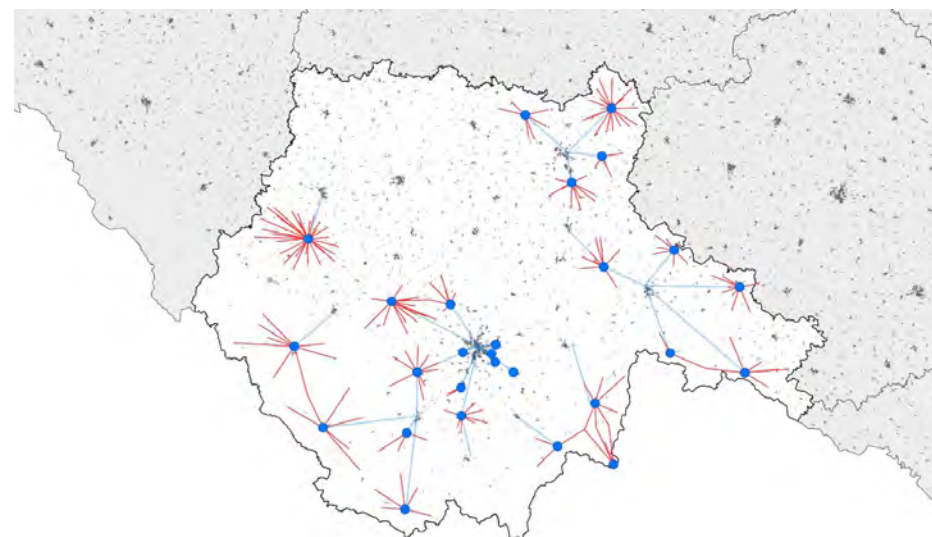
The main aim of the paper is to show the interdependence of small towns of 2 to 4 thousand inhabitants with settlements that are larger, or smaller to them. It is the function of these small towns in the framework of their region that influences their internal form, which the paper tries to prove through the results of the analysis carried out on a sample of all towns in the South Bohemian region that meet the population range mentioned above. Some of the problems of small towns are much more related to the context of their region than to their internal structure and form. This paper focuses on the issue of the quality of amenities, with a particular focus on commercial amenities. The attractiveness of a city is often measured by its own inhabitants precisely in relation to the existence of these elements, and so the available comparisons, such as the company's individual 'Municipalities in Data' indices, which rank municipalities in the overall so-called Quality of Life Index, are very often based on comparisons of amenity elements. It is therefore clear that amenities are essential to the attractiveness of a settlement. Yet small towns, and rural settlements in particular, are logically the most problematic category of settlements in this perspective. The paper therefore brings a new perspective to these comparisons and focuses specifically on assessing the quality of amenities, which it does through in-depth data analysis. The results are then compared with the role of the town in the settlement structure expressed by its catchment area, or the transport relations between the town under study and its related settlements. As a result, the cities are divided according to their roles in the settlement structure of the South Bohemian region and the relationship between this role and the quality of amenities is found. Subsequently, with these results it is possible to determine which towns are below the regional average in this aspect and which, on the opposite, can serve as good examples of a small town. The paper is part of a broader work aiming to develop a comparative methodology that could help municipalities identify their reserves in amenity quality and then be able to address these effectively through urban and spatial planning tools.

Keywords:

Settlement; amenities; catchment area; commuting; roles of the town; services

MADAR, Ondřej (2023). Role měst do 5 tisíc obyvatel velikosti v sídelní struktuře širšího regionu a její vliv na kvalitu služeb v těchto městech. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 16*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 60–76. ISBN 978-80-01-07215-8. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>



Obr. 1 – Vazby sídelní struktury zkoumaných malých měst jihočeského kraje (Madar 2022)

1 Úvod

Příspěvek zaměřený na vzájemný vztah kvality občanské vybavenosti a role malého města v sídelní struktuře regionu mapuje možné souvislosti mezi polohou malých měst vůči jejich větším sousedním sídlům, popřípadě kvalitou dojížděky a nakonec vztah mezi formou a velikostí spádového území obce a kvalitou jeho občanské vybavenosti.

Výsledky shrnuté tímto příspěvkem vychází z důkladné analýzy vypracované v rámci dizertační práce autora příspěvku, která se zaměřila na statistické a maximálně objektivní zkoumání parametrů malých měst. Na jedné straně tohoto průzkumu stály parametry urbanistické a především ty týkající se zasazení sídelního celku do širší sídelní struktury regionu. Tyto vyzkoumané údaje byly následně porovnávány s kvalitou občanské vybavenosti, která je v tomto případě reprezentována parametrem rozmanitosti občanské vybavenosti. Ten analýza využívá pro exaktní pojmenování jinak špatně definovatelné kvality vybavenosti takto malých sídel.

Výsledkem tohoto porovnání je pojmenování nedostatků některých konkrétních měst, nebo naopak vyzdvihnutí měst, která si v citované statistice vedou lépe než jiná srovnávaná. Především je ale cílem najít zobecnitelná tvrzení poukazující na urbanistické a územně plánovací parametry vedoucí k vyšší statistické šanci na výskyt komerční občanské vybavenosti, která není podmíněna přímými zásahy samosprávy a státní správy. Právě nepřímé urbanistické a územně plánovací vlivy, které mohou být ovlivněny především samosprávou měst, mají být výsledkem práce a vodítkem k budoucímu rozhodování v území.

Nejprve je ale nutné definovat, jaké jsou hypotézy výzkumu a o jaká města se vlastně jedná. Proč se příspěvek věnuje právě jim a také, jakou vybavenost popsána analýza sleduje.

2 Hypotéza výzkumu

Jak bylo řečeno v úvodu, analýza a následně i tento příspěvek zkoumají vztah sídelní struktury regionu a komerční občanské vybavenosti měst v centru těchto regionů. Základní výzkumnou otázkou tedy bylo, zda tento vztah existuje a případně jaký je. Tato závislost následně byla definována hypotézou, která zní takto: **Občanská vybavenost města je závislá na roli v sídelní struktuře.**

Následně ale bylo nutné přesněji definovat, o jakou závislost by se tedy mělo jednat. Při této otázce je potřeba rozhlédnout se do regionu obklopujícího zkoumané sídlo a sledovat jeho vztahy s většími, ale i menšími sídly v okolí. Vzhledem k tomu, že zkoumaná sídla jsou někde na hranici mezi venkovskou formou osídlení a městským životem, byl jako první definován vztah k významnějším městům v okolí, do jejichž spádového území zkoumaná města patří. Proto byla základní hypotéza definována tak, aby hodnotila tento vztah na základě úrovně závislosti zkoumaného sídla na jeho větším středisku. Definice dílčí hypotézy zní takto: **Kvalita občanské vybavenosti je tím vyšší, čím menší a hůře vybavené je nejbližší významnější sídlo v urbanistické struktuře osídlení.**

Když se soustředíme přímo na město samotné, tak není složité hledat popisný parametr, který, který by lépe vystihoval kupní sílu a význam tohoto celku. Samozřejmě se jedná o počet obyvatel města, jakožto základní definiční údaj každého města. Druhá dílčí hypotéza zaměřená na město samotné tedy zní: **Kvalita občanské vybavenosti je tím vyšší, čím větší je počet obyvatel města**

Když analýza dojde k výsledkům sídelních vztahů směrem nahoru a po zaměření se na interní popis města, tak zbývá definovat vztah tohoto k sídlům, která jsou menší, než zkoumaná jednotka. Většina měst totiž zcela neopominutelně obsluhuje svojí občanskou vybaveností, a to i tou komerční, i obce, které jsou ještě menší, tedy jednoznačně venkovské, a nacházejí se v jeho spádovém území. Právě spádové území a jeho parametry jsou tedy poslední dílčí hypotézou, která popisuje v předložené analýze vztah města k sídelní struktuře, které je součástí. Popis tohoto vztahu je tedy reprezentován definicí: **Kvalita občanské vybavenosti je tím vyšší, čím větší je počet obyvatel celého spádového území.**

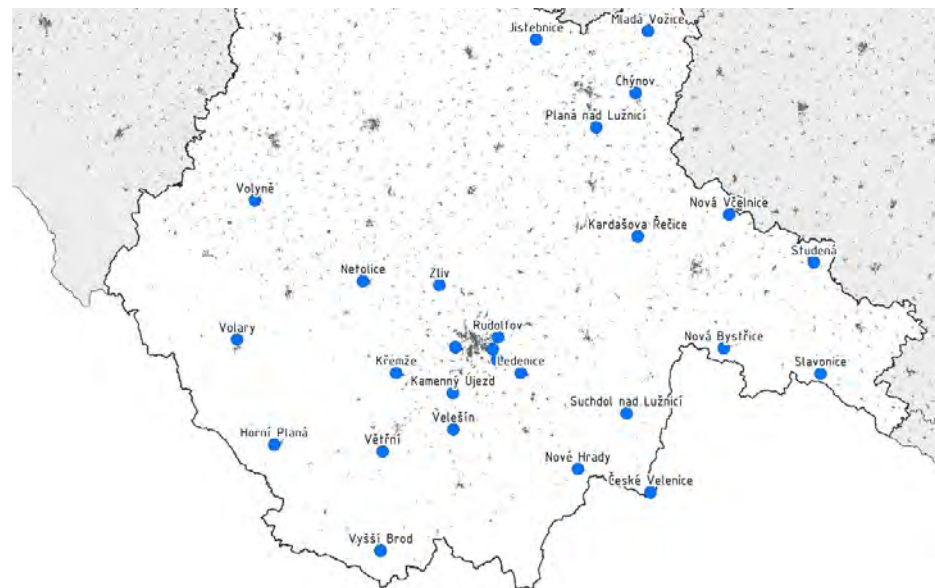
Analýza se tedy opírá o tři dílčí hypotézy určující roli města směrem nahoru, směrem dovnitř a nakonec směrem dolů. Výsledky tedy určují, které části těchto vzájemných vztahů jsou pro další zkoumání relevantní a které naopak nejeví znaky závislosti.

3 Definování malého města pro účely příspěvku a výběr zkoumaných měst

Jako první je potřeba říct, jakých sídel se příspěvek a analýza, která je jeho hlavním podkladem, týká. Města a jejich velikost se v čase mění stejně, jako se mění kritéria právě pro to, co ještě městem nazýváme. Zákon č. 128/2000 Sb., tedy Zákon o obcích v § 3, odst. 1. definuje město jako „Obec, která má alespoň 3 000 obyvatel, je městem, pokud tak na návrh obce stanoví předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády.“ (Zákon č. 128/2000 Sb., 2000) Dle této definice by tedy městem nešlo nazývat ani některá se zkoumaných sídel, jelikož jsou menší, než tato hranice určuje. V sídelní struktuře ČR jsou malá města velmi tradiční formou osídlení, jelikož vznik většiny z nich sahá do období středověku. Proto také mají městský charakter v sídelní struktuře i taková sídla, která počet 3000 obyvatel nesplňují. I vypracovaná analýza zkoumá sídla přesně na této hranici a to právě proto, že nejmenší sídla označovaná jako města jsou kombinací městského a venkovského způsobu života a tak není zcela jasné, jaké nároky na občanskou vybavenost mají mít a jaký standart tedy mohou jejich obyvatelé vyžadovat a zástupci města následně uplatňovat při hodnocení.

Rozmezí počtu obyvatel, které vydefinovalo vzorek podrobený analýze začíná počtem 2000 obyvatel. Tudíž jsou v práci zahrnuty i některé městyse. Horní hranice byla dána především s ohledem na počet vzorků v jihočeském kraji. Města nad 4 tisíce obyvatel již řeší jiné provozní problémy a výzvy spojené právě s vybaveností, kdy dost často již jde o otázku kvantity. Jednotlivé druhy vybavenosti v nich většinou jsou zastoupeny, ale problém je v jejich množství a kvalitě služeb, které poskytují. Zároveň srovnávání měst o téměř dvojnásobném, respektive polovičním rozmezí obyvatel přináší obtíže spojené s relevancí takového porovnání. Proto bylo rozhodnuto o rozmezí od dvou do čtyř tisíc obyvatel. Jedná se tedy dle zákona o obcích (Zákon č. 128/2000 Sb., 2000) o nejmenší možná města a naopak největší venkovská sídla ve zkoumaném území.

Dalším kritériem pro výběr vzorků bylo zvolené území. Aby nebyla sídla vybírána tendenčně a subjektivně, bylo nutné vymezit rozsah území, ve kterém dojde k analýze VŠECH sídel splňujících předchozí kritérium počtu obyvatel. Pro tento účel se zvolil, stejně jako v dizertační práci autora, celý jihočeský kraj. Toto vymezení zadání dává dohromady 27 malých měst, která splňují kritérium počtu obyvatel. To je již dostatečně velký počet měst, aby se ukázaly rozdíly mezi jednotlivými městy a ty se daly, byť samozřejmě s rezervou, zobecnit.



Obr. 2 – Vybraná města

4 Sídelní struktura

Česká republika, ostatně jako většina střední Evropy, má jedinečnou, výjimečně hustou síť sídel. Je to dáno historií a intenzitou rozvoje celého tohoto regionu. Tato sídla, od velkoměst, přes středně velká města až k venkovským sídlům a samotám tvoří síť, která má propojenou a zemědělskou tradicí utvářenou strukturu. Sídelní strukturu definuje například Slovník soudobého urbanismu od Jiřího Hrůzy takto:

„Každá sídelní soustava i její jednotlivé články, aglomerace, města, obce i jejich části mají určité vnitřní uspořádání a vzájemné vztahy svých jednotlivých komponent, které bývají obvykle označovány jako struktura. Je přitom možno rozlišovat zejména strukturu sociální, ekonomickou, funkční a prostorovou, které spolu vzájemně souvisejí.

Východiskem je sociální struktura, charakterizovaná společenským uspořádáním, sociální, profesionální, věkovou a případně i národnostní skladbou obyvatelstva. Tyto ukazatele souvisejí bezprostředně se sociálním řádem, stejně jako ekonomická struktura, vyjadřující charakteristiku výrobních sil, význam a podíly jednotlivých odvětví výroby služeb i správních, kulturních, školských a vědeckých institucí.

Základní sociální a ekonomické funkce uspořádání jsou pak promítnuty do prostoru a projevují se ve funkční struktuře. Ta vyjadřuje především rozmístění jednotlivých druhů pracovišť, bydlišť, vybavení a služeb, rekreačních zařízení a různých institucí a jejich vzájemné vazby a dostupnost.

Vlastním ztělesněním sociálního a funkčního uspořádání města a zároveň vyjádřením estetických představ a kulturní úrovně společnosti je pak jeho prostorová struktura, odrážející se v jeho půdorysné dispozici, uspořádání a vazbách uliční sítě a prostorů, rozložení volných a zastavěných území, hmotovém uspořádání, výškovém zónování a rozložení dominant, siluetě i včlenění do přírodního prostředí. To znamená, že prostorová struktura je fyzickým vyjádřením kompozice města a jeho funkčního obsahu.

V tomto smyslu je struktura města i osídlení jeho nejsoubornějším projevem a zaslouží si jak v teorii, tak i v praxi územního plánování a výstavby daleko větší pozornost než doposud. Nejde přitom jen o statické zvládnutí struktury, ale o její vývoj a změny v prostoru a v plynutí fyzického i společenského času. Prostorová struktura je při tom odrazem společenských procesů, které ji formují podle svých potřeb, ale zároveň na tyto procesy aktivně působí buď jejich usnadňováním a podporou, nebo také jejich ztěžováním a brzděním.

Současný urbanismus se zabývá pouze některými aspekty společenské a hmotné struktury města a dochází k určitým zevšeobecněným představám o jejím základním uspořádání. Nejznámějším z nich je princip koncentrického uspořádání jednotlivých pásem, který vzniká působením gravitačních, centripetálních a centrifugálních sil a bývá aplikován pro rozložení obyvatel, jejich hustotu, hodnotu městských území, výšku zástavby a podobně. Dalším obecnějším principem je sektorové uspořádání, případně uspořádání polycentrické. Skutečná struktura bývá v jednotlivých případech mnohem složitější, je ovlivněna mnoha faktory a navíc je ji možno označit do určité míry za kinetickou a dynamickou. Kromě toho je struktura města tvořena nejen územími a objekty, přizpůsobenými pro určité funkce a jim odpovídající činnosti, ale také je spojujícími komunikačními koridory, sloužícími pohybu a přesunu hmot, lidí a informací.

Smyslem zkoumání struktury osídlení a měst je především pochopit rozmístění jednotlivých aktivit v prostoru, rozpoznat zákonitosti tohoto rozmístění i vzájemných vztahů a umět pak předvídat, plánovat, regulovat a usměrňovat další vývoj v kladném smyslu a v zájmu optimálních podmínek existence společnosti a člověka.“ (Jiří Hrůza 1977)

5 Metodika výzkumu

5.1 Určení kvality vybavenosti

Počty a kvalita prvků občanské vybavenosti je přebírána z dalších prací autora na toto téma. Tabulka s kvalitativním hodnocením je tedy vyhodnocena stejnými metodami, jako v případě jiných prací autora. Jedná se o monitoring vybavenosti manuálně provedený s pomocí mapových serverů a uličních fotek. Tyto údaje byly dále zaříděny a byl u jednotlivých měst určen cílový koeficient kvality občanské vybavenosti.

Tento koeficient vyhodnocuje počet DRUHŮ občanské vybavenosti na 100 obyvatel města.

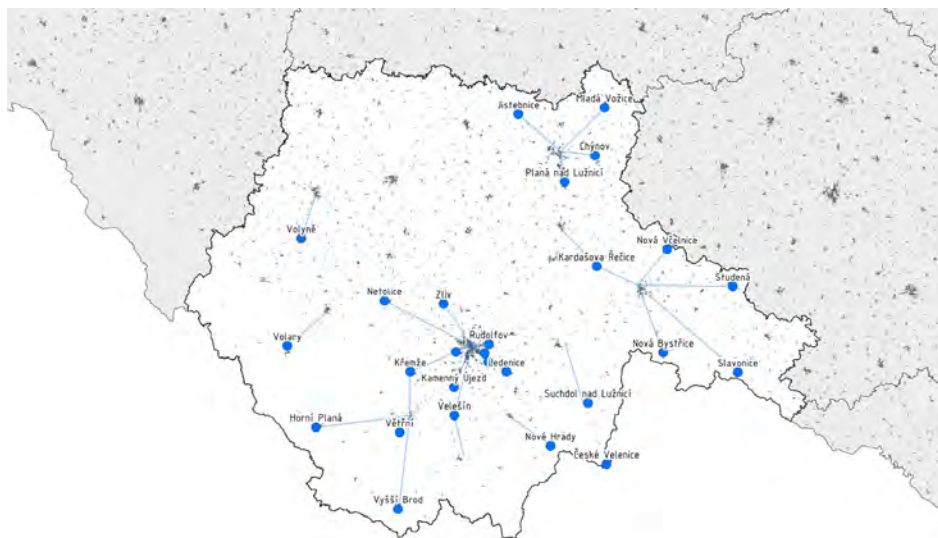
K tomuto číslu práce došla skrze porovnávání celkového počtu prvků vybavenosti, který ovšem vytvářel značné statistické odchylky u měst, která mají některého specifického druhu vybavenosti výrazně více, než jiná města. Příkladem jsou turisticky atraktivní lokality, kde je často zásadně více ubytovacích zařízení, než v jiných městech veškeré další vybavenosti. Proto bylo logickým krokem přejít na hodnocení počtu rozdílných druhů vybavenosti, kde například 10 penzionů promlouvá do statistiky pouze jako přítomnost tohoto druhu vybavenosti skrze číslovku 1. Díky tomu se dá lépe zhodnotit rozmanitost vybavenosti, což je ve výsledku pro místní obyvatele mnohem prospěšnější parametr. Pro malé město není nutně výhodou, když je úzce orientované na jeden segment služeb, jelikož to nereprezentuje možnosti, které má místní obyvatelstvo při saturování dalších svých potřeb. Na jejich životy tak již nemá přespříliš velký vliv, když má nabídku šesti různých autoservisů, nebo hotelů, ale zásadní dopad má, jestli ve městě je alespoň jeden, nebo není žádný.

Nakonec došlo ještě ke korektuře, která přepočítala tuto pestrost na 100 obyvatel daného města, což částečně maže rozdíly mezi různě velkými městy a vytváří tak přesnější porovnání různě velkých měst. Nutno ovšem podotknout, že tento postup je platný pouze pro takto malá města a na větších sídlech nebyl testován!

5.2 Role města v sídelní struktuře

Sídelní struktura jihočeského kraje je velmi provázanou sítí měst a obcí. Ty se navzájem jednoznačně ovlivňují a tak není možné je zkoumat samostatně bez přihlídnutí k jejich okolí. Zároveň je tato struktura založená z většiny historicky a její doplňování bylo v průběhu posledního století menší, než tomu je v jiných českých regionech. V rámci kraje tak můžeme rozdělit sídla na více druhů, nebo podkategorií, které vystihují roli sídla v organismu kraje. Pojmenování těchto rolí má za cíl co nejvěrněji popsat skutečné funkce města ve struktuře, avšak tato problematika je natolik složitá a pro každé město individuální, že se jedná spíše o přibližné zařazení a pojmenování. Byly tak vytvořeny celkem tři kategorie sídel. Prvním jsou sídla středisková, která plní roli centra pro značné spádové území, dále potom města provinční, která tak velké spádové území nemají, ale přesto jsou svojí vybaveností zásadní pro nezanedbatelné území a jeho obyvatele a nakonec se jedná a města přidružená, která plní pouze funkci bydlení a nemají své vlastní spádové území. Naopak jsou většinou blízko většího města v jeho spádovém území.

Zařazení měst do těchto kategorií je ale čistě exaktní a vychází z jednoznačného klíče. Předpokladem je, že poměr mezi počtem obyvatel spádového území je v přesně daném poměru k počtu obyvatel města samotného. Tím vzniká parametr, který rozděljuje města do zmiňovaných kategorií. Nastavení hranic však vzniklo až na základě výzkumu v těch mezích, které se zdáli být zlomové a vznikal kolem nich velký rozdíl mezi jednotlivými městy.



Obr. 3 – Spádování zkoumaných měst do větších sídel vycházející z doby dojížděky autem v minutách času. V případě podobné časové dostupnosti je město přiřazeno k oběma větším sídlům. (Madar 2022)

5.3 Rozdělení měst dle rolí v sídelní struktuře

5.3.1 Střediskové město

Město, které v sídelní struktuře plní roli střediska vybavenosti nejen pro sebe, ale i pro rozlehlé spádové území. Jedná se o města, která mají větší počet obyvatel spádového území, než obyvatel jejich samotných. Pro účely porovnání se jedná o města s poměrem obyvatel spádového území k obyvatelům města samotného vyšším, než 1,2. Tedy počet obyvatel spádového území je 1,2 krát vyšší, než počet obyvatel města samotného.

5.3.2 Provinční město

Jedná se o města, která se nacházejí většinou dál od většího sídla a plní tak roli střediska pro své okolí, ale jejich spádové území není natolik obydleno, aby celkový počet obyvatel města a jeho spádového území výrazně rostl vlivem spádového území, nebo se jedná o drobnější rozlohu spádového území. Pro účely porovnání se jedná o města s poměrem obyvatel spádového území k obyvatelům města samotného od 0,4 do 1,2. Prakticky se tedy jedná o města, která mají stejné, nebo menší, avšak ne zanedbatelné, spádové území, jako je počet obyvatel samotného města.

5.3.3 Přidružené město

Jedná se o sídla, která slouží převážně k bydlení svých obyvatel, ale v sídelní struktuře neplní funkci nositele vybavenosti pro okolní obce. Dojížděka do zaměstnání a do školy zde obvykle bývá nízká, naopak počet vyjíždějících je vysoký směrem k většinou blízkému většímu sídlu. Pro účely porovnání se jedná o města s poměrem obyvatel spádového území k obyvatelům města samotného nižším, než 0,4.

6 Vyhodnocení analýzy

Pro účely vyhodnocení analýzy byla města popsána, byly o nich zaznamenány statistické údaje a také byla vyrobena pro každé město karta, na které se informace shromažďují v přehledné formě. Z těchto karet následně byly převzaty vyzkoumané údaje do jednotlivých porovnání a z nich vychází vyhodnocení tří zkoumaných hypotéz. V následujících kapitolách budou popsány parametry, u kterých se prokázal částečný vliv, až už u konkrétních měst, nebo takový, který je možné zobecnit.

6.1 Vyhodnocení vlivu dojíždění

Malá města jsou v rámci sídelní struktury širšího území vždy částečně závislá na sídlech větších a vybavenějších. Dnešní způsob života je převážně městský a důvody, proč se nastěhovat a žít ve větším sídle, jsou z hlediska sociologického i ekonomického silné (Ferenčuhová 2013). Lepší pracovní příležitosti a kvalitnější občanská vybavenost. Spousta lidí ale stále touží žít v klidném prostředí, které se více, či méně blíží tomu venkovskému. To s sebou přináší benefity, které jsou pro velkou část populace ještě zásadnější a stojí této skupině za to, aby pro ně obětovali část pohodlnosti, kterou velké město přináší. Atraktivní krajina, klidné prostředí a komunitní pospolitost mohou nalákat tak značnou část populace, že se maloměsta i vesnice stále těší v České Republice oblibě a pro rozmanitost životního prostředí je to jediné dobře. Lidé, kteří tuto variantu zvolí, ale často chtějí kombinovat oba způsoby života během svých pracovních dní. Chtějí čerpat výhody pracovních příležitostí, potažmo kvalitnějšího vzdělávání velkého města, ale odpoledne se chtějí vrátit a trávit čas v klidném malém městě. Dojíždění do práce, či školy, tak ovlivňují každodenní život obou těchto pólů. Autobusy, vlaky a auta míří každé ráno do okresního, nebo krajského města, kde nasatí administrativní centra plná pracovních příležitostí, potažmo vzdělávacích institucí a maloměsta během této doby zůstanou o něco prázdnější. Naopak odpoledne se tyto cestující vrací a tempo velkoměsta se trochu zklidní a změní podobu (Hannelore Schläfferová, 2016; City: Život v ulicích plánovaného města) V ulicích začne proudit více lidí mířících do kaváren, restaurací a na nákupy, místo aut, která již odjela zpět do svých obcí. Naopak v maloměstě tyto auta přijedou ke svým domovům a je otázka, co se děje potom s jejich vlastníky, kteří takto přijeli z práce.

Zásadní na tomto fenoménu dojíždění pro téma občanské vybavenosti je to, jaké všechny potřeby dojíždějící saturevali po práci ještě ve velkém městě a jaké naopak chtějí nechat na návrat do své obce. Pokud vyjíždějící za prací z maloměsta nakoupí v místě, kde pracují, potažmo tam budou využívat i další služby, tak je jasné, že tyto služby přicházejí o zákazníka v tomto maloměstě, resp. budou mít tržby pouze od obyvatel, kteří ve městě přes den zůstávají. Počet vyjíždějících je přitom u tohoto druhu obcí značný.

V rámci srovnávací analýzy na zvoleném vzorku jihočeských maloměst byl z dat ČSÚ zaznamenán a seřazen počet dojíždějících do zaměstnání a do škol. Zároveň i počet vyjíždějících za stejnými účely do jiných měst, většinou právě těch okresních, nebo přímo do Českých Budějovic. Tyto data ukazují, že u většiny takto velkých měst převažuje počet lidí, kteří jezdí za prací, nebo studiem do většího města, nad počtem lidí, kteří do města dojíždějí. Tento fakt reprezentuje následující tabulka.

město	POČET OBYV	počet vyjíždějících	počet dojíždějících	rozdíl	Druhy OV / 100 obyv.
Volyně	3074	709	524	-185	2,11
Slavonice	2468	432	297	-135	1,78
Horní Planá	2114	282	219	-63	1,75
Netolice	2581	566	364	-202	1,59
Vyšší Brod	2528	388	386	-2	1,50
Nové Hrady	2551	533	383	-150	1,41
Křemže	2855	787	166	-621	1,30
Nová Bystřice	3316	475	315	-160	1,24
Mladá Vožice	2725	494	385	-109	1,14
Nová Včelnice	2278	610	223	-387	1,14
Rudolfov	2541	873	357	-516	1,14
Ledenice	2387	699	120	-579	1,13
Volary	3809	736	261	-475	1,12
Kardašova Řečice	2266	430	240	-190	1,10
Studená	2331	387	430	43	1,07
Planá nad Lužnicí	3964	718	2709	1991	1,03
České Velenice	3429	482	516	34	1,02
Jistebnice	2012	471	90	-381	0,99
Chýnov	2448	507	285	-222	0,94
Zliv	3512	1270	162	-1108	0,91
Suchdol nad Lužnicí	3591	694	579	-115	0,89
Kamenný Újezd	2307	673	202	-471	0,82
Velešín	3913	1088	564	-524	0,79
Litvínovice	2482	441	216	-225	0,60
Větrní	3993	885	587	-298	0,50
Dobrá Voda u Českých Budějovic	2634	845	253	-592	0,49
Srubec	2307	375	46	-329	0,39

Tab. 1 – Počet dojíždějících a vyjíždějících za zaměstnáním z jednotlivých zkoumaných měst (ČSÚ 2005)

Druhá tabulka ukazuje počty dojíždějících za studiem.

V obou tabulkách jsou města seřazena podle kvality občanské vybavenosti definované koeficientem druhové pestrosti na 100 obyvatel města. Z tohoto porovnání je zřejmé, že přímá souvislost mezi dojížděnkou a kvalitou vybavenosti nelze exaktně pojmenovat. I přes to ale data ukazují zajímavá fakta při pohledu na kontext konkrétního města.

Například Volyně, do které dojíždí zdaleka největší počet studentů vlivem dvou velkých středních škol, je zároveň nejlépe vybaveným městem z hodnocených. Studenti ubytovaní na internátu, potažmo i ti, kteří do města každodenně dojíždějí, jsou velmi pravděpodobně značnou kupní silou, která může pomoci udržet ve městě aktivní obchody, restaurace, nebo jiné služby. Přes tisíc studentů pohybujících se po městě každý den, přičemž se jedná vlastně o ekvivalent čtvrtiny obyvatel města, je zkrátka nezanedbatelná proměnná pro všechny služby a vybavenost ve městě.

Na druhou stranu třeba Zliv, město zasazené do malebné rybníkářské krajiny Českobudějovické pánve, pocituje opačný problém. Z celkového počtu třech a půl tisíce obyvatel každý den odcestuje do práce, nebo školy 1270, potažmo 318 obyvatel. Přes den se tak po městě pohybuje reálně zhruba polovina obyvatel. I na vybavenosti města je znát, že tito dojíždějící nakupují a tráví čas spíše v Hluboké nad Vltavou, nebo Českých Budějovicích a Zliv je pro ně jen místem bydliště. A to přesto, že vzdálenost od krajského města není úplně malá v porovnání s klasickými suburbii jihočeského krajského města, jako jsou Srubec, nebo Litvínovice.

Při porovnání všech informací a dat o dojíždění do jihočeských maloměst, potažmo vyjíždění z těchto do větších měst za prací, nebo studiem, je nutné konstatovat, že přímý obecně popsatelný vliv na kvalitu občanské vybavenosti tato problematika nemá a nedá

se dokázat. Nicméně tento vliv tady je a je vždy individuální podle formy tohoto dojíždění a motivace lidí trávit svůj volný čas ve svém domovském městě. Mělo by tak být v zájmu vedení malého města, aby kvalita a dosažitelnost služeb byla v malém městě taková, že dojíždějící za zaměstnáním bude mít motivaci vracet se co nejdříve a saturovat svoje potřeby právě v centru svého malého města. Naopak v případě, že nějaká externalita, jako třeba přítomnost velké školy, nebo velkého zaměstnavatele vytváří potenciál pro vznik většího počtu prvků občanské vybavenosti, mělo by si vedení města tento potenciál uvědomovat a cíleně s ním pracovat, jelikož udržení nadstandardní pestrosti občanského vybavení ve výsledku zvyšuje životní úroveň samotným obyvatelům města.

město	POČET OBYV	počet vyjíždějících	počet dojíždějících	rozdíl	Druhy OV / 100 obyv.
Volyně	3074	245	1158	913	2,11
Slavonice	2468	191	140	-51	1,78
Horní Planá	2114	170	87	-83	1,75
Netolice	2581	200	321	121	1,59
Vyšší Brod	2528	229	53	-176	1,50
Nové Hrady	2551	197	68	-129	1,41
Křemže	2855	211	85	-126	1,30
Nová Bystřice	3316	225	39	-186	1,24
Mladá Vožice	2725	222	228	6	1,14
Nová Včelnice	2278	155	76	-79	1,14
Rudolfov	2541	251	141	-110	1,14
Ledenice	2387	158	7	-151	1,13
Volary	3809	254	90	-164	1,12
Kardašova Řečice	2266	168	82	-86	1,10
Studená	2331	195	88	-107	1,07
Planá nad Lužnicí	3964	295	68	-227	1,03
České Velenice	3429	238	133	-105	1,02
Jistebnice	2012	155	6	-149	0,99
Chýnov	2448	163	180	17	0,94
Zliv	3512	318	111	-207	0,91
Suchdol nad Lužnicí	3591	323	7	-316	0,89
Kamenný Újezd	2307	156	62	-94	0,82
Velešín	3913	348	324	-24	0,79
Litvínovice	2482	184	16	-168	0,60
Větrní	3993	327	37	-290	0,50
Dobrá Voda u Českých Budějovic	2634	196	70	-126	0,49
Srubec	2307	148	1	-147	0,39

Tab. 2 – Počet dojíždějících a vyjíždějících za studiem ze sledovaných měst (ČSÚ 2005) seřazený dle koeficientu počtu druhů občanské vybavenosti na 100 obyvatel města (Madar 2022)

6.2 Vyhodnocení vlivu vzdálenosti od většího města

Dalším parametrem, který definuje vzájemný vztah dvou měst v sídelní struktuře, v tomto případě většinou většího a menšího je jejich fyzická, nebo dopravní vzdálenost. Ta ovlivňuje nejen velikosti spádových území těchto sídel, ale také kompetence místních samospráv a především motivaci lidí bydlet a stavět, potažmo nestavět právě na tomto místě. V dnešní době je vzdálenost sídel vnímána úplně jinak, než tomu bylo jindy v historii, jelikož soudobé dopravní prostředky nám umožňují velmi efektivní a rychlou dopravu, pokud k tomu máme potřebnou infrastrukturu.

Proto příliš nedává smysl v dnešní době měřit vzdálenost sídel v absolutní hodnotě, tedy kilometrech. Ty jsou rozhodující pro chodce, potažmo cyklisty, ale dojíždějící v naší analýze jsou definováni jako dojíždějící veřejnou dopravou, potažmo u měření časové náročnosti dopravy do většího města autem. Čas dojezdu je totiž závislý na podobě komunikace, která obě města spojuje. Díky tomu je dojíždění například z Chýnova u Tábora do Českých Budějovic stejně časově náročné, jako třeba z Nových

Hradů, přičemž vzdálenost Chýnova od Budějovic je dvojnásobná, nežli Nových Hradů. To vše jen vlivem dálnice, která tábořskou aglomeraci včetně Chýnova spojuje velmi pohodlně s Českými Budějovicemi. Je tak jasné, že při rozhodování dojíždějících hraje roli spíše čas a pohodlnost cesty, než její reálná geografická délka.

Pro úplnost je třeba doplnit, že naměřené doby se vztahují k časové distanci od posuzovaného města k nejbližšímu městu většímu, tedy ne nutně ke krajskému, nebo okresnímu.

NAZEV OBCE	Větší město	Vzdálenost (min)	Druhy OV / 100 obyv.
Volyně	Strakonice	12	2,11
Slavonice	Dačice	15	1,78
Horní Planá	Český Krumlov	32	1,75
Netolice	Vodňany	14	1,59
Vyšší Brod	Český Krumlov	31	1,50
Nové Hradky	Trhové Sviny	14	1,41
Křemže	Český Krumlov	20	1,30
Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	17	1,24
Volary	Prachatice	20	1,21
Nová Včelnice	Jindřichův Hradec	14	1,14
Rudolfov	České Budějovice	11	1,14
Mladá Vožice	Tábor	23	1,14
Ledenice	České Budějovice	20	1,13
Kardašova Řečice	Jindřichův Hradec	14	1,10
Studená	Telč	14	1,07
Planá nad Lužnicí	Tábor	14	1,03
České Velenice	Gmünd	3	1,02
Jistebnice	Tábor	17	0,99
Chýnov	Tábor	16	0,94
Zliv	České Budějovice	19	0,91
Suchdol nad Lužnicí	Třeboň	18	0,89
Kamenný Újezd	České Budějovice	12	0,82
Velešín	Kaplice	14	0,79
Litvínovice	České Budějovice	6	0,60
Větrná	Český Krumlov	10	0,50
Dobrá Voda u Českých Budějovic	České Budějovice	11	0,49
Srubec	České Budějovice	12	0,39

Tab. 3 – Srovnání kvality občanské vybavenosti s časem dojíždky autem do většího města v minutách – měřeno na mapovém serveru mapy.cz (Madar 2022)

V tabulce řadí města podle kvality občanské vybavenosti v porovnání s jejich časem dojíždky do nejbližšího většího města vidíme už mnohem jasnější souvislosti. Je zde vidět, že města, která jsou v rámci sídelní struktury vzdálenější a osamocenější, jsou lépe vybaveny, což by mělo být logicky dáno tím, že pro mnoho služeb, které jsou každodenně potřebné, by bylo nepraktické jezdit daleko.

Zároveň je zajímavý, ale nikterak překvapivý fakt, že dobře vybavená města jsou většinou situována nedaleko větších aglomerací, které jsou sice větší a plní funkci spádového města, ale v měřítku kraje jsou naopak těmi menšími. Jedná se o Volyni spádující do Strakonice, Slavonice spádující do Dačic, Horní Planou spadající pod Český Krumlov, nebo Netolice, které mají nejbližší stále do Vodňan, ne do Českých Budějovic.

Vzájemný vztah těchto dvojic se zdá být samozřejmě vyváženější a méně deformující občanskou vybavenost menšího z obou celků.

Naopak na spodních místech tabulky jsou města spadující do Českých Budějovic, jako například Srubec, Dobrá Voda, nebo Litvínovice. To se dá vysvětlit atraktivitou krajského města a především charakterem těchto maloměst, který je silně rezidenční. Nicméně je dobré si tuto situaci pojmenovat a exaktně dokázat.

6.3 Rozdělení měst podle funkce

A tady se právě dostáváme k problematice toho, jaký charakter jednotlivá zkoumaná sídla mají a jaké funkce by měly obsahovat. Je totiž nekorektní srovnávat města, která leží v málo urbanizované krajině, jako jsou šumavské Volary, s městy, která jsou suburbii Českých Budějovic. Kvalitu životního prostředí totiž lze těžko hodnotit jen na základě použitého koeficientu druhové pestrosti vybavenosti, pokud toto číslo nezasadíme do kontextu. Například požadavky obyvatel Litvínovic na vlastní vybavenost jsou minimální, jelikož není problém dojet do centra Českých Budějovic a libovolnou službu saturovat právě zde. A to dokonce pěšky, nebo na kole skrze stromovku, takže velmi příjemným prostředím. Zato téměř každý druh obchodu ve zmiňovaných Volarech je existenčně důležitý pro obyvatele všech vesnic v širokém okolí, jelikož spádová oblast, kterou reprezentují právě Volary je odlehlá od jakékoliv větší městské aglomerace, která by mohla být nositelem takové vybavenosti.

Jedním z důležitých výsledků této analýzy proto je, že zkoumaná města byla rozdělena podle jejich funkční skladby na tři výše zmiňované typologické druhy. Toto rozdělení bylo definováno již v zadání a to včetně metodiky určení těchto druhů. Výsledky rozdělení škálu měst na tyto skupiny:

Města středisková

NAZEV OBCE	Větší město	Vzdálenost (min)	spádových obcí	obyvatel města	Druhy OV / 100 obyv.
Volyně	Strakonice	12	31	3074	2,11
Slavonice	Dačice	15	4	2468	1,78
Horní Planá	Český Krumlov	32	6	2114	1,75
Netolice	Vodňany	14	16	2581	1,59
Vyšší Brod	Český Krumlov	31	5	2528	1,50
Křemže	Český Krumlov	20	9	2855	1,30
Mladá Vožice	Tábor	23	18	2725	1,14
Studená	Telč	14	9	2331	1,07

Tab. 4 – Města středisková (Madar 2022)

Města provinční

NAZEV OBCE	Větší město	Vzdálenost (min)	spádových obcí	obyvatel města	Druhy OV / 100 obyv.
Nové Hradky	Trhové Sviny	14	3	2551	1,41
Volary	Prachatice	20	8	3809	1,21
Nová Včelnice	Jindřichův Hradec	14	8	2278	1,14
Kardašova Řečice	Jindřichův Hradec	14	7	2266	1,10
Planá nad Lužnicí	Tábor	14	9	3964	1,03
Jistebnice	Tábor	17	6	2012	0,99
Chýnov	Tábor	16	3	2448	0,94
Zliv	České Budějovice	19	6	3512	0,91
Suchdol nad Lužnicí	Třeboň	18	7	3591	0,89
Kamenný Újezd	České Budějovice	12	2	2307	0,82
Velešín	Kaplice	14	8	3913	0,79

Tab. 5 – Města provinční (Madar 2022)

Města přidružená

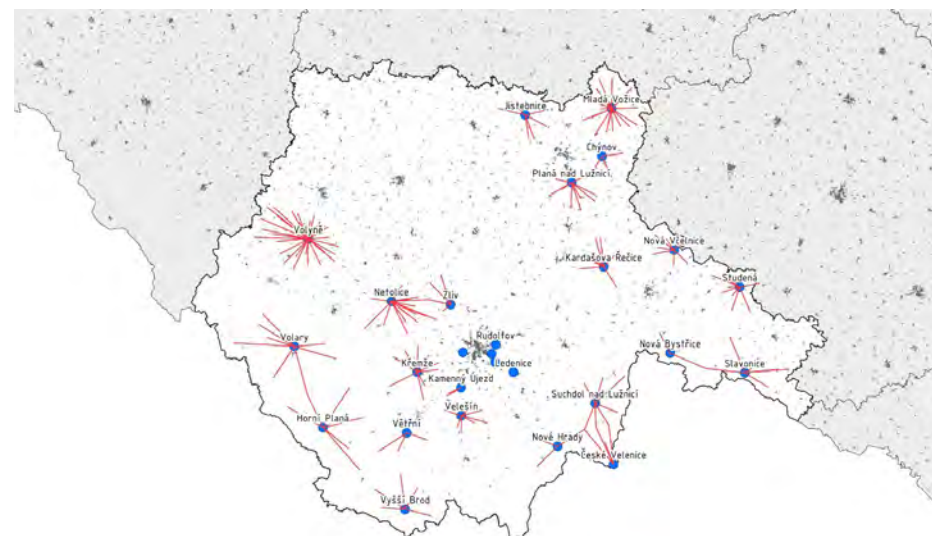
NAZEV OBCE	Větší město	Vzdálenost (min)	spádových obcí	obyvatel města	Druhý řv. / 100 obyv.
Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	17	2	3316	1,24
Rudolfov	České Budějovice	11	0	2541	1,14
Ledenice	České Budějovice	20	0	2387	1,13
České Velenice	Gmünd	3	4	3429	1,02
Litvínovice	České Budějovice	6	0	2482	0,60
Větrná	Český Krumlov	10	3	3993	0,50
Dobrá Voda u Českých Budějovic	České Budějovice	11	0	2634	0,49
Srubec	České Budějovice	12	0	2307	0,39

Tab. 6 – Města přidružená (Madar 2022)

Výsledné individuální hodnocení by tak mělo být vždy činěno v kontextu podobných měst a tak je například relevantní říct, že při porovnání Českobudějovických předměstí, pokud je tak nazveme, je Rudolfov relativně dobře vybavené město, kde je možné zajistit základní vybavenost a služby, zatímco Srubec tyto požadavky plní podstatně hůř. Takové srovnání je již možné v praxi využít k rozhodování o tvorbě veřejných prostranství, lokaci jádra sídla, nebo revitalizaci stávajících veřejných prostor. To vše s cílem vyrovnat se kvalitou vybavenosti městům, která můžeme považovat za podobná, resp. mají stejné podmínky pro svůj rozvoj. Pro tyto účely může být tato metodika užitečná a může ukazovat, jestli mají jednotlivá města nedostatky, nebo plní svoji roli v sídelní struktuře dobře.

6.4 Vzájemný vztah mezi velikostí spádového území a kvalitou občanské vybavenosti

Vzhledem k tomu, že funkční rozdělení na výše zmiňované skupiny vychází z poměru počtu obyvatel spádového území vůči počtu obyvatel města samotného, je jasné, že se tento parametr ukázal jako zásadní a bude mu tak věnována poslední kapitola vyhodnocení. Analýza totiž došla v průběhu práce k zásadnímu předpokladu, že velikost maloměst nelze hodnotit jednoduše podle počtu obyvatel zapsaných v tomto městě, ale při hledání příčin (ne)vybavenosti sídel je nutné započítat i obyvatele obcí, které jsou na maloměstě závislé a spádují do ní.



Obr. 4 Rozsah spádového území zkoumaných měst ve vztahu k venkovským sídlům. Do spádového území jsou zařazeny všechny obce, které nemají čas dojížděky do podobně velkého, nebo většího města stejný, nebo nižší. (Madar 2022)

Výsledky ukazují, že tyto počty jsou totiž nezanedbatelné a často i přesahují počet obyvatel samotného města. Všichni lidé žijící v těchto spádových územích, jsou přitom uživateli hodnocené občanské vybavenosti. Tabulka porovnávající počty obyvatel samotných měst, počty obyvatel spádového území, jejich součet a několikrát zmiňovanou kvalitu občanské vybavenosti ukazuje celkem dobře patrné souvislosti. Právě při tomto porovnání je jasné patrné, že ač rozmezí velikosti měst není velké, jejich spádová území se zásadním způsobem liší.

Volyně, která je na vrcholu tohoto porovnání tak evidentně zajišťuje služby pro necelých 11 tisíc obyvatel, což je zásadní rozdíl oproti samotnému počtu lehce přes třech tisíc obyvatel samotného pošumavského města. Naopak většina rezidenčních měst vůbec nemá náznaky spádového území, v jejich blízkosti se nenachází obce, které by hodnocené město obsluhovalo a tudíž veškeré služby, které jsou ve městě vybudovány slouží pouze jemu samotnému. Jsou totiž sami tak silně spádující k větší městské aglomeraci, že obyvatele okolních obcí nemají důvod dojíždět do malého města, které je stejně vzdálené, jak okresní, nebo krajské centrum.

NAZEV OBCE	spádových obcí	obyvatel spádového území	obyvatel města	celkem obyvatel	Druhy OV / 100 oby.
Volyně	31	7905	3074	10979	2,11
Slavonice	4	3138	2468	5606	1,78
Horní Planá	6	2965	2114	5079	1,75
Nefolice	16	5548	2581	8129	1,59
Vyšší Brod	5	3333	2528	5861	1,50
Nové Hrady	3	2056	2551	4607	1,41
Křemže	9	5594	2855	8449	1,30
Nová Bystřice	2	1184	3316	4500	1,24
Volary	8	2370	3809	6179	1,21
Nová Včelnice	8	2143	2278	4421	1,14
Rudolfov	0	0	2541	2541	1,14
Mladá Vožice	18	3299	2725	6024	1,14
Ledenice	0	0	2387	2387	1,13
Kardašova Řečice	7	1899	2266	4165	1,10
Studená	9	3004	2331	5335	1,07
Planá nad Lužnicí	9	3662	3964	7626	1,03
České Velenice	4	1054	3429	4483	1,02
Jistebnice	6	2104	2012	4116	0,99
Chýnov	3	1625	2448	4073	0,94
Zliv	6	2660	3512	6172	0,91
Suchdol nad Lužnicí	7	2036	3591	5627	0,89
Kamenný Újezd	2	1404	2307	3711	0,82
Velešín	8	3026	3913	6939	0,79
Litvínovice	0	0	2482	2482	0,60
Větrná	3	1190	3993	5183	0,50
Dobrá Voda u Českých Budějovic	0	0	2634	2634	0,49
Srubec	0	0	2307	2307	0,39

Tab. 7 Tabulka porovnávající počty obyvatel samotných měst, počty obyvatel spádového území, jejich součet a několikrát zmiňovanou kvalitu občanské vybavenosti. U sloupců s počty obyvatel spádového území a celkového počtu obyvatel je vidět jasná korelace s parametrem druhové pestrosti občanské vybavenosti (Madar 2022)

Při tomto náhledu může být konstatováno, že některá města jsou vybavena vysloveně špatně na to, kolik obyvatel v okolí města žije. To jsou především Velešín, Suchdol nad Lužnicí, Zliv, nebo i Planá nad Lužnicí. Spjuje je velký počet obyvatel spádového území v součtu s obyvateli města, ale tomuto faktu neodpovídající pestrost občanské vybavenosti.

Naopak třeba Nové Hrady i pro malé množství obyvatel dokáží zprostředkovat relativně pestré zázemí vybavenosti. Zajímavý je také případ Rudolfova, který je taktéž celkem dobře vybavený přesto, že se již dnes jedná o suburbii Českých Budějovic a město, které zajišťuje služby pouze pro vlastní obyvatele, kterých je dva a půl tisíce.

7 Závěr analýzy

Závěr z těchto statistických porovnání je jednoznačný. Sídelní struktura jihočeského kraje je silně propojená a jednotlivá města by tento fakt měla brát na vědomí při svém rozhodování. Při pohledu na porovnávaná města by se v každém případě mělo definovat, jaké funkce má to či ono město plnit a podle toho by na něj měly být kladeny nároky.

Přidružená města rozhodně nemusí obsahovat takové množství služeb a vybavení, jako středisková, ale i tak by při svém rozvoji měly na tuto složku skladby města myslet a zajišťovat základní vybavenost na úrovni odpovídající samotnému počtu obyvatel města. I v těchto sídlech totiž výrazně zvýší kvalitu životního prostředí dostupnost služeb v pěší docházkové vzdálenosti, což může zapříčinit menší závislost na jádrovém městě. Tomu by zase ulehčilo menší množství dopravy (Leon Krier, 1998; Architecture - choice or fate) za základní vybavenosti, která by mohla být saturována v místě bydliště. Vzájemná komunikace v tomto případě Českých Budějovic s jejich suburbii je proto rozhodně na místě!

Naopak středisková sídla v jednotlivých regionem by měla mít na paměti, že nerozhodují o vybavenosti pouze pro své vlastní obyvatele, ale že jejich vliv a dosah je daleko větší. I zde je otázkou, jestli při tvorbě územních plánů, nebo podpoře podnikání nemyslí tato města trochu egocentricky pouze na sebe a nezapomínají na okolní obce. Přitom vzájemná podpora může být oboustranně přínosná a může se projevit v kvalitě občanské vybavenosti, kterou bude maloměsto schopno nabízet.

Výsledkem tedy je exaktní a objektivně dokázaný fakt, že kvalita občanské vybavenosti závisí na celkovém počtu obyvatel města **a jeho spádového území**. Ne pouze na samotném počtu obyvatel pouze města! To samo sebou souvisí i s tím, že pestrost nabídky občanské vybavenosti roste až na výjimky úměrně se vzdáleností sídla od většího města. Ta totiž ovlivňuje počet malých obcí, které budou spadat do spádového území toho či onoho malého města. Roli přitom hraje i velikost a atraktivita tohoto většího města, která mění motivace lidí a jejich preferencí při volbě využívaných služeb.

V rámci jednotlivých hypotéz lze tedy konstatovat, že zatímco první hypotézu týkající se role města v sídelní struktuře lze prokázat na vztahu kvality vybavenosti k času dojezdu do většího města a především na vztahu kvality občanské vybavenosti k velikosti spádového území v součtu se samotným počtem obyvatel města. Role města v sídelní struktuře určená právě tímto součtem se ukazuje jako zásadní a lepší popisný údaj, než je prostý počet obyvatel hodnoceného města.

Z toho vychází zároveň negace třetí hypotézy, která tvrdí, že kvalita vybavenosti je přímo úměrná počtu obyvatel města.

Druhá hypotéza hodnotící vliv velikosti nejbližšího nadřazeného sídla se nedá jednoznačně prokázat.

8 Závěry příspěvku

Co z těchto výsledků plyne pro jednotlivá města, resp. pro obor územního plánování obecně? Výsledky ukazují některé důležité detaily o sídelní struktuře jako takové, ale i roli jednotlivých sídel v ní.

Prvním důležitým bodem, na který analýza upozorňuje, je roztřídění měst podle jejich role. Samosprávy těchto měst by měly mít zájem se porovnávat s podobně situovanými městy a z těchto porovnání vycházet při hodnocení vlastní vybavenosti. Je jasné, že každé město pracuje s podmínkami, které jsou částečně externě dané, ať už historicky, nebo na základě krajinného potenciálu, ale když uděláme srovnání měst s podobnými vstupními potenciály, tak můžeme zjistit, kde je tento potenciál naplněn a město je saturované v rámci možností dobře a naopak, jaká sídla mají rezervy ve své vybavenosti přesto, že jejich potenciál by dovolil více využívat kupní sílu ve městě a udržovat tak větší pestrost, potažmo kvalitu občanského vybavení. Tato porovnání by mohla například na dobře fungujících platformách sdružení více obcí v rámci místních regionů, nebo na základě podnětu krajského úřadu, který by mohl mít takovýto nadhled na úroveň jednotlivých částí kraje.

Druhým důležitým výsledkem je dokázaný fakt, že velikost spádového území, respektive celkový počet jeho obyvatel má na četnost i pestrost občanského vybavení v malém městě větší vliv, než počet obyvatel samotného města. Tento fakt ukazuje na důležitost regionálního plánování, které ale v českém právním řádu nemá příliš oporu. Územní plány měst se tak soustřeďují často dost centricky na město samotné a samospráva tak snadno může udělat chybu v předpokladech, pro kolik lidí vlastně zajišťuje veřejnou, ale i komerční vybavenost. Rozhodování o formě veřejných prostranství, nebo formování parciálního jádra města tak mohou nabývat nový rozměr, když si vedení města uvědomí, že počet obyvatel využívajících jeho služby je zásadně vyšší, než s jakým číslem se většinou operuje.

Třetím východiskem, které výsledky naznačují, je hypotéza, že samostatnost jednotlivých sídel je z tohoto pohledu žádoucí. Samozřejmě, že svoji polohu město již nezmění, ale další rozvoj jeho samotného již ano, stejně tak, jako rozvoj většího sídla v jeho blízkosti by bylo vhodné koncipovat tak, aby rozvoj příliš neohrožoval suverenitu menších spádových měst. Stejně jako byl vymezen prstenec zeleně okolo Prahy, k jehož plánování v rámci plnění cílů programového prohlášení 2006–2010 „Praha – město pro život“ (Rada Hlavního města Prahy 2007) byla dokonce Radou hlavního města Prahy zřízena komise pro koordinaci budování zeleného pásu. Takový rozestup mezi sídly by zajistil menším městům lepší podmínky pro jednání s investory občanské vybavenosti, ale také větší motivaci vlastních obyvatel saturovat své potřeby v místě bydliště.

Sídelní struktura tak jednoznačně ovlivňuje vybavenost jednotlivých měst, která ji tvoří, přičemž zranitelnou částí této sítě jsou právě nejmenší městská sídla a také sídla venkovská. Právě pro tuto zranitelnost by se na malá sídla nemělo zapomínat a rozmanitost velikosti sídel celé struktury regionu je potřeba zachovávat jako zásadní kulturní hodnotu. Takovou péčí, bude možné zároveň zachovat rozmanitost a kvalitu služeb nejen v místech velké kupní síly, ale i tam, kde nejsou podmínky pro podnikání momentálně tak přívětivé. Dostupnost vybavenosti veřejné i komerční je přitom důležitou zásadou pro udržitelný rozvoj celého systému ze sociologického i ekologického hlediska.

Zdroje

- ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ Mapový podklad – Data50, 2021 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz.
- ESRI (2012) *ArcČR 500 - digitální vektorová geografická databáze České republiky*. ESRI [online]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-4-0>
- FERENČUHOVÁ, Slavomíra. *Sociologie města 20. a 21. století*. Praha: Sociologické nakladatelství, 2013. *Základy sociologie*. ISBN 978-80-7419-162-6.
- HRŮŽA, Jiří. *Slovník soudobého urbanismu*. Praha: Odeon, 1977.
- KRIER, Léon. *Architektura - volba nebo osud*. Praha: Academia, 2001. ISBN 80-200-0012-7.
- MADAR, Ondřej. *Studie k odborné rozpravě nad dizertační prací: Občanská vybavenost malých měst*. Praha 2022
- RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, *Programové prohlášení Rady hlavního města Prahy Pro volební období 2006–2010*. Praha, 2007 [online]. Copyright © 2023 [cit. 12.01.2023]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/archiv_tiskovych_zprav/mestska_rada_schvalila_sve_programove.html
- SCHLAFFER, Hannelore. *City: život v ulicích plánovaného města*. Přeložil Eliška DUBCOVÁ. Zlín: Archa, 2016. a *Architektura*. ISBN 978-80-87545-48-5.
- Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Praha: Český statistický úřad, 2003. *Obyvatelstvo*. ISBN 80-250-0608-5.

Informace o autorovi

Ing. arch. Ondřej Madar

Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování

madar.architektura@gmail.com