

VLIV DOPRAVY NA ROZVOJ OSÍDLENÍ A MĚST XXI. STOLETÍ

ROSTOUCÍ MOBILITA A URBANISTICKÁ STRUKTURA

Úvod

Od šedesátých let se ve statistice měst a městských populací západní Evropy a USA objevuje nový fenomén: největší města se přestávají zvětšovat a navíc se objevují stopy dekoncentrace.

Geografové sídel v té době přicházejí s „všeobecnou teorií moderního urbánního rozvoje“. Tato teorie je založena na předpokladu, že rozvoj měst se skládá z po sobě následujících fází urbánního rozvoje (např. Berg, Drewett, Klaassen, Rosi, Vijveberg, 1982 nebo Cheshire a Hay 1989, M. Tosics 1989.) Podle této teorie, která slouží jako všeobecný model, se určité cykly vždy opakují u všech případů urbánního rozvoje; nejprve se objeví v inovativních centrech a potom se rozšiřují do zbytku světa. Tato koncepce zapadá do všeobecné teorie, jejíž hlavní tezí je, že urbanizační proces je určován ekonomickým rozvojem a industrializací, což má rozhodující vliv na optimální lokalizaci populace. Toto optimum je víceméně nezávislé na politickém systému a sociálním a ekonomickém zřízení, které jsou pouze vedlejšími a modifikujícími faktory. Základní model urbanizace je částečně modifikován historickými a národními rysy v rozdílných regionech.

Fáze 1: urbanizace

Město našlo nové místo na geopolitické scéně, městská struktura se stala dominantním typem struktury ve světě. Schopnost města integrovat a civilizovat někdy kolabuje v důsledku expanze, která je vyvolána rychlým ekonomickým růstem.

Základem je proces urbanizace, kdy vznikají v sídlech velké průmyslové komplexy, které rychle rostou, takže se zde může usadit pracovní síla přicházející z rurálního prostředí. Rozvoj techniky (ve smyslu technologie) je klíčovým činitelem, který ovlivňuje rozvoj moderního města. Umožňuje masovou produkci, distribuci i konzumování zboží. Technologické změny v určité oblasti jsou vždy doprovázeny změnami v sociální struktuře. Např. změny ekonomických institucí vyvolávají změny ve struktuře rodiny a v její funkci. Rychlá industrializace vyvolává potřebu nového vzdělávacího

systému, který zase produkuje množství vzdělaných a vyučených pracovníků. Rozvoj průmyslu je doprovázen mnohými sociálními a ekonomickými změnami, které ovlivňují tempo urbanizace. Tyto změny můžeme měřit, např. změnu produktivity práce, účast na politickém životě a spoluúčast v řízení atd.

Rychlá industrializace a vyvolaná urbanizace umožňují v otevřených společnostech značnou míru sociální mobility. Ekonomický růst tak vyvolává potřebu flexibilní adaptace ekonomických a sociálních institucí, která naopak může sama stimulovat ekonomický růst. Politický a ekonomický systém se tak adjustuje technologickým změnám. Rychlá urbanizace přináší radikální restrukturalizaci sociální struktury:

– přináší značnou sociální mobilitu, kdy rychlost změny závisí na stávající sociální struktuře, požadovaných změnách a tenzích mezi nimi,

– přináší změnu rolí a statusů, tj. nové profesionální role, nové pozice a způsoby vedení, nový systém odměn a sankcí, nové standardy efektivního výkonu i nové hodnoty.

Nová technologie a nový řád tak vytvořily z měst něco více než centra náboženství a vlády. Podstatně se mění sídelní struktura: vedle rozvoje hlavního města či několika hlavních elementů vzniká celá řada průmyslových měst. V samotných městech se rozvíjí obytná zástavba v bezprostřední blízkosti továren a center, což je zapříčiněno nerozvinutou veřejnou dopravou. Další vliv je způsoben rozvojem dopravy (železnic), vytvářením sítí vodovodů a kanalizace a základními formami obytné výstavby a formování města. Obvyklou formou je *radiokoncentrické město* – městská aglomerace ve tvaru hvězdy, jejíž ramena se protahují ve tvaru komunikací. Industriální urbanizace vrcholí vznikem souvislých urbanizovaných oblastí. Někdy se používá termín *konurbace* – termín ražený Patrickem Geddesem v roce 1915 a používaný k označení velkých městských regionů jako je např. Velký Londýn, souměstí New York – Boston nebo Porúří. Není to žádný statistický koncept, ale znamená velké město nebo konglomerát velkých měst.

Vytváří se tak kontinuální městská a průmyslová zástavba. V mnoha případech transportní systémy vytvářejí spojení všech součástí konurbace, takže koncipují jediný městský trh práce a dopravní spojení. Alternativní termíny jsou *městská aglomerace*, ve Spojených státech se užívá také termín *metropolitní oblast*.

Ve střední Evropě a ve východní Evropě tento proces zvláště nabyl některých zvláštních rysů, kterými se odlišuje od všeobecného modelu: ve srovnání se západní Evropou jsou změny často o desítky let opožděny a transformace sídelní struktury není tak razantní v závislosti na odlišných politických faktorech a pomalých změnách v oblasti zemědělské výroby. Postupně osvobozovaná pracovní síla nachází zpočátku v průmyslu málo míst. Teprve později se tento proces urychluje. V některých oblastech dochází k intenzivnímu urbánnímu rozvoji až za řízené tzv. „socialistické urbanizace“ po druhé světové válce. Nedochozí ale k optimálnímu vytváření infrastruktury. Termín „*suburbanizace*“ je užíván k popsání situace v bývalých socialistických státech, kde růst průmyslových aglomerací nedoprovázel odpovídající růst bydlení a urbánní infrastruktury pro pracovní sílu. Urbánní rozvoj je proto zpožděn ve dvou ohledech: počet lidí pracujících ve městech značně převyšuje počet těch, kteří se tu mohou usadit – výsledkem je množství denně dojíždějících. Úroveň infrastruktury není vyrovnána s četností urbánní populace, proto se přistěhovalci usazují především v pásu sídlišť kolem měst.

Ačkoli největším problémem se jeví prudce rostoucí městské aglomerace v rozvojovém světě, v samotné Evropě činí podíl městského obyvatelstva více než osmdesát procent, tzn. Evropa jako celek dosáhla již „*stropu urbanizace*“.

Fáze 2: suburbanizace

Je průvodním jevem nové fáze socioekonomické revoluce, kdy se přesunuje těžiště ekonomické aktivity od industriální produkce ke službám, které jsou náročné na znalosti, dovednosti a přísun informací. Tato „ekonomika služeb“ založená na vizi technologické a managerské revoluce podle teorií Daniela Bella,

Johna Kennetha Galbraitha, Zbygniewa Brzezinského, Kennetha Bouldinga a Amitai Etzioniho je ekonomikou informací založenou na výuce a školství, vědě a odborném managementu jako kritickém zdroji rozvoje. Výzkumní a vývojoví pracovníci jako „dělníci vědy“ a pracovníci v oblasti informací jsou rozhodujícím elementem v postindustriální společnosti, kde se znovu klade důraz na plánování. Vzniká propojená síť korporací a vládní byrokracie kontrolovaná manažery a technickými odborníky, kteří představují elitu moci a prestiže, spíše než vlastníci a politici.

Změny v sídelní struktuře fáze 2 jsou tedy vyvolávány změnami v ekonomice a společnosti. Tento proces je ovlivňován útlumem těžkého průmyslu a odchodem pracovníků do terciární sféry a lehkého průmyslu, s produkcí v montážních linkách vyžadujících jednopodlažní průmyslové haly s velkou plochou. Ty je možné snáze budovat na zelené louce a jsou kapitálově náročné, vzhledem k vyspělému technickému vybavení. Díky mechanizaci a automatizaci není třeba mnoho zaměstnanců – proto pracoviště mohou být zřízena ve větších vzdálenostech od městských center. Proto jsou high-tech pracoviště zřizována v suburbii, kde na jejichřízení není třeba vynaložit tak mnoho prostředků a jsou vzhledem k charakteru výroby obsazována kvalifikovanější pracovní silou. Klasická výroba zůstává v městských centrech, kde zůstává i méně kvalifikovaná a hůře placená pracovní síla.

Administrativní a výzkumné parky s ověřovacími poloprovozy tak sledují průmyslové parky v suburbánní poloze, která umožňuje využívat výhod nových rychlých komunikací, levnějších stavebních pozemků a dostatku parkování a vystříhat se nevýhod měst, jakými jsou špatná kvalita prostředí, kriminalita, nárůst chudoby v centrálních oblastech a další negativní jevy. Administrativní parky jsou levnými lokalitami pro nezavedené podniky, které potřebují levné rozjezdové podmínky. V důsledku přetlaku investic houfně vznikají nové stavby (především skladovací a obchodní) „na zelené louce“ v těsné blízkosti městských aglomerací.

Podél výpadovek zase vznikla takřka samovolně nákupní centra a dálnice jsou lemované desítkami kilometrů plechových montážních hal, skladišť a prodejen. Města se tak chaoticky rozšiřují na účet

zemědělsky využívané krajiny, což opět zvyšuje tlak na neekologickou intenzifikaci zemědělské výroby.

Jsme svědky zastavení tempa klasické rychlé urbanizace, typické ještě pro prvá poválečná desetiletí. Extenzivní urbánní rozvoj se zpomaluje a stále více obyvatel velká města opouští, v suburbii se naproti tomu zlepšuje infrastruktura (obchody a zařízení se přesouvají za lidmi) i životní prostředí v důsledku vzrůstu počtu pracovních příležitostí a zvýšených příjmů zde bydlících (většinou kvalifikovaných zaměstnanců středního věku – tzv. bílých límečků). Tercializace společnosti ve většině vyspělých zemí vede i ke změnám v požadavcích na bydlení. Lidé s možností opatřit si prostředky individuální dopravy mění bydliště. Prudké zvýšení tempa osobní automobilizace umožňuje stále větším skupinám obyvatelstva rychlé přemísťování mezi bydlištěm a pracovištěm. Útek z města se stává spíše charakteristickým pro ty bohatší, pro které jsou v blízkém okolí větších měst budována satelitní či vilová městečka navazující na příměstské vesnické či maloměstské osídlení. Začíná se mluvit o sociální exkluzivitě nových lokalit. To způsobuje koncentraci do jisté míry sociálně podobných obyvatel. Přistěhovalci se většinou nestýkají ani s původními obyvateli vesnic pro značnou sociální distanci.

S neřízeným růstem měst se dál posílí všechny nezdravé celospolečenské trendy jak v oblasti energetiky, tak v zemědělství. Víkendové výjezdy obyvatel velkoměst na venkov začnou připomínat stěhování národů, zamořující území exhalacemi, pokud k němu vůbec dojde v důsledku kolabujícího dopravního systému. Za těchto okolností je nutný spíše pragmatický pohled na využívání krajiny a na strukturu rozptýlení obyvatelstva, který vyzvedává jeho dopravní nároky. Okupovaná města trpí tím, že z nich mnohde byl auty vytlačen život – chodec. Auta zabrala silnice, chodníky, náměstí, nábřeží... Důvodem byla touha všude se dostat autem, což si lidé často spojují s pocitem svobody. Zde platí vztah, že čím hustější osídlení v rámci města, tím menší nároky na dopravu a zároveň tím více místa zbývá nezařazené krajině a divoké přírodě. Evropská federace pro dopravu a životní prostředí z těchto poznatků vyvodila principiální doporučení pro územní plánování.

Různá měření spotřeby energie na dopravu prokázala jednoznačný vztah

mezi hustotou obyvatelstva, vzdáleností jednotlivých měst a spotřebou energie v dopravě. V projektu se můžeme dočíst: „...potřeba cestování prudce klesá, jestliže hustota zalidnění daného místa vzroste na 50 osob/ha. Je-li hustota zalidnění nižší než 30 osob/ha, závislost na automobilu se zdá být nevyhnutelnou ... města s hustotou 17 osob/ha a s nejméně decentralizovanou strukturou bydlení spotřebují na dopravu o 70% energie více než města s 33 osobami na hektar a s vysokou koncentrací bytů“ (Greening Urban Transport, 1999). Citovaná čísla jsou zcela výmluvná a jednoznačně podporují pragmatický pohled na vztah venkova a městských center. Bydlení na čerstvém venkovském vzduchu blízko přírody, ale s nutností dojíždět do města, je v důsledku dopravní náročnosti daleko nezdравější než bydlení v samotných městských centrech.

Suburbanizace ve smyslu rozrůstání města na jeho okraji je pevně svázána s procesem prostorové specializace a segregace. Je to koncentrace určitých odvětví průmyslu v určitých částech města a koncentrace určitých vrstev populace ve specifických zónách městské struktury. Specializace a segregace vede například k zvětšování vzdálenosti mezi domovem a místem práce. Protože tyto procesy se většinou dějí nekoordinovaným způsobem a nezávisle na existujícím dopravním systému, vzdálenosti se stále zvětšují a vyvolávají tlak na užívání automobilů a znevýhodňují veřejnou dopravu (De Boer, 1976). Je to postupný proces, kde veřejná doprava ztrácí na významu, eventuálně mizí. Důsledkem je, že četné kategorie obyvatelstva (především senioři), mají zhoršený přístup k transportu a jejich prostorová mobilita se zmenšuje.

Fáze 3: desurbanizace

Tato fáze je vyvolána novou proměnou ve výrobní technologii, kdy produkce na montážních páscech je nahrazena kooperací v síti zapojených menších podniků, což se realizuje ve velkých vzdálenostech od center měst. Statistiky ukazují, že podstatnou část hospodářského růstu generují právě podniky malé a střední, průměrná velikost podniku se zmenšuje. Exportní artikly jsou v čím dál větší míře dematerializovány – informace, služby, inovace. Zvyšující se role terciárního sektoru (služby) přispívá k migraci populace do menších sídel. Tam, kde jsou levnější jak

pozemky, tak pracovní síla, migrují i firmy poskytující služby. Tyto tendence stimuluje obrovský rozvoj dálkového přenosu informací (faxy, mobilní telefony, počítače v síti, Internet, telekomunikační družice atd.). Řízení firem i finančních operací je možné i ze vzdálených lokalit díky telekomunikační technice. V důsledku dopravního přetížení se vnitřní části měst stávají méně dostupné pro jejich obyvatele. To je doprovázeno neregulovaným růstem měst a krizí dopravních systémů a růstem individuální automobilové dopravy v souvislosti s výstavbou komerčních, nákupních center a bytových zón někdy i nekoordinovanou bytovou výstavbou.

Aby bylo možné řešit problematiku dopravního napojení a parkování, jsou realizována nákladná dopravní a parkovací zařízení. Také se vytvářejí podmínky pro zintenzivnění dopravy. Důsledkem je masivní mobilita lidí, devastace životního prostředí za hranicemi postižených regionů. Často tím dochází k poškození historických částí jader měst, mnohdy se zhoršuje životní prostředí. Konstrukce rychlostních komunikací spojujících suburbánní rozvojové lokality s centrální částí města může paradoxně přispívat k destrukci centrálních částí města, zvyšováním disperze zvláště těch funkcí, které jsou kriticky nezbytné pro centrum. Tzn. jestliže koncentrace maloobchodu, lehké výroby, rekreačních, kulturních a vzdělávacích funkcí, které jsou vitální pro tuto část města je zmenšována, dochází k destrukci centra. Silniční systém podporuje prostorové rozmístění populace, ale umožňuje také odčerpání těchto vitálních aktivit do nových, vzdálenějších center.

Dalším problémem se stal neuvážený a neregulovaný nárůst administrativních staveb v evropských městských centrech. Tam, kde nemohly být postaveny nové budovy, využívaly se staré. Pokud tam bydleli lidé – zvláště senioři, měli smůlu. Z přílehlých historických náměstí se pak automaticky stala parkoviště. Opuštěná města poznáme podle arogance k chodcům. Budovy jsou již tak blízko silnice, že nezbyvá místo na chodníky a velké vzdálenosti neumožňují do těchto míst jiný přístup než automobilem. Tuto situaci všichni známe i z našich nákupních center na okrajích měst. Tímto přístupem se málo získá, proto se zvyšuje tendence obyvatel opustit města, která se stávají neobývatelná, často se v nich koncentrují veškeré

negativní civilizační jevy. Proto rostou lidé trávit ve městě co nejméně volného času, jehož množství se stále zvyšuje. Městské obyvatelstvo vyjíždí mimo město. Nejdříve do poměrně blízkého zázemí měst, avšak suburbanizace stále rozšiřuje zastavěné příměstské oblasti, takže lidé ve snaze přiblížit se přírodě jsou nuceni zvyšovat výjíždkové vzdálenosti od svých bydlišť, aby ukojili svou potřebu – objektivní nebo ryze subjektivní – kontaktu s přírodou a nezničenou krajinou. Růst automobilizace dramaticky zhoršuje životní prostředí a tento jev se blíží i k dosud méně postiženým oblastem „urban sprawl“. I obchodní a kulturní centra jsou stavěna mimo město v blízkosti dálnic, aby se umožnilo parkování mase zákazníků. To zase zhoršuje poměry v transportu (kongesce, zplodiny a prašnost, úrazy atd.) v blízkosti velkých měst.

Města ohrožuje únik investic v centrálních částech, bezbřehé rozšiřování měst, tzv. „urban sprawl“, rozšiřující se sociální separace podle příjmů, zhoršení životního prostředí ve městech, ztráta zemědělské půdy a původního krajinného prostředí i eroze stavebních památek. Zhoršuje se image center měst – v tisku se mluví o „krizi měst“, „úpadku“, „patologii“, „odcizení“ i snižujícím se množství investic v území a jeho vybavení. Změny v přístupnosti a kvalitě prostředí (hluk, znečištění vzduchu, vibrace, atd.) mohou vyprovokovat migraci. Lidé s vyšším statusem se stěhují pryč z lokality, protože pocítují ztrátu obytnosti prostředí. Migranti směřují do méně urbanizovaných částí, které ale musejí být dobře dostupné. Za nimi následují služby, které přispívají k rychlému rozvoji těchto sídel, často na úkor kvality životního prostředí.

Zvýšená mobilita se stává rysem doby, má ovšem i stinné stránky. Vazba k místu není ve skutečnosti něčím spoutávajícím, ale umožňuje například i intenzifikaci vztahů mezi lidmi. Každým rokem jsou naše velkoměsta chudší o několik set obyvatel. Vzhledem k tomu, že migrují především rodiny se středními a vyššími příjmy, jejich daňový podíl pak schází při rehabilitaci zanedbaných a upadajících částí měst. Stejně tak podniky a instituce, které se stěhují mimo města, jsou v jistém smyslu ztraceny pro rehabilitaci existujících průmyslových ploch, tzv. brownfields.

Sídelní síť se tak stává vyváženější, počet obyvatel center velkých měst i počet

pracovních míst se rychle snižuje. Výsledkem takových změn je transformace dříve přelidněných vnitřních částí a zón přechodu. Některé části měst ztratí funkci či se stávají místem pobytu skupin s nižším statusem. Tyto skupiny osídlují vyprázdněné území a s nimi se objevují sociální problémy. V posledních 20 letech, vytvářena silami globalizace, vznikla silná sociální polarizace, která je zjevná zejména v městských obytných oblastech, které jsou značně sociálně fragmentovány a segregovány. Dříve nebo později není jiné možnosti než asanovat ty obytné obvody, které se stávají redundantní. V USA šel tento proces někde tak daleko, že se plochy bez funkce zatravňují nebo rekultivují.

Fáze 4: reurbanizace

Reurbanizace je svázána se světovou ekonomikou, kdy některé metropole dosáhnou zvláštní příznivé situace, stávající se uzly zvýšeného toku informací a kapitálu (odtud také název nodální urbanizace).

Nová expanze center některých měst může být zapříčiněna depresí v tradičních odvětvích průmyslu a zvyšující se rolí zpracovávání informací a služeb. Jiným faktorem je regulace desurbanizačních tendencí ve velkých městech různými nástroji, jako jsou rehabilitace centrálních částí, legislativní brzdy suburbanizace, snižující se objem transportu (mikroelektrotechnika) a rovnoměrnější rozmístění míst práce v organismu města.

Je zjevná snaha učinit města znovu atraktivními – jsou aplikovány trvale udržitelné rozvojové postupy, prevence a omezování sociální výlučnosti, kooperace mezi managery, nové přístupy, spolupráce a mediace. Urbanismus se stává nástrojem zatraktivnění měst pro obchod, investování, turistiku a pro zvýšení jejich ceny na vysoce kompetitivním globálním trhu. Projevuje se to i ve formální stránce měst – (obnova uličních tahů, městských tříd, nábřeží a náměstí pro městské slavnosti, vkládání nových parků a renovace stávajících, budování nákupních ulic, parkovacích příležitostí atd.), takže určité skupiny populace se začínají znovu do města vracet. Aby se tento trend udržel, jsou renovovány centrální městské části aby se znovu staly atraktivními i pro průmysl, obchod a turistiku.

V nově představovaných vnitřních částech měst se movitější vrstvy stěhují do

renovovaných domů a tím vlastně vytlačují nižší třídy z trhu bydlení. Bydlení je často nahrazováno administrativou a obchodem. Ne vždy je třeba bourat starší objekty, leckdy lze najít nové využití i pro stará skladiště, pivovary a montážní haly. Tyto prostory, opuštěné kdysi střední třídou a obchodem, nabízí moudrá a podnikavá administrativa některých měst, aby přitáhla mezinárodní kapitál k investování právě v těchto lokalitách.

Argumentuje se pro restauraci existujících městských center s koherentními městskými regiony, pro rekonfiguraci rychle rostoucích velkoměstských suburbií na komunity s pozitivními sousedskými vztahy, pro zachování přírodního prostředí a stavebního odkazu minulých generací. Jde o proces označovaný jako revitalizace, gentrifikace, obnova, kdy je zdůrazňována transformace prostředí negativního „mrtvého“, „chudého“ a „neproduktivního“ na cosi pozitivního, „živého“, nákladně je zvyšována kvalita prostředí a komerční cena pozemků, takže nakonec městská centra získávají rysy suburbáních administrativních parků.

Na konci XX. a v XXI. století prožívá Evropa renesanci města. Centra měst, často pokládána za špatná a proto ignorovaná i vylidněná v opakovaných vlnách suburbanizace, jsou dnes znovu centrem dění. Znovudobytá města omezila individuální dopravu, podpořila a rozvinula hromadnou dopravu, zlepšila životní prostředí a hlavně dala přednost člověku před automobilem. Je zde evidováno zvýšení investic a ekonomický pohyb, který přináší růst počtu pracovních příležitostí v centrech. Jsme svědky expanze kulturních zařízení, inovace v maloobchodním prodeji, růstu městského turismu a z tohoto hlediska nového image některých měst či jejich částí. Vznikly nové „městské“ či „uliční“ sporty (streetbal, skateboarding, jogging, kolečkové brusle atd.), množí se zde společenské, konferenční a zábavní komplexy.

Zvyšuje se poptávka po bydlení, což může být vysvětlováno jako předzvěst přírůstku zde bydlící populace. Důležitým úkolem je udržet určitý podíl bydlení v centrech měst, aby se z nich nestala jedna velká kancelář, která je v noci mrtvá. Stálí obyvatelé napomáhají pocitu zabydlenosti, tepla a živosti, ten cítíme v noci, když se do ulic line světlo z oken bytů.

Je významné, že se mění i veřejné mínění. Mění se postoj k městům. Zlepšu-

je se image center a je jim věnována řada článků v tisku. Navzdory mnohde tíživému dědictví minulosti se objevují ekonomické, sociální a kulturní síly sjednocené ve jménu tradičních hodnot měst a urbánního života. Je kritizováno roztržité zástavby v území způsobené suburbanizací a diskutuje se o nevýhodách suburbánního životního stylu, nudě a stereotypu v suburbiích a jejich negativním vlivu na děti a dopívající. Často dochází k saturaci poptávky po bydlení v suburbiích a komerčních zařízeních v nich. Naproti tomu nové pracovní příležitosti v urbánních lokalitách zvyšují koupěschopnost městských obyvatel. Mění se demografické charakteristiky a vznikají nové typy rodinné struktury a způsobů bydlení. Vzdělanější a bohatší populace potřebuje diversitu a stimulaci, hledá „ducha komunity“ a „identitu místa“. Roste environmentální povědomí a ochranný přístup k hodnotám města. Města tak znovu přitahují lidi, kteří si přejí v nich žít a pracovat a nebo je navštěvovat jako turisté nebo za kulturními účely.

Závěr

Ze zobecnění poznatků jednotlivých případů úspěšné reurbanizace vyplývá, že ideálem by mělo být kompaktní město s mobilitou chránící životní prostředí. Takové město je nejen schopno zastavit odliv obyvatelstva, ale může jeho počet i zvyšovat, což má příznivé důsledky pro sociální diversitu, ochranu půdního fondu, koncentraci a optimalizaci městské obslužnosti, možnost budování vnitroměstských optimalizovaných dopravních tras, budování stezek pro cyklisty a pěších zón. Zvyšuje se využívání kvalitní městské hromadné dopravy. Prokázalo se, že lze omezit vnitroměstskou osobní dopravu vlastními vozidly, pokud je nahrazena fungující městskou dopravou, která může snížit objem soukromé dopravy až o 20–30%. Kompaktní městská struktura a mobilita chránící životní prostředí vede i k vyšší ekonomické efektivitě tím, že městská centra jsou atraktivnější a snižují se náklady na dopravní infrastrukturu. Kompaktní zástavba nemusí znamenat bezútesné bydlení ve vysokopodlažních sídlišťích. Umožňuje i relativně hustou zástavbu menšími bytovými domy a rodinnými domy s vlastní obytnou zelení.

Od osmdesátých let je v Evropě požadována změna veřejné politiky v tom smyslu, aby se obnovila existující městská

centra uvnitř koherentních městských regionů. Argumentuje se pro rekonfiguraci rychle se rozšiřujících čtvrtí rodinných domů do komunit s pozitivními sousedskými vztahy, fungujícími okrsky, pro konzervaci cenného přírodního prostředí a ochranu stavebních památek.

doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.

Literatura:

1. APPLEYARD, D. and LYNCH, K. (1967), „*Sensuous Criteria for Highway Design.*” In. J. L. Shofer and E. N. Thomas, „*Strategies for the Evaluation of Alternative Transportation Plans*” (Research Report, the Transportation Center, Northwestern University, Evanston, Illinois).
2. APPLEYARD, D. and OKAMOTO, R. (1968), „*Environmental Criteria for Ideal Transportation Systems*”, in Barton Aschman Associates (ed). *Guidelines for New Transportation Systems* (U.S. Department of Housing and Urban Development, Washington, D.C.).
3. CHU, C. (1971) *Urban Road Traffic Environmental Research and Studies: A Selective Annotated Bibliography* (Centre for Environmental Studies, London).
4. City of Westminster (1968) *The Pimlico Precinct Study* (London).
5. CRAIK, K. H. (1968), „*The Comprehension of the Everyday Physical Environment,*” *Journal of the American Institute of Planners*, 34 (January): 29–37.
6. FRIED, M. and GLEICHER, P. (1961) „*Some Residential Satisfactions in an Urban Slum,*” *Journal of the American Institute of Planners*, 27 (November): 305–315.
7. Great Britain, Ministry of Housing and Local Government (1968) *The Barnsbury Environmental Study* (Islington, London).
8. Great Britain, Ministry of Housing and Local Government (1969) *Great Improvement Areas.*
9. Greater London Council (1969) *Kensington Environmental Management Study, publication 39* (London).
10. GRIFFITHS, I. D. and LANGDON, F. J. (1968) „*Subjective Response to*

- Road Traffic Noise”, *Journal of Sound and Vibration*, 8 (1): 16–32.
11. Her Majesty’s Stationery Office (1963) *Traffic in Towns (The Buchanan Report)*, London.
 12. KAPLAN, M., GANS, S., and KAHN, K., (1969) “Social Reconnaissance Survey, Part 2,” *San Francisco Urban Design Study*, San Francisco City Planning Department.
 13. Michigan, Department of State Highways (1969) “The Economic and Environmental Effects of One-way Streets in Residential Areas”.
 14. OWEN, W., “Transport: Key to the Future of Cities”. In II. Perloff (ed). *The Quality of the Urban Environment* (Baltimore: Johns Hopkins Press).
 15. San Francisco City Planning Department (1969–70) “Preliminary Reports”, nos. 1 to 8, San Francisco Urban Design Study.
 16. San Francisco City Planning Department (1971). “The Urban Design Plan for the Comprehensive Plan of San Francisco”.
 17. SHAFFER, M. T. (1967). “Attitudes, Community Values, and Highway Planning”. *Highway Research Record*, 1 87.
 18. SCHMEIDLER K. a kol.: *Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě*. V. Novotný, Brno 2000
 19. SONNENFELD, J. (1966) “Variable Values in Space Landscape”, *Journal of Social Issues*, 22 (January): 71 82.
 20. THOMPSON, J. M. (1970) *Motorways in London* (London: Andworth and Co., Ltd.).
 21. United States, Department of Housing and Urban Development (1969) “Noise Abatement and Control: Departmental Policy, Implementation Responsibilities, and Standards”. unpublished circular (September).
 22. WOHLWILL, J. F. (1966) “The Psychology of Stimulation”. In R. Kates and J. F. Wohlwill (ed.). *Journal of Social Issues* 22 (January): 127–136.
 23. Donald P. Grant: *Aims and Potentials of Design Methodology, in Responding to Social Change*, New York 1976.
 24. MILLER DAVID: *Blackwellova encyklopedie politického myšlení, CDK, Proglas, Jota, Brno 1995*
 25. kolektiv: *ENCYCLOPEDIA OF SOCIOLOGY STAFF, The Dushkin Publishing Group, Inc. Guilford, Connecticut, 1974*