

SUBURBANIZACE, PĚŠÍ POHYB A KRAJINA PŘÍKLAD MĚSTA BRNA

Josef Markvart

Suburbanizace zejména ve své neřízené formě, nazývané anglicky Urban Sprawl, je bezpochyby negativním jevem. Přesto se domnívám, že suburbanizace je jev zákonitý, který je spjat s rozvojem mobility, s rozvojem komunikačních technologií a s pozemkovou politikou. Úkolem územního plánování není suburbanizaci úplně zamezit, ale účinně ji regulovat, plánovat a usměrňovat tak, aby nepáchala škody a přinášela své specifické výhody.

1. Kvalita života v městských aglomeracích

Domnívám se, že pro člověka není rozhodující, v jak rozsáhlé aglomeraci žije, ale jak kvalitně žije. Kvalita života je v současnosti velmi diskutovaný problém. Jak OSN, tak OECD vyvíjejí soustavy indikátorů kvality života, které souvisejí s indikátory udržitelného rozvoje. Těchto indikátorů je velké množství a zasahují do oblasti ekonomické, sociální a environmentální.

Z urbanistického hlediska je možno zjednodušeně stanovit tři základní kritéria, která odpovídají třem základním urbanistickým funkcím, formulovaným v Aténské chartě, tj. práci, bydlení a rekreaci:

- a) dostatek dostupných a odpovídajících pracovních příležitostí;
- b) dostupnost kvalitního bydlení v odpovídajícím prostředí;
- c) dostupnost každodenní rekreace.

Ad a) Nespornou výhodou velkých městských aglomerací je výběr kvalitních a dobře placených pracovních příležitostí. Je jasné, že exkluzivní a jedinečné pracovní příležitosti budou situovány v prestižním městském centru. Existuje však velké množství administrativních, komerčních, školských a výzkumných činností, které mohou být umístěny na okraji města, anebo v příměstském pásmu aglomerace.

Levnější pozemky, dopravní dostupnost a možnost parkování byly důvodem pro vznik tzv. edge cities (měst na okraji), která byla vybudována v mnoha amerických a západoevropských městech. Jde o nejrůznější administrativní a komerční areály, univerzitní areály zahrnující výzkum a vývoj, přičemž je možno sem zahrnout i výrobní závody se špičkovou technologií. Přitom nemusí jít jen o fádňi mrakodrapy, ale i o přívětivou architekturu prostoupenou zelení, pěšími cestami a prostranstvími. Je jasné, že tyto areály budou zaměstnávat obyvatele celé aglomerace. Existuje však množství činností, které nejsou výlučné, jsou do jisté míry univerzální (zaměnitelné) a v tomto případě volitelné podle místa bydliště. Lze také využít tangenciálních dopravních vztahů, které odlehčí městskému centru.

To je možné dokumentovat na příkladu Brna. Dvě největší brněnská sídliště – Bohunice a Líšeň – jsou propojena výkonnou tramvajovou linkou, která má ve velké části trasy charakter rychlodráhy. Umístilo-li by se jedno „edge city“ na západním okraji sídliště Bohunice (v návaznosti na dálnici D1) a druhé v oblasti centra sídliště Líšeň a Vinohrady (v návaznosti na chátrající Zetor a ostravskou radiálu), byla by tramvajová trasa ve směru západ-východ vytížena oběma směry a rovnoměrně po celý den. Suburbanizace pracovišť tedy nemusí znamenat pouze negativní jev, ale může přinést i jisté výhody. (obr. 1)

Ad b) V oblasti bydlení je hrubým zjednodušením zažitá představa typu „čím dále od centra tím, lepší prostředí“. V každém městě je možno najít úžasné polohy pro bydlení v blízkosti centra a na druhé straně naprosto fádňi, nehezké bydlení uprostřed řepných a kukuřičných polí ve velké vzdálenosti od jádra aglomerace.

V bydlení sice platí zásada „něco za něco“, ale neplatí absolutně. Urbanismus je proto uměleckou tvůrčí disciplínou, aby uměl navrhovat obytné soubory, které jsou hezké, obyvatelné, tiché a bezpečné. Zcela objektivním kritériem kvality polohy bydlení je tržní cena domů a pozemků tak, jak ji sledujeme na vývěskách reálních kanceláří. „Něco za něco“ se tady projevuje zcela zřetelně. Zde opět poslouží příklad města Brna. Malé zemědělské domky v brněnských Žabovřeskách, Jundrově a Komíně se prodávají za vysoké

ceny. Kromě spíše kuriózní Kamenné kolonie, která se stala kolonií umělců, roste překvapivě cena domků v různých dělnických koloniích, jako např. v Divišově čtvrti.

Socialismus se na příměstských venkovských obcích v Brně podepsal velmi krutě, když byly obklopeny, doslova obezděny paneláky a byl jim zamezen přirozený rozvoj. Takto byly zničeny Bystrc, Komín, Kohoutovice, Bohunice a Nový Lískovec. Je příznačné, že se to stalo bezprostředně po odchodu architektů Chlupa a Gřegorička z brněnského Útvaru hlavního architekta v r. 1969.

Důležitým kritériem pro kvalitu bydlení je návaznost na přírodní prostředí a každodenní rekreaci. Nedostižným příkladem je zde stále ještě brněnská Lesná, se svou zelenou roklí uprostřed sídliště a návazností na soběšické lesy. Z tohoto hlediska se dnešní spekulativní soubory rodinných domků se svými řetězovými závory, třímetrovy silničkami a metrovy chodníčky jeví jako daleko horší.

Ad c) Dostupnost každodenní rekreace, zejména v přírodním prostředí, je klíčovou otázkou kvality života v aglomeraci. Jde přitom o relativně levná řešení, která jsou především v kompetenci územního plánování a pozemkové politiky. Volná krajina nesmí být rozkouskována, zaplocena, rozprodána anebo obklíčena rychlostními komunikacemi. Je nutno vytvořit systém pěších a cyklistických cest, propojit zeleň do systémů, které budou mít více funkcí než ÚSES.

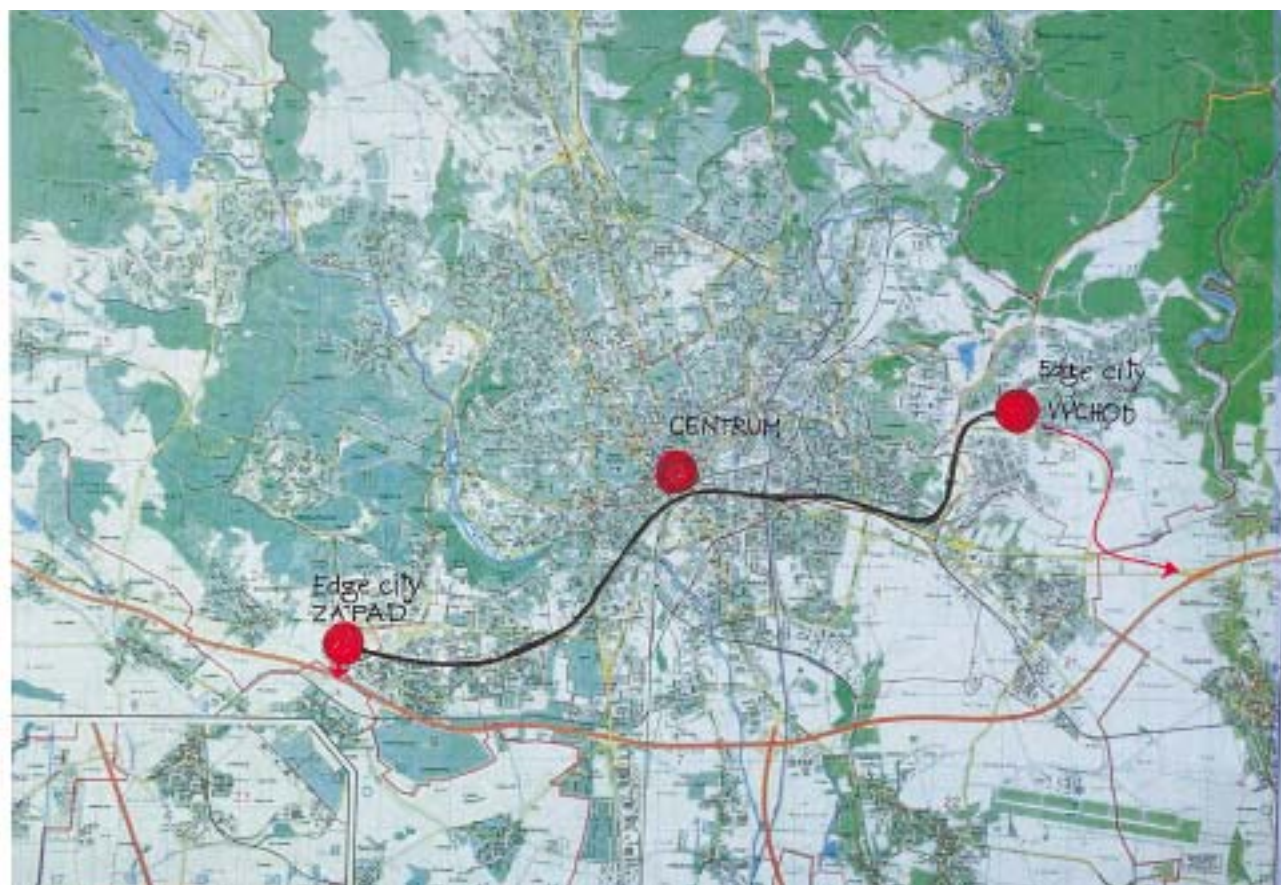
Město Brno a brněnská aglomerace má naprosto jedinečný fenomén „brněnské podkovy“, tj. pásma zalesněných kopců, obklopující město ze západu, severu i východu. Tuto podkovu je možno rozdělit do tří pásem:

- Vnější pásmo, táhnoucí se zhruba od Omic, je přeseknuto dálnicí D1 a v této části znehodnoceno areálem Masarykova okruhu. Dále se táhne lesy Pohádky Máje až k brněnské přehradě. Od doby, kdy Němci vyhodili do povětří most u hradu Veveří, jsou břehy přehrady odděleny a oblast Obory je možno dosáhnout pouze přes Veverskou Bítýšku. Dále se toto vnější pásmo rozprostírá ke Kuřimí a pokračuje přes rozhlednu na Babím lomu k Vranovu, Adamovu až do údolí Řičky.

- Prostřední pásmo začíná nad obcí Bosonohy a přes vrchol Holedné pokračuje do Bystrce a přes masiv Mniší hory a Baby do obce Česká a zde, rozděleno Svitavskou radiálou, pokračuje útěchovskými lesy do Bílovic a na lesní masiv Hádů. Je zajímavé, že rychlostní železniční koridor do České Třebové díky svým tunelům a mostům tento okruh nenarušuje.
- Vnitřní pásmo brněnské podkovy lze vymezit krásným údolím řeky Svratky, plochami okolo medláneckého letiště, přes Medláňky, Řečkovice a Mokrou Horu do soběšických lesů. Určitým pokračováním může být údolí Svitavy v Cacovicích, které ovšem končí v beznaději posvitavské černé zóny. (obr. 3)

Domnívám se, že pro každodenní rekreaci je nejcennější vnitřní pásmo, navazující přímo na hustě obydlené čtvrti. Toto pásmo umožní desetitisícům lidí každodenní procházku přírodou, přičemž je možno dětem ukázat, jak vypadá obilné pole, psa je možno pustit ze šňůry a je možno vzít na procházku i vlastní ženu. Zástavba a zatarasení tohoto zeleného pásu by byla zločinem. Praktickou ukázkou takového zločinu je areál Lachemy v Řečkovících. Ideální rekreační východisko, s návazností na železniční zastávku a svitavskou radiálu, bylo zničeno chemickou fabrikou, a to nikoliv v 19. století, ale v 60. letech století dvacátého.

Všechny tři pásma brněnské podkovy však končí v beznadějně pustině brněnského jihovýchodu. V oblasti od Šlapanic po Modřice se rozkládá kulturní step, rozdělená trasami dálnic, železnic, areálem letiště, průmyslovými závody a skladovými areály. Zkulturnit tuto krajinu, protkat ji zelení, pěšími a cyklistickými stezkami a vytvořit tak z brněnské podkovy brněnský okruh by bylo mimořádně záslužným činem. Místo toho se plánují další průmyslové zóny, přemýšlí o mezinárodním letišti a dalším znepřístupnění a znepřístupnění tohoto území. Přitom nejde o krajinu ošklivou. Šlapanicko navazuje na areál Slavkovského bojiště a soutok Svratky a Svitavy je příkladem jihomoravské lužní krajiny. Osobně si myslím, že bohatá komerční centra, jako je Olympia, Hypernova a Tesco nemusela být pouze obřím parkovištěm, ale mohla zkulturnit celou krajinu v okolí. Park protkaný cyklistickými stezkami by jistě nikomu neškodil. Tato krajina by byla vhodná i pro bydlení. Jde sice o zemědělskou půdu nej-



Obr. 1: Možnost situování dvou „Edge cities“ v Brně s napojením na rychlou tramvaj



Obr. 2: Přerušování přirozených pěších tahů v rámci Brna a nejbližšího okolí



Obr. 3: Tři pásma „Brněnské podkovy“ – I. Vnější pásma, II. Prostřední pásma, III. Vnější pásma
● Neatraktivní území

vyšší kvality, ale fetišizace ochrany zemědělské půdy není v tak významném území, jako je brněnská aglomerace na místě.

Pokud jde o nové průmyslové zóny, jako je např. Černovická terasa, měly by být prubířským kamenem územního plánování. Mělo by se ukázat, že nové průmyslové závody nemusejí být pouze bezútešnými oplocenými areály, ale kultivovanými soubory, prostoupenými zelení, pěšími a cyklistickými stezkami.

V tom je dobrým příkladem Brněnský technologický park v Králově Poli, který je parkem v pravém slova smyslu. Vzorně udržovaná zeleň, množství trávníků a stromů, veřejně přístupné plochy, to vše činí z tohoto území atraktivní místo, kde jsou vítáni i ti, kteří tam nejsou zaměstnání.

2. Úkoly a možnosti územního plánování aglomerací

Základním úkolem územního plánování je prosazování veřejného zájmu při využívání území. Prvořadým veřejným zájmem v území je problematika přístupnosti pozemků, dostupnosti území (zejména pro pěší, protože všichni nevlastní řidičský průkaz), bezpečnosti a bezkoliznosti pěšího pohybu, dostatku veřejných ploch a dostatku veřejné zeleně.

Územní plánování musí bojovat všemi svými nástroji proti zaplocování, znepřístupňování a devastaci, a to jak zastavěného území, tak i volné krajiny. Opatření v tomto směru přijdou často levněji než nákladný luxus dinosaurů projektů, disneylandů a komerčních center. Tento veřejný zájem by měly především hájit obecní a městské samosprávy, ruku v ruce s orgány státní správy a zpracovateli územně plánovací dokumentace.

Teoretické modely městských aglomerací (např. model Boustedtův a Hillebrechtův) zobrazují aglomeraci jako soustředěné kruhy, vymezující jádrové město, příměstské pásmo a vnější pásmo aglomerace. Tento model vyjadřuje pouze schéma intenzity městských vztahů, ale nevyjadřuje realitu. Ve skutečnosti se do sebe zakusuje a vzájemně prolíná volná krajina a urbanistické struktury městského i venkovského typu. Geograf Ryšavý to nazývá „prolínání městského a venkovského kontinua“. Venkovské struktury často pronikají až do jádra aglomerace, kdežto městské struktury se rozpínají desítky kilometrů za město. Právě toto prolínání a promíšení, které vzniklo historickým vývojem a je ovlivněno morfologií terénu, často

způsobuje, že město není bezútešně nudné a má svůj charakter. Typicky gründerské město Liberec, které rostlo prakticky neplánovitě, je díky svému terénu a svému okolí zajímavý a v mnohých částech obyvatelný celek. Územní plánování by mělo tuto zajímavost, promíšenost a diverzifikaci spíše podporovat, než ji násilně likvidovat nákladnými technickými řešeními.

Pro územní plánování městské aglomerace je nutné neustálé zpětnovazební provázání lokální a regionální úrovně. Za regionální úroveň je nutno považovat funkční plánovací region, vymezený na základě analýzy funkčních vztahů.

Návrh nového stavebního zákona považuje za regionální úroveň území kraje s územně plánovací dokumentací pod názvem „Zásady územního rozvoje“, která se zpracovává pro celé území kraje. Mělo by být předmětem další diskuse zda je kromě toho potřeba pořizovat ÚPD pro městské aglomerace, a to v jaké podrobnosti a na jaké úrovni. Možností je několik:

- Území aglomerace bude řešeno jako detail Zásad územního rozvoje (bude součástí této ÚPD).
- Ponechá se úroveň VÚC pro specifická území, jako jsou městské aglomerace. Tyto ÚPD VÚC bude pořizovat kraj.
- Kraj nařídí vypracování společného územního plánu pro území více obcí. Toto území bude zahrnovat administrativní území jádrového města a příměstských obcí.
- Jádrové město a příměstské obce se dohodnou na pořízení společného územního plánu, anebo na koordinaci pořizování plánů jednotlivých obcí.
- Jádrové město připojí příměstské obce ke svému administrativnímu území.

Provázání regionální a lokální úrovně je naprosto nutné, právě tak jako spolupráce příměstských obcí a jádrového města. Po zániku okresních úřadů se stane tento problém ještě naléhavějším. Plánovací úroveň velkého města a malé vesnice v příměstském pásmu bude naprosto rozdílná. Není možno srovnat plánovací kompetence jádrového města, které má velký magistrát, často Útvar hlavního architekta a řadu konzultačních agentur, s možnostmi obecního úřadu příměstské vesnice. Podle stavebního zákona jsou to však obce se stejnými pravomocemi.

Architekt Gřegorčík pro provázání lokální a regionální úrovně použil teorii

„tří stolů“. Obrazně to znamená, že u jednoho urbanisty, u jedné plánovací agentury je na třech stolech řešen plán městského centra, územní plán města a územní plán městské aglomerace. Samozřejmě to nemusí být v jedné místnosti ani to nemusí řešit jediná geniální osoba. Jde o to, aby se lokální a regionální problémy vzájemně ovlivňovaly a aby se o nich vědělo.

Urbanisté řešící městské části a urbanisté řešící městskou aglomeraci se musejí vzájemně znát, diskutovat spolu a nacházet společná východiska. To stejné platí pro orgány městských částí, orgány příměstských obcí a orgány jádrového města. Pro město nemůže být nic zlobnějšího, než ignorance, ne-li přímo vzájemný boj jednotlivých lokalit.

Tento článek se nechce zabývat tak sofistikovanými technickými problémy, jako je vozidlová doprava, anebo infrastruktura městské aglomerace, ale, tak jak je uvedeno v názvu, pouze pěším pohybem a volnou krajinou.

Bez velkých sociologických analýz je možno odhadnout, že zdravý člověk je ochoten tolerovat cca 2 km pěší chůze a cca 10 km jízdy na kole, což odpovídá přibližně půl hodině cestovního času. Tuto dobu je člověk ochoten věnovat cestě do zaměstnání i cestě za každodenní rekreací. Rozdíl je v tom, že tyto dvě hodiny (hodina na cestu do práce a z práce, hodina na rekreační procházku) nemusí být stresující ztrátou času, ale docela příjemným tělesným pohybem. Příjemnost tohoto pohybu bude umocněna zdravým prostředím, tichem a pěknou scénérií.

V rámci aglomerace by měly být vymezeny hlavní pěší a cyklistické trasy, které budou odděleny od tras vozidlové dopravy a vedeny pokud možno zdravým a tichým prostředím. Většinou se podaří je s úspěchem sloučit se sítí biokoridorů ÚSES, ať už vedou podél vodotečů, anebo přes zalesněné kopce. Důležité je, aby tyto trasy vytvářely propojenou síť bez kolizních bodů.

Hlavní pěší a cyklistické trasy zpravidla končí u vnitřního městského okruhu anebo u vstupu do centra. V těchto místech se ukazuje, jak je nezbytné propojení lokální a regionální úrovně. Většinou záleží na schopnostech a dovednostech urbanistů a dopravních inženýrů, jak dovedou vyřešit kolizní body a úzké ulice centra pro smíšený, vozidlový, cyklistický a pěší pohyb. Že to mož-

né je, dokazují řešení z mnoha světových měst.

Lokální úroveň musí vyřešit dvě základní věci:

- Za prvé ověřit technickou realnost navrhovaných pěších a cyklistických tras. Jde např. o stavbu lávek, úpravu stoupání a v neposlední míře také o zajištění dostatečně širokého pruhu doprovodné zeleně.
- Za druhé, což je mnohem důležitější, zajistit příslušné veřejné pozemky anebo věcná břemena na pozemcích soukromých. V období socialismu byly majetkové poměry často zanedbávány a lidé si bez velkých námitek vyšlapali cestičky přes soukromé pozemky. Návrat k tržnímu hospodářství, restituce a pozemková spekulace vyvolává i nevídaná a nepopulární opatření, jakými jsou závory přes cestu, oplocování, zákazy vstupu apod. Pěší i cyklistické cesty jsou jednoznačně veřejně prospěšnými stavbami a pozemky pro ně je možno vyvlastnit. Vyvlastnění je však až posledním, zdoluhavým a nepopulárním řešením.

Přerušení pěších tahů je možno také demonstrovat na příkladu Brna:

- Například oba břehy řeky Svatky byly kdysi půvabnou krajinou. Levý břeh je znehodnocen v úseku Bystrc-Komín a v úseku žabovřeské louky-Pisárky rychlostními komunikacemi. Pravý břeh si přes určité nepohodlí zachoval svou krajinářskou kvalitu. V úseku od jundrovského mostu je však břeh nepřístupný a neexistuje propojení s pisáreckým parkem, Rivierou a krásnými partiemi Červeného kopce.
- Masiv Wilsonova lesa je oddělen od oblasti Juranky (která dále pokračuje do kohoutovických kopců) zdvojenou trasou rychlé tramvaje a žabovřeské komunikace. Přitom ještě v 50. letech byla v tomto místě lávka přes řeku Svatku.
- Také břehy Svitavy nejsou celé zpřístupněny. Od Adamova až po Obrány jde o krásné údolí, které proslavil už S. K. Neumann. Přitom vůbec nevádí, že tudy vede evropský železniční koridor. Od Obrán je možno ještě projít cacovickými loukami do Husovic. Dále však pokračuje posvitavská průmyslová zóna, jedno z nejhorsších brněnských území, která se táhne prakticky až do Komárova.
- Dalším příkladem přerušení přirozených pěších tahů je oblast mezi Židenicemi a Černovicemi, což jsou bývalé venkovské obce, ležící na území brněnského prů-

myslového jihovýchodu. Tyto venkovské obce se v 19. a 20. století rozrostly formou relativně příznivé nízkopodlažní zástavby v typických ulicovkách, sestávajících z řadových domků. V obou čtvrtích je možno najít řadu tichých ulic s bezpečným pěším provozem. Tyto čtvrti však byly surově rozděleny koridorem ostravské radiály, trasou rychlé tramvaje a železniční tratí. Jediná možnost pěšího přechodu je po vysoce frekventovaném mostě vnějšího silničního okruhu. Jít po tomto mostě je nejen nepohodlné a nezdramé, ale také životu nebezpečné. (obr. 2)

Takových případů přerušení přirozených pěších tahů je možno najít mnoho v každém větším městě. Jde nejen o to, aby se odstraňovaly bariéry vzniklé na základě omylů minulosti, ale také o to, aby nevznikaly bariéry nové, zejména při předměstském a příměstském rozvoji. Jak rozdílná je například situace Jundrova, Komína a Bystrce, jejichž obyvatelé vyběhnou bez problémů do lesa, a například takové Slatiny, která je „zazděna“ trasami dálnice, rychlostních komunikací a plochami skladů, letišť a polí. Právě těmto „handicapovaným“, postiženým územím by mělo územní plánování co nejvíce pomáhat.

Jedním z preventivních opatření proti neřízené suburbanizaci je vymezení zeleného pásu. Zelený pás, tak jak byl vymezen v anglickém urbanismu, byl chápán jako široký pás, tvořený zejména zemědělskou půdou. Sami Angličané uznávají, že široký zelený pás je příliš silným lákadlem pro investory, kteří z něho ukusují z obou stran. Daleko účinnější je vymezení sítě zelených koridorů, které umožní průchodnost krajiny a rozčlenění ji zelenými cézurami. Izolační efekt úzkého zeleného pruhu, tvořeného stromy a křovinami, je často účinnější, než izolační efekt pole, které je půl roku bez vegetace a je obděláváno prašnou a hlučnou mechanizací. Tato „zelená struktura“ (Green structure) by měla být fixována a v dalším využívání území v podstatě nedotknutelná. V tomto ohledu je nutno podotknout, že naše pojetí ÚSES, zejména místních systémů ekologické stability, je z evropského hlediska velmi moderní a účinné. ÚSES by měl být ovšem propojen se systémem pěších cest, každodenní rekreace a v neposlední řadě i s celkovým konceptem estetického působení krajiny.

V této souvislosti si neodpustím něko-

lik poznámek k zemědělskému využívání městské a příměstské krajiny. Za mého mládí byla ještě přímo ve městě řada zahradičtví, tzv. „bulharů“, i když to ani praví Bulhaři nebyli. Dnes, kdy tito „bulhaři“ neexistují, máme mnohem více zeleniny než tenkrát. Brno i Praha mají problémy s rozbitými a rezavými sklenky, které nikdo nechce, protože se nevyplácejí. Dnešní pohled na zemědělskou produkci musí být zákonitě jiný.

V bezprostřední blízkosti spaloven, městských skládek a chemických závodů jsou dodnes zahrádky, na kterých se pěstuje ovoce a zelenina. Je jen otázkou času, kdy lidé pochopí, že je zdravější si ovoce a zeleninu koupit v obchodě. Domnívám se, že přístup k využívání zemědělské půdy v městské aglomeraci musí být komplexní – multikriteriální. Zemědělská půda je součástí městské a příměstské krajiny. Musí být komplexně posouzena její ekologická, estetická, ekonomická a kulturní hodnota. Správní úřady, které rozhodují o jejím dalším využívání, by měly mít na zřeteli tuto komplexní funkci. Měli bychom například umět posoudit, jaké komplexní důsledky by mělo částečné zalesnění, částečné rekreační využití a částečné stavební využití zemědělské půdy na území městské aglomerace.

3. Závěr

Závěrem bych se pokusil vyjádřit základní, jednoduchou myšlenku tohoto článku. Lidé se budou i v 21. století zákonitě stěhovat do městských aglomerací, protože jim poskytnou kvalifikované zaměstnání, kulturní vyžití a sociální kontakty. Naivní představa, že budeme sedět doma u počítačů a komunikovat tak se světem, se naštěstí neuskuteční. Člověk potřebuje ke svému rozvoji i kontakt s živými lidmi, a to nejenom s profesionálními partnery. Kvalita života v aglomeraci může být stejně vysoká, ne-li vyšší, než na venkově. Ke kvalitě života patří dostatek zeleně, příležitost ke každodenní rekreaci a pokud možno pohodlná doprava. Pěší pohyb a cyklistická doprava jsou jedny z mála činností, které kombinují dopravní a rekreační funkci, jsou relativně nenáročné a levné. Záleží jen na schopnostech urbanistů, územních plánovačů a městských samospráv, zda obyvatelům městských aglomerací tuto příležitost poskytnou.

*Ing. arch. Josef Markvart, CSc.
ÚÚR Brno*

Literatura:

1. GŘEGORČÍK, Jiří, PŘÍKRYL, Zdeněk, *Sídelní regionální aglomerace – teoretické a metodologické problémy*. [Výzkumná zpráva]. Brno: VÚVA 1980. 33 s.
2. GŘEGORČÍK, Jiří, aj. *Urbanistická koncepce sídelního útvaru. Závěrečná zpráva etapy. Hlavní směry rozvoje a přestavby sídelních útvarů a jejich zájmových území při respektování aglomeračních vztahů*. [Výzkumná zpráva]. Brno: VÚVA 1984. 68 s.
3. GŘEGORČÍK, Jiří, FIXEL, Jiří, PŘÍKRYL, Zdeněk, aj. *Zásady tvorby urbanistické koncepce rozvoje města. Metody urbanistické koncepce přestavby střediskových sídel*. [Výzkumná zpráva]. Brno: VÚVA 1989. 167 s.
4. RYŠAVÝ, Zdeněk, aj. *Posouzení dřívějších koncepcí územního rozvoje České republiky. Středisková koncepce osídlení, koncepce urbanismu*. [Výzkumná zpráva]. Praha: VÚVA 1992. 55 s.
5. KRAMPOL, Bonaventúra, aj. *Zásady a pravidla územního plánování. Sv. 2. Koncepce osídlení, velkých územních celků, sídelních útvarů a zón*. Brno: VÚVA 1984.
6. MOLDAN, Bedřich, *Indikátory trvale udržitelného rozvoje*. Praha: Univerzita Karlova – Centrum pro otázky životního prostředí 1996. 87 s. ISBN 80-238-6357-6
7. HRŮZA, Jiří, *Charty moderního urbanismu*. 1. vyd. Praha: Agora 2002. 94s. ISBN 80-902945-4-5
8. CULLINGWORTH, Barry, j. a NADIN, Vincent, *Town and Country Planning in the UK. [Územní plánování ve Velké Británii]*. 12. vyd. London: Routledge 1997. 392 s.
9. *Návrh věcného záměru stavebního zákona. Urbanismus a územní rozvoj, 2001, č. 3, zvl. příl.*