

## **SUBURBANIZACE A JEJÍ DŮSLEDKY: VÝZVA PRO VÝZKUM, USMĚRŇOVÁNÍ ROZVOJE ÚZEMÍ A SPOLEČENSKOU ANGAŽOVANOST**

**LUDEK SÝKORA**

---

### **Úvod**

V posledním desetiletí dochází v České republice k významným změnám v uspořádání měst a sídelních aglomerací. Jedním z trendů je prostorové rozšiřování měst procesem suburbanizace (Ptáček 1998). V příměstské zóně mnoha našich měst vyrůstají nové obytné okrsky a komerční zóny (Mulíček 1999, Létal a kol. 2001, Sczyrba 2001, Sýkora 2002). Suburbanizace zatím nedosahuje rozměrů srovnatelných s městy v západní Evropě a USA. Z kvalitativního hlediska však přináší poměrně radikální a v podstatě nevratné změny v našem systému osídlení a ve využívání krajiny člověkem.

Struktura osídlení se vyznačuje vysokou setrvačností. Transformace existujících a vznik nových sídelních struktur vedou k dlouhodobě prostorově ukotvenému rozmístění lidí a jejich aktivit v krajině. Ze zahraničních zkušeností víme, že některé formy suburbanizace jsou méně šetrné vůči životnímu prostředí, vyvolávají vyšší ekonomické náklady a přinášejí neblahé sociální důsledky. Měli bychom se pokusit předcházet možným negativním důsledkům a hned od počátku omezovat nežádoucí formy rozvoje osídlení a naopak stimulovat a podporovat ty způsoby rozvoje osídlení a využívání krajiny, které jsou z ekonomického, sociálního a environmentálního hlediska udržitelnější. Proto musíme suburbanizaci věnovat pozornost již v počátcích a pokusit se o aktivní ovlivňování jejích forem s cílem zajistit udržitelný rozvoj městských aglomerací. Neměli bychom totiž zapomínat, že včasná prevence zaměřená na příčiny a mechanismy procesu suburbanizace je méně nákladná a bolestivá než následné napravování nežádoucích důsledků. Suburbanizace představuje velkou výzvu pro výzkum, plánování a politiku územního rozvoje.

## Suburbanizace

Suburbanizací se zpravidla rozumí růst města prostorovým rozpínáním do okolní venkovské a přírodní krajiny. Suburbanizace je spojována s nižší hustotou osídlení, než existuje ve městě a rozvolněnou, řídkou, rozptýlenou či roztroušenou zástavbou. Příměstskou zónu ovlivněnou suburbanizací charakterizují samostatně stojící nebo řadové, jedno až dvoupodlažní rodinné domky s vlastní zahradou, které často vytvářejí sociálně homogenní rezidenční zóny, a také pásová komerční zástavba a průmyslové parky často lokalizované podle dálnic a dalších významných komunikačních os či v blízkosti jejich křižovatek.

K suburbanizaci dochází příchodem nových lidských aktivit (bydlení, obchod, skladování, výroba) do lokalit ležících mimo kompaktní zástavbu města a přitom v rámci metropolitního území. Ne každou lokalizaci nové aktivity v příměstské oblasti je možné považovat za suburbanizaci. K suburbanizaci dochází výstavbou v lokalitách oddělených od kompaktního města rozsáhlejšími neurbanizovanými prostory. Mnohé z lokalit vzniklých suburbanizací však postupem času mohou být pohlceny rozrůstajícím se kompaktním městem.

Suburbanizace může nabývat různých forem a vést k vytváření různých typů příměstských prostorů. Významnou stránkou je prostorová struktura rozmístění nové výstavby a na ni navazujících lidských aktivit. Suburbánní výstavba se může koncentrovat do několika hlavních urbanizačních areálů nebo zón, zpravidla v blízkosti existujících významných komunikačních os a současných center osídlení s koncentrací základní občanské vybavenosti. Při vysokém absolutním růstu obyvatel a firem se v příměstské oblasti mohou vytvářet i „nová města“. Taková forma suburbanizace se zpravidla vyskytuje v zemích se silným regionálním a územním plánováním, např. v Nizozemsku nebo Velké Británii. Na druhé straně existuje forma extrémního geografického rozptýlení nové výstavby ve velkém množství lokalit, někdy umístěných ve volné krajině aniž by přiléhaly ke stávajícím sídlům. Taková forma suburbanizace se často vyskytuje v metropolitních oblastech v USA a je nazývána „sprawl“.

Suburbanizace je poměrně komplexním procesem, který je podmíněn a způsoben celou řadou vzájemně provázaných faktorů. Mnohé z nich obecně ovlivňují růst měst, jiné pak působí spíše ve prospěch rozvolněného rozšiřování měst do krajiny suburbaniza-

cí než kompaktní formy urbanizace. Urbanizaci příměstské krajiny umožnil růst bohatství obyvatelstva, technický pokrok v dopravě a rozvoj dopravní sítě a podpora pořizování bydlení ze strany státu. Růst reálných příjmů rozšířil možnosti spotřeby střední třídy a zavedení hypoték umožnilo jednorázovou investici do bydlení s následným postupným splácením. Využívání osobního automobilu umožnilo bydlení v širším okolí měst a dojížděku za prací do centra. Výstavba silnic zpřístupnila velké množství relativně levné půdy v zázemí měst pro novou výstavbu. Značná část domácností mohla realizovat jeden z velkých snů a bydlení ve vlastním rodinném domku v okolí měst se stalo se dostupným životním cílem širokých středních vrstev. Lidé odcházeli ze znečištěného města do přírodního prostředí. Rodinný dům za městem navíc umožnil separaci od nižších společenských vrstev.

V příměstské zóně se v posledních desetiletích vedle rodinných domků začaly stavět i výrobní provozy a obchody. Mezi významné lokalizační faktory stimulující komerční suburbanizaci patří snadná dopravní dostupnost rozsáhlých a relativně levných pozemků. S růstem počtu obyvatel v příměstské oblasti se jejich kupní síla stala atraktivní pro maloobchodní zařízení a jejich pracovní síla pro firmy, které nyní upřednostňují lokality za městem. Suburbanizací se postupem času vytvořila z hlediska zastoupení funkcí téměř kompletní města vzdálená od původního jádra aglomerace (tzv. edge cities). Významnou úlohu přitom sehrály instituce státu a místních vlád a to zejména prostřednictvím rozmanitých zvýhodnění nové výstavby (na rozdíl od regenerace starých ploch uvnitř měst).

Proč nedochází k plynulému růstu kompaktního města, ale v mnoha případech můžeme pozorovat prostorově roztroušenou a do širokého okolí měst rozprostřenou suburbanizaci? Domácnosti i firmy mají poměrně volný výběr a často neexistují žádná výrazná omezení ani stimuly zvýhodňující rozvoj na okraji města. Lokalizace je tak ovlivněna dopravní dostupností, kvalitou přírodního prostředí a postupem času stále více i sociální a estetickou kvalitou nově urbanizovaného prostředí. Mnohé obce za hranicí jádrového města aglomerace se navíc snaží o přilákání a stimulování rozvoje na svém území a tím dále přispívají k diferencovanému a nespojitému růstu v okolí měst. Koncentrovanějších forem suburbanizace se zpravidla daří dosáhnout pouze na základě regionální koordinace rozvoje osídlení.

## Současná suburbanizace v České republice

Suburbanizace není v ČR novým jevem. K rozvoji suburbánních především rezidenčních lokalit docházelo již v meziválečném období, zejména podél železničních tratí vycházejících z velkých měst (Ryšavý a kol. 1994). Za komunismu se však rozptýlená suburbanizace v podstatě zastavila, a to vzhledem k územní koncentraci investic v rámci střediskové sídelní soustavy. Konec centrálního plánování přinesl velká očekávání i v oblasti rozvoje osídlení, která byla mimo jiné spojována s dynamickým rozvojem výstavby rodinných domků v zázemí měst. Nízká kupní síla většiny obyvatelstva však v první polovině devadesátých let silně omezila realizaci snů o bydlení v krajině za městem. Vzhledem ke snížení průměrných reálných příjmů a prudkému růstu cen nemovitostí, stavebních prací a stavebních materiálů se pořízení rodinného domku vymykalo možnostem středních vrstev obyvatelstva. Rezidenční suburbanizace se začala pozvolna rozvíjet až v druhé polovině devadesátých let s rostoucími příjmy a kupní silou části obyvatel a podporou poskytovanou státem hypotéčnímu financování. V tu dobu však na scénu přicházejí hypermarkety, které se stávají nejvýznamnějším symbolem současné suburbanizace. Rozvoj komerčních funkcí (maloobchod, velkoobchod, skladování, distribuce, výroba) se na přelomu století stal mnohem významnější silou měnící příměstskou krajinu, než je výstavba nových rodinných domků.

Suburbanizace se rozvíjí především v zázemí našich největších měst Prahy a Brna. Výstavbu rodinných domků, velkých obchodů a průmyslových zón však můžeme, i když zpravidla v menší míře, sledovat i v menších městech. Vnější části měst a území okolních obcí se stávají novou rozvojovou oblastí. Suburbanizace přináší významné změny způsobu využití území. Zemědělská výroba je postupně nahrazována bydlením i komerčními funkcemi. Vedle rodinných domků se staví hypermarkety, velká nákupní centra a zakládají se industriální zóny se sklady, distribučními centry i výrobou.

Rezidenční suburbanizace se projevuje v několika formách. Developeři vytvářejí celé rezidenční okrsky s výstavbou rodinných domů na klíč nebo shromáždí půdu, rozparcelují ji na stavební pozemky, ty doplní nezbytnou infrastrukturou a prodají je zájemcům, kteří si výstavbu zajistí individuálně. V obou případech dochází k vytvoření nových okrsků luxusního bydlení na okrajích stávajících

venkovských sídel. Staví se však i ve volné krajině zcela mimo dotyk se stávajícími sídly. Suburbanizace rovněž probíhá výstavbou na jednotlivých volných parcelách uvnitř existující zástavby obcí nebo rekonstrukcemi původních nemovitostí. Záleží pak na jednotlivých projektech, jak citlivě se integrují do existujícího prostředí obce.

Rezidenční suburbanizace přispívá ke změně tradiční sociálně-prostorové struktury našich měst a jejich sídelních aglomerací, která se vyznačuje snižujícím se sociálním statutem obyvatelstva od centra směrem k okrajům. Předměstske zóny dnes migrací získávají především vzdělané a příjmově silné obyvatelstvo. Sociální status nově příchozích domácností i jejich způsob života ostře kontrastuje s původním obyvatelstvem.

Na transformaci příměstské zóny se dynamičtější a radikálnější podílejí komerční projekty, spojené s lokalizačními preferencemi obchodních, distribučních, skladovacích i výrobních aktivit s vysokými nároky na plochu a dopravní dostupnost. Zatímco výstavba rodinných domků je rozptýlena do mnoha malých lokalit, hypermarkety a nákupní centra se soustřeďují do komplexů budovaných v sousedství dálnic a významných dopravních křižovatek.

V Praze a jejím bezprostředním okolí se nachází několik lokalit koncentrujících novou komerční/obchodní výstavbu. Jde zejména o Zličín při dálnici D5 do Plzně a Německa, Černý Most na severovýchodě při ústí dálnice D11 směr Hradec Králové a Polsko, Průhonice-Čestlice na jihovýchodě při dálnici D1 na Brno a Nákupní centrum Letňany na severu města. V Brně se vytváří jedna dominantní zóna táhnoucí se jižně od centra a kulminující v těsné blízkosti křižovatky dálnic na Prahu (D1) a Bratislavu (D2). Velké hypermarkety a nákupní centra však vyrostly i v mnoha dalších městech. Zatímco až donedávna se většina nákupů odehrávala v městských centrech a obchodních zónách městských čtvrtí, v posledních několika letech se značná část nákupů obyvatelstva přesunula do zóny na hranicích města a příměstské krajiny.

Vedle obchodů se ve vnějších částech měst začíná prosazovat výstavba kanceláří, skladů i výrobních objektů. V Praze se nové kanceláře a skladovací objekty staví v oblasti mezinárodního letiště Ruzyně, podél dálnice D1 se vytváří téměř kontinuální zástavba obchodními, skladovacími a distribučními zařízeními a podobná koncentrace vznikla u Rudné na dálnici D5. Samospráva Brna klade značný důraz na rozvoj Českého technologického parku na se-

verním okraji města v těsném sousedství univerzitního areálu, kde se nacházejí kancelářské budovy i objekty pro „hi-tech“ výrobu, a na rozvoj Černovické terasy s industriální zónou (jejíž objekty původně využívala firma Flextronix) na jihovýchodě města. Většina měst střední a menší velikosti vytváří nové průmyslové zóny. Zatímco se rozvíjí výstavba na zelené louce za městem, v blízkosti městských center často zůstávají zdevastované plochy opuštěné průmyslovou výrobou.

Přestože mají města dostatečné množství rezervních ploch pro novou výstavbu uvnitř svých administrativních hranic, mnohé z projektů komerční i rezidenční výstavby se stěhují mimo hranice měst. Hlavními motivy jsou nižší ceny pozemků a snadnější vyjednávání rozvojových projektů se samosprávami menších obcí. Zájmy měst a obcí v okolním území se často dostávají do protikladu. Města chtějí udržet kompaktní strukturu zástavby, zatímco samostatné obce za administrativními hranicemi měst se snaží o přilákání investic na jejich území. Koordinace územního rozvoje v metropolitních regionech naráží na neochotu správ měst a obcí společně jednat o budoucím rozvoji. Otevřenou otázkou je zda a jak budou krajské samosprávy reagovat na současnou situaci.

## **Ekonomické, sociální a environmentální důsledky suburbanizace**

Stavební rozvoj příměstských oblastí je charakterizován nízkou hustotou zástavby a vysokou prostorovou segregací jednotlivých lidských aktivit (bydlení, zaměstnání, nákupy, apod.). Ze zkušeností severoamerických a západoevropských měst víme, že se suburbánní formy osídlení vyznačují vyššími nároky na spotřebu energií a náklady na výstavbu technické infrastruktury a občanské vybavenosti (TCRP 1998).

Obyvatelstvo bydlící v izolovaných obytných okrscích je silně závislé na dojíždě osobním automobilem do práce a škol, za službami a kulturou. V našich poměrech se vedle víkendových překrvení způsobených chatari a chalupáři objevují celodenní a celotýdenní zácpy dojíždějících do města za prací a naopak vyjíždějících z města za nákupy do příměstských nákupních center. Vysoká prostorová koncentrace některých funkcí a jejich značná prostorová segrega-

ce vyvolávají neustálé přepravní toky. Nejde však jen o cesty mezi příměstskými lokalitami a centrem města, ale prudce narůstá i podíl cest mezi jednotlivými suburbánními lokalitami, jako je například dojíždka za nákupy z nových suburbánních rezidenčních zón do hypermarketů. Pokud se nová rezidenční zástavba dominantně realizuje na jedné straně města a komerční je soustředěna na opačném konci, jako je tomu například v Brně, cesty za nákupy směřují přímo přes vnitřní město.

Prudké zvýšení objemu individuální automobilové dopravy negativně ovlivňuje kvalitu životního prostředí (zácpy, zhoršování kvality ovzduší, hlukové zatížení). Kvalita života se tak v těchto oblastech, do kterých se lidé stěhují především za klidem a čistým prostředím, paradoxně snižuje. Oblasti s nízkou hustotou osídlení však není možné efektivně obsloužit veřejnou hromadnou dopravou. Většina obyvatel pak nemá jinou alternativu než použít osobní automobil.

Suburbanizace má významné sociální důsledky. Do příměstských lokalit se z vnitřních částí měst stěhují především domácnosti s vysokým sociálním statusem. Postupně tak může vzniknout silně vnímaná segregace mezi obyvateli předměstí a čtvrtí vnitřního města. V našich poměrech se může promítnout zejména do kontrastu mezi sídlišti vysokopodlažních panelových domů a rodinným bydlením za městem. Velmi závažným společenským důsledkem je posilování individualizace, ztráta sociální soudržnosti, oslabování sociálního kapitálu a občanské společnosti. Ztrátu sociální soudržnosti vyvolává především vysoká prostorová segregace funkcí a vysoce individualizované dojíždění osobním automobilem. Lidé tráví daleko více času v autech a to obvykle sami nebo s jinými členy rodiny. Vedle dojíždky do práce se jezdí i za nákupy. V málo vybavených nebo zcela nevybavených příměstských sídlech, kde poslední zbytky obchodů podléhají konkurenčním tlakům hypermarketů, se nechodí nakupovat pěšky, tak jako v tradičních čtvrtích vnitřního města. Jezdí se autem do neosobních hypermarketů. Při cestě autem však své sousedy nepotkám. V USA dochází i k prostorové segregaci škol od rezidenčních komunit. Rodiče vozí děti do škol auty. Žádná obec nechce mít vysokou koncentraci aut na svém území. Školy se tak stěhují mimo sídla. Časy, kdy jsme jako děti chodili společně ze školy domů a naši rodiče potkávali sousedy při nákupech v naší čtvrti, mohou být nenávratně pryč. Dnes se autem jezdí do práce,

do restaurace, za kulturou. Obchodně zábavní komplexy hypermarketů, multikin, restaurací, butiků, kuželkáren a squashových kurtů nabízejí nové, silně koncentrované formy nákupů a zábavy. Proč ne, ale což tak mít možnost alternativní volby! Na předměstích však alternativa neexistuje.

Rozvoj příměstské zóny často nepřímo podmiňuje úpadek vnitřních částí měst. Odchod obyvatel s vyššími příjmy ze čtvrtí vnitřního města a ze sídlišť na předměstí přináší snížení sociálního statusu těchto čtvrtí. Významný dopad má relokace komerčních funkcí z centra na předměstí. Maloobchod se stěhuje za zákazníky na okraje měst. Rozšiřující se výroba potřebuje větší plochy, které nachází za městem. Ve vnitřních městech zůstávají nevyužité pozemky se starými, rozpadajícími se budovami a v případě oblastí opuštěných průmyslovou výrobou i se značně znečištěnou půdou. Investoři upřednostňují výstavbu na zelené louce. Veřejný sektor se zatím nepoučil ze zahraničních zkušeností a pouze pozvolna se pozornost přesouvá k revitalizaci „brownfields“, které by nabídly alternativu k suburbanizaci („greenfields“).

## **Omezení nežádoucích dopadů suburbanizace**

Suburbanizaci není možné zastavit. Vždyť rodinný domek v zeleni za městem představuje sen mnoha domácností. Proces ale můžeme regulovat a omezit ty stránky suburbanizace, které mají horší dopady na udržitelný rozvoj osídlení. Nová výstavba může být koncentrována kolem stávajících center osídlení a podél železničních tratí. Koncentrovaný rozvoj není tak nákladný na výstavbu infrastruktury, umožňuje lepší obsluhu veřejnou dopravou a nemá tak devastující účinky na přírodní prostředí okolí měst jako výstavba rozptýlená v malých okrscích po všech koutech příměstské krajiny.

V USA jsou suburbanizace a její negativní důsledky spojovány s fenoménem urban sprawl. Sprawl se vyznačuje prostorově velmi roztráštěným a nekompaktním rozvojem (leapfrog development), extrémně nízkou hustotou osídlení a velmi vysokou segregací funkcí (Downs 1999). Sprawl je však pouze jednou z možných forem, kterých nabývá urbanizační proces v metropolitních oblastech. Zatímco v USA sprawl převažoval, v západní Evropě byla urbanizace mnohem koncentrovanější. Prostorově kompaktnější charakter



evropských měst ovlivnily nejen kulturní podmíněnosti, ale také aktivnější využití nástrojů regulujících urbanizaci.

Nový rozvoj se může odehrávat na okrajích stávajících kompaktních jader aglomerací a soustředit se do okolí existujících větších a dostatečně vybavených center v zázemí měst. Může se koncentrovat podél železničních tahů a využít nabídky metropolitní kolejové dopravy, která je k životnímu prostředí mnohem ohleduplnější než individuální doprava osobními auty. Koncentrované formy suburbanizace jsou ekonomicky méně nákladné a k životnímu prostředí šetrnější než urban sprawl. Využití stávajících vybavených sídel pro novou rezidenční výstavbu navíc nabízí alternativní formy nakupování i zábavy. Širší nabídka možností vytváří příznivější klima pro utváření místních komunit a jejich sociální soudržnosti. To je v kontrastu se životem v drobných monofunkčních rezidenčních okrscích, kde neexistují alternativy k jednostrannému dojíždění za vším.

Živelná, neregulovaná suburbanizace zpravidla nabývá forem prostorově roztráštěného a neuspořádaného rozvoje s typickými charakteristikami urban sprawl. Taková forma urbanizace v metropolitních oblastech jen stěží splňuje kritéria kladená na udržitelný rozvoj osídlení a krajiny (EC 1996). Pokud se jednou takové formy rozvinou, bude jen velmi těžké je měnit. Struktura osídlení má vysokou setrvačnost a její vývoj přináší v podstatě nevratné změny. Důsledky suburbanizace musíme vnímat v dlouhodobé perspektivě.

Suburbanizace zatím v České republice nepředstavuje problém, kterému by byla věnována výraznější pozornost odborníků, úřadů a politiků, natož pak médií a širší veřejnosti. Dílčí stránky suburbánního rozvoje, zejména výstavba hypermarketů a dálnic, je kritizována ze strany některých nevládních neziskových organizací (Nesehnutí 2001, Kurfürst 2002). Z odborné veřejnosti se jen poskrovnu ozývají varovné hlasy. Někdy je zdůrazňováno, že jsme kulturně odlišní od Američanů a že suburbanizace, pokud vůbec k nějaké dochází, je pouze ve svých počátcích a zatím není příliš významná. Budeme však čekat až na významu nabude, včetně projevu všech negativních důsledků? Neměli bychom se na základě zahraničních zkušeností pokusit předcházet možným negativním dopadům, hned od počátku omezovat nežádoucí formy rozvoje osídlení a naopak stimulovat a podporovat ty způsoby rozvoje osídlení a využívání krajiny, kte-

ré jsou z ekonomického, sociálního a environmentálního hlediska udržitelnější?

Zkušenosti USA a západoevropských zemí nám nabízejí mnoho inspirací. Přístupy a metody aplikované v zahraničí nelze beze zbytku přenést do našeho prostředí. Radikální odmítnutí nástrojů vzniklých v odlišných kulturních kontextech také není správnou cestou. Jedním z principů, který můžeme převzít ze zahraničí, je kombinovat takové nástroje, které omezují nežádoucí rozvoj s těmi, co naopak podporují suburbanizaci šetrnější k životnímu prostředí. Politiky a programy založené na stimulaci a aktivní podpoře preferovaných forem rozvoje osídlení mají větší šanci získat souhlas širší veřejnosti a tak i politickou podporu. Politika využívající nabídky spíše než pouhého zákazu má větší šance na úspěch. Domácnosti i firmy by měly mít možnost široké volby s tím, že některé varianty rozvoje podpoří a tím je zvýhodní instituce veřejného sektoru. Restriktivní opatření, omezující vážné negativní společenské a environmentální důsledky rozvoje, však musí být zachována.

Při diskusi fenoménu urban sprawl v USA je zdůrazňována nedostatečná síla plánovacích nástrojů k řešení problémů na metropolitní úrovni. Regulace územního rozvoje je v USA silně rozmělněná mezi velké množství samostatných obcí. Obce mezi sebou navíc soutěží o přilákání investic. Až na výjimky chybí koordinace územního rozvoje v celé metropolitní oblasti. V České republice máme nástroj, který umožňuje regionální koordinaci využití území. Územní plány velkých územních celků však zatím nové trendy v osídlení nereflektují a suburbanizaci neusměrňují. Je zatím otevřenou otázkou, jak se k suburbanizaci postaví nové krajské samosprávy. V případě Pražského metropolitního regionu, který spadá pod dvě krajské správy (Praha a Středočeský kraj), však hrozí, že se oba kraje mohou značně odlišovat ve svém pohledu. Usměrnění rozvoje hlavního města a jeho zázemí, tj. oblasti nejvíce ovlivněné suburbanizačními trendy, by mělo být zabezpečeno z národní úrovně.

### *Literatura*

Downs, A. (1999) Some realities about sprawl and urban decline. *Housing Policy Debate* 10 (4): 955-974.

EC (1996) *European Sustainable Cities*. Brussels, Luxembourg: European Commission.

Kurfürst, P. (2002) Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. Praha, Centrum pro dopravu a energetiku.

Létal, A., Smolová, I., Szczyrba, Z. (2001) Transformace příměstské krajiny. Urbanismus a územní rozvoj 4 (4), s. 15-21.

Mulíček, O. (1999) Prostorové suburbanizační změny v JZ sektoru velkého Brna. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis XXXII - Folia Geographica č. 3, s. 63-66.

Nesehnutí (2001) Zaostřeno na hypermarkety. Brno, Nesehnutí.

Ptáček, P. (1998) Suburbanizace – měnící se tvář zázemí velkoměst. Geografické rozhledy 7 (5), str. 134-137.

Ryšavý, Z., Link, J., Velíšková, L. (1994) Proces suburbanizace v souvislostech procesu přeměny osídlení v letech 1869-1991: Česko, Pražská aglomerace (na území okresů Praha, Praha-východ, Praha-západ, Beroun, Kladno, Mělník). Územní plánování a urbanismus 21 (3-4), s. 189-199.

Sýkora, L. (2002) Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl, M. a kol., Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Praha, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy.

Szczyrba, Z. (2001) Několik poznámek k výstavbě velkoplošných obchodních zařízení na území města Olomouce (a jeho zázemí). In: Zaostřeno na hypermarkety. Nesehnutí, Brno, s. 35-38.

TCRP (1998) TCRP Report 39. The Costs of Sprawl – Revisited. Washington, D. C. : National Academy Press.





# Suburbanizace

a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky

Luděk Sýkora, editor

Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. - 2002

## OBSAH

Autoři příspěvků.....	3
Předmluva .....	6
Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost.....	9
<i>Luděk Sýkora</i>	
Neuspořádaný, neregulovaný a z dlouhodobého hlediska neudržitelný růst městských aglomerací .....	21
<i>Tomáš Gremlica</i>	
Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu .....	39
<i>Martin Ouředníček</i>	
Suburbanizace v USA a Německu: zdroj inspirace i poučení.....	55
<i>Pavel Ptáček</i>	
Suburbanizace a její ekologické, ekonomické a sociální důsledky: poučení z vývoje v Portlandu .....	81
<i>Ethan Seltzer</i>	
Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání .....	101
<i>John Pucher</i>	
Vnímání živelného rozpínání měst: bitva o udržitelný růst v Arizoně.....	123
<i>Ignacio San Martin</i>	
Nízkopodlažní výstavba v územních plánech obcí v zázemí Prahy .....	141
<i>Radim Perlín</i>	
Suburbanizace či urbanizace? Nová bytová výstavba v Praze a jejím zázemí .....	157
<i>Ivana Horáková</i>	
Suburbanizace v Brně a jeho okolí .....	171
<i>Ondřej Mulíček</i>	
Právní nástroje a reálné možnosti ovlivnit suburbanizaci.....	183
<i>Karel Maier</i>	