

## Urban Growth management in North America

*Opatření zmírňující důsledky suburbanizace v Severní Americe*

Josef MAREŠ

Univerzita Karlova v Praze, J.Mares@seznam.cz

### Abstract

The purpose of this paper is to study growth management strategies and policies proposed by some North American institutions and governments with focus on Metro Vancouver, Calgary and Edmonton and their progress towards more sustainable forms of development. The question is whether these strategies and policies can be used to deal with sprawl in the Czech Republic. We find that as Metro Vancouver faces the most serious growth limits, it also implements the most ambitious growth management policies, such as creating the urban containment boundary and upzoning of activity centers and frequent transit corridors. Metro Vancouver progress towards more sustainable development is obvious on the example of its downtown core dense residential development, small amount of inner-city vacant land or abundance of activity centers growing along the Sky Train lines. Calgary and Edmonton also propose broad growth management policies with the highest progress in redevelopment of their downtowns. Although significant differences in public financing and planning jurisdiction in the Czech Republic, which is currently facing growing impacts of sprawl development, we can get inspired by these strategies and adopt many of growth management policies.

**Keywords:** urban sprawl, Smart Growth, growth management policies

**Klíčová slova:** urban sprawl, Smart Growth, řízení územního rozvoje

### 1. Úvod

Vypořádání se s důsledky suburbanizace<sup>i</sup> a urban sprawl<sup>ii</sup> je jednou z hlavních výzev rozvoje dnešního vyspělého urbanizovaného světa. Bezsporně nejmarkantnější důsledky suburbanizace a urban sprawl lze hledat v Severní Americe<sup>iii</sup>, kde se téma v posledních desetiletích těší značné publicitě. Předpokladem našeho zkoumání je odezva výše uvedených skutečností v podobě existence množství opatření a strategií zmírňujících důsledky těchto procesů. Cílem výzkumu je seznámení s těmito strategiemi a postupem jejich naplňování. Přitom bude kladen důraz především na strategie využitelné v podmínkách České republiky.

Záměr je realizován především studiem odborné literatury, rozvojových dokumentací na místní, regionální a federální úrovni a terénním výzkumem, jehož účelem je ověření výsledků rozvojových opatření v praxi. Výzkum je zaměřen hlavně na oblast západní Kanady, resp. metropolitních oblastí měst Vancouver, Calgary a Edmonton, tedy lokalit s takřka nepřetržitým masivním populačním přírůstkem a citelnými projevy sledovaných procesů. Významným zdrojem jsou také

závěry výzkumu amerického výzkumného panelu pro dopravu (viz Burchell a kol. 2002).

V první části příspěvku se stručně seznámíme se dvěma ze základních rozvojových strategií zaměřených na zmírnění důsledků suburbanizace a urban sprawl – tzv. Smart Growth<sup>iv</sup> a Transit Oriented Development<sup>v</sup> (TOD). Následně si představíme některá z konkrétních opatření, jež umožňují realizaci výše zmíněné strategie, či zmírňují specifické důsledky suburbanizace. Ve druhé části se podíváme na příklady z lokalit v západní Kanadě. Ve třetí části naznačíme možné uplatnění sledovaných opatření v podmínkách České republiky.

#### 1.1 Rozvojové strategie

Smart Growth je hlavní rozvojovou strategií, jejímž účelem je zmírnění široké škály důsledků suburbanizace a urban sprawl. Ačkoli se pojem Smart Growth začal používat až ve druhé polovině 90. let 20. století, některá ze souboru opatření zaváděných v rámci této strategie byla definována a aplikována již v předcházejících desetiletích<sup>vi</sup>. Za účelem rozvoje, propagace a implementace strategie Smart Growth se vytvořilo mnoho místních a regionálních organizací (např. Smart Growth BC v Britské Kolumbii), stejné agendy se pak ujaly i zavedené environmentálně zaměřené organizace

<sup>i</sup> Proces vývoje sídelního celku spočívající v růstu sídel v zázemí na úkor vlastního jádrového města (viz Matějček a kol. 2007; Ouředníček a kol. 2008).

<sup>ii</sup> Rozvoj řídké nekompaktní zástavby charakteristický neomezenou územní expanzí a konzumací velkých ploch zemědělské půdy a přírodní krajiny (Burchell a kol. 2002)

<sup>iii</sup> Počátky suburbanizace v USA jsou kladeny do 20. let 19. století (viz Hayden 2003).

<sup>iv</sup> Doslovný překlad: „chytrý růst“.

<sup>v</sup> Překlad: „územní rozvoj zaměřený na podporu hromadné dopravy“.

<sup>vi</sup> Příkladem může být rozvojový plán města San Diego z r. 1967, (viz Cullingworth, Caves 2003).



(např. americký Sierra Club). Strategii Smart Growth nebo některé její zásady postupně zavádí řada severoamerických obcí, měst, regionů i států. Mezi prominentní uživatele strategie patří např. Portland ve státě Oregon, texaský Austin nebo kanadský Vancouver. Smart Growth má přirozeně také řadu odpůrců. Mnozí z nich působí v konzervativních výzkumných institucích jako např. Thoreau Institute či Competitive Enterprise Institute<sup>i</sup>.

### 1.1.1 Zásady strategie Smart Growth<sup>ii</sup>

- Rozvoj funkčně pestrých sídelních celků sestávajících např. z bytových celků a center zaměstnanosti.
- Podpora kompaktní formy zástavby.
- Tvorba sídelních celků složených z různých druhů budov a forem bydlení.
- Tvorba sídelních celků přístupných pro pěší.
- Podpora unikátních, atraktivních sídelních celků se silným *geniem loci*.
- Ochrana volné krajiny, zemědělské půdy, přírodních krás a environmentálně cenných lokalit.
- Posílení a směřování rozvoje do stávajících městských oblastí.
- Podpora alternativních druhů dopravy.
- Důraz na předvídatelná, spravedlivá a přijatelně nákladná rozvojová rozhodnutí.
- Motivace veřejnosti a soukromé sféry ke spolupráci na rozvojových rozhodnutích.

Za účelem zmírnění důsledků suburbanizace a urban sprawl vznikly samozřejmě i další strategie, více zaměřené na konkrétní oblasti těchto důsledků. Mezi takové strategie patří např. Transit Oriented Development (TOD). Z názvu strategie sice vyplývá záměr zmírnění důsledků dominantního postavení automobilové dopravy v severoamerických urbanizovaných oblastech, její zásady však korelují se zásadami Smart Growth a výsledná opatření mají působnost daleko překračující samotnou dopravní problematiku. Hlavním záměrem TOD je tvorba páteřní sítě hromadné dopravy reprezentované kolejovou dopravou v nezávislé dopravní stopě<sup>iii</sup> a koridory frekventovaných autobusových spojů a rozvíjení center městské aktivity při zastávkách a uzlech této sítě. Existence center aktivity s hustou multifunkční zástavbou, kompletními ulicemi a maximální

prostupností pro chodce a cyklisty, vznikajících při zastávkách hromadné dopravy, která mají zvýšit obsazenost spojů hromadné dopravy, je odpovědí na relativní neúspěchy mnohých kolejových systémů nově budovaných od 70. let 20. století<sup>iv</sup>.

### 1.2 Rozvojová opatření

Cesta implementace rozvojových strategií a záměrů se realizuje prostřednictvím rozvojových opatření. Ta se stávají součástí rozvojových dokumentací, právních a technických norem. Ačkoli všechna sledovaná města již delší dobu deklarují záměry zmírnění četných důsledků suburbanizace a urban sprawl, na jejich realizaci mnohdy nedošlo vůbec, nebo s velkým zpožděním<sup>v</sup>.

Rozvojová opatření lze klasifikovat na tři základní druhy: veřejné investice, regulace a pobídky (Bengston a kol. 2004). Veřejnými investicemi jsou např. veřejné akvizice půdy nebo investice do infrastruktury. Soustava veřejně vlastněných ploch volné krajiny, např. parků, rekreačních oblastí nebo chráněných přírodních oblastí, je příkladem veřejných investic, jejímž účelem je ochrana volné krajiny před zastavěním. Mezi regulační opatření patří např. zonace a parcelace<sup>vi</sup>, stavební uzávěry, kvóty na stavební povolení, povinnost zabezpečení odpovídajících veřejných služeb<sup>vii</sup>, limity vyplývající z nadřazených dokumentací<sup>viii</sup> a vymezení hranic zastavitelných ploch – formou zelených pásů, hranic zastavitelných ploch<sup>ix</sup> a hranic rozvoje městské infrastruktury<sup>x</sup>. Mezi pobídky patří mj. stavební

<sup>i</sup> Jedná se především o nezávislé konzervativní výzkumné instituce podporující tržní principy řízení územního rozvoje (viz Berger 2006).

<sup>ii</sup> Původní zásady definované organizací Smart Growth Network r. 1996 jako výstup ze série setkání představitelů realitního trhu, úředníků a dalších zainteresovaných skupin (Couroux a kol. 2006).

<sup>iii</sup> Tedy dopravy co nejméně omezené silničním provozem. Pro tyto kolejové systémy se vžil označení Light Rail Transit (LRT), neboli lehká kolejová doprava kombinující provoz na ulicích (podobně jako tramvaje) a ve vlastní dopravní stopě (obdobu systému TRAM-TRAIN).

<sup>iv</sup> Nové LRT vesměs nedosahují očekávaných výkonů, nedokázaly omezit silniční zácpy a stále vyžadují dotace z veřejných zdrojů (Burchell a kol. 2002; McKnight 2003).

<sup>v</sup> Příkladem může být Calgary s nerealizovanými záměry rozvoje center aktivity v lokalitách některých stanic LRT (např. u stanice Chinook; viz The City of Calgary 2008) nebo výstavby předměstských čtvrtí na základě principů udržitelného rozvoje (viz Couroux a kol. 2006; The City of Calgary 1995).

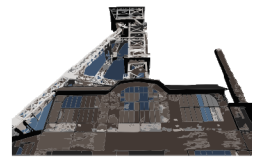
<sup>vi</sup> Se záměrem kompaktního rozvoje jsou oproti stávajícímu stavu ve vybraných zónách nastavovány parametry pro hustější, vyšší zástavbu a snižovány velikosti stavebních parcel. V zájmu regulace suburbánního rozvoje jsou naopak ztvěšňovány minimální plochy parcel tak, aby výsledná zástavba měla rozvolněný venkovský charakter (Bengston a kol. 2004).

<sup>vii</sup> Smyslem tohoto regulačního opatření je zamezit rozvoji celků, které nemají zabezpečené odpovídající kapacity veřejných služeb a infrastruktury. Každý investor tak k získání stavebního povolení musí dokázat, že příslušné kapacity jsou k dispozici, nebo budou k dispozici při dokončení investice (Bengston a kol. 2004).

<sup>viii</sup> Tyto dokumentace vymezují soustavu chráněných území, nadřazenou infrastrukturu, apod.

<sup>ix</sup> Hranice zastavitelných ploch vymezuje oblast, v níž je nutné realizovat veškerý stavební rozvoj. Při dosažení prahů rozvoje bývá opakovaně posouvána (Bengston a kol. 2004).

<sup>x</sup> Hranice rozvoje městské infrastruktury vymezuje oblast přípustné výstavby městské infrastruktury (např. vodovodů a kanalizací). Toto opatření zamezuje nákladnému extenzivnímu rozvoji infrastruktury a v praxi bývá často kombinováno s uvalením povinnosti zabezpečit odpovídající veřejné služby vztahující se na projekty v dané oblasti (Bengston a kol. 2004).



poplatky<sup>i</sup>, investiční pobídky<sup>ii</sup>, rozdělení daně z nemovitosti<sup>iii</sup> a státní podpora hypotečních úvěrů odvozená od lokality stavby.

## 2. Rozvoj ve sledovaných oblastech

V realizaci zmíněných opatření je z námi sledovaných měst nejdále Vancouver. To je zřetelné již na první pohled. Aglomeraci dominuje zcela zastavěné a pulsující metropolitní centrum, v němž se vedle typické komerční zástavby tyčí desítky obytných věží. S většinou ostatních měst aglomerace je centrální město spojeno na severoamerické poměry rozsáhlým systémem kolejové dopravy, u řady zastávek rostou optimální centra aktivity s mnoha výškovými budovami a pestrým souborem land-use. Po roce 1991<sup>iv</sup> našla většina nových obyvatel v metropolitní oblasti Vancouveru svůj domov v oblastech s kompaktní zástavbou, tedy v oblastech s hustotou zalidnění větší než 20 obyvatel na akr<sup>v</sup> (Williams-Derry 2008). Početná města v aglomeraci Vancouveru sdružuje regionální organizace Metro Vancouver tvořící rozvojovou agendu. Aktuální rozvojová strategie (Metro Vancouver Board 2009) počítá s řadou poměrně striktních opatření na podporu kompaktního územního rozvoje. Největší význam z těchto opatření má vymezení hranice zastavitelných ploch. Uvnitř této hranice jsou vymezena centra aktivity a rozvojové koridory<sup>vi</sup>, v jejichž rámci je stanovena vyšší hustota zástavby, pestrý soubor využití území, a jsou sem směřována centra zaměstnanosti (velké nevýrobní investice musí být lokalizovány v těchto zónách). Vně hranice je aplikována územní ochrana přírodních ploch, vodních zdrojů a zemědělských ploch a takové stanovení minimálních ploch parcel, které povede k zachování venkovského charakteru krajiny. Tato vesměs regulační opatření doplňují veřejné investice – např. pokračování výstavby kolejové hromadné dopravy a tvorba souboru přírodních a rekreačních území. Příkladem pobídek jsou investiční pobídky pro zastavění nevyužitých městských ploch a pro podporu výstavby

<sup>i</sup> Poplatky placené developery za účelem financování výstavby nezbytné infrastruktury. Bengston (2004) tyto poplatky řadí z hlediska flexibility v nastavení mezi pobídky (vysoké poplatky omezují rozvoj v oblastech bez infrastruktury, nízké naopak pobízejí k rozvoji v oblastech se stávající infrastrukturou).

<sup>ii</sup> Investiční pobídky bývají v tomto případě zaměřené na podporu revitalizace brownfields a rozvoj v zastavitelných oblastech vnitřních měst. Mohou být ve formě veřejně dotovaných pozemků, daňových výjimek, investic do rozvoje příslušné infrastruktury, snížení stavebních poplatků, nízkouročených půjček, atd. (Bengston a kol. 2004).

<sup>iii</sup> Rozdělení na zdanění pozemků (vyšší míra zdanění) a zdanění budov (nižší míra). Tím jsou majitelé pozemků v daných oblastech motivováni k intenzifikaci zástavby (např. stavbě bytových domů namísto parkovišť).

<sup>iv</sup> Předchozí období nebyla zahrnuta do výzkumu.

<sup>v</sup> Zhruba 5000 obyvatel/km<sup>2</sup>.

<sup>vi</sup> Rozvojové koridory jsou definovány jako pásma vymezená podél tras primární sítě hromadné dopravy (LRT a trasy částých autobusových spojů). Vesměs představují spojnice center aktivity (Metro Vancouver Board 2009).

laciných bytů (pro sociálně slabé, lokalizované v zájmu integrace v rámci souboru různých druhů bydlení), regulace stavebních poplatků pro podporu lokalizace významných institucí v centrech aktivity, revitalizace brownfields, apod. V důsledku těchto opatření má 1,2 milionu<sup>vii</sup> budoucích obyvatel nalézt bydlení<sup>viii</sup>, zaměstnání a potřebné služby uvnitř hranice zastavitelného území, a to převážně v centrech aktivity a rozvojových koridorech<sup>ix</sup>.

Důraz Metro Vancouver na kompaktní rozvoj je výsledkem výrazných limitů územního růstu<sup>x</sup>, k nimž se počítá i striktní ochrana zemědělské půdy<sup>xi</sup>. Svou roli zde hraje i politika provincie, čelící rizikům globálních změn klimatu<sup>xii</sup> a konfliktům zájmů územního rozvoje sídel s tradičními pilíři místního hospodářství – lesnictvím, rybolovem a cestovním ruchem (viz Bone 2005). Pozitivem je bezesporu existence fungující regionální organizace<sup>xiii</sup>. Pro kompaktní rozvoj je příznivá také absence rozsáhlejší extenzivní dálniční sítě (Williams-Derry 2008).

O poznání méně motivace k realizaci sledovaných opatření mají préríjní metropole Calgary a Edmonton. Ačkoliv zde nejsou důsledky urban sprawl méně viditelné než v aglomeraci Vancouveru, relativní dostatek zastavitelné půdy<sup>xiv</sup>, zařité postupy v územním rozvoji a vliv developerů na politiky zde patří k příčinám opakovaných selhání mnoha snah o podporu kompaktního rozvoje (COUROUX, 2006). Edmonton tak sice jako první město v Severní Americe s populací menší než jeden milion otevřel systém LRT již v r.1978 (The City of Edmonton 2007), původní linka je však dodnes jediná a kýženého rozšíření do jižní části města

<sup>vii</sup> Podle populační projekce má obyvatelstvo Metro Vancouver vzrůst z 2,2 milionů v r. 2006 na 3,4 mil. v roce 2041 (Metro Vancouver 2009a).

<sup>viii</sup> 43 % příslušné kapacity bytových jednotek připadá na bytové domy, 19 % na řadové domy, pouhých 10 % na rodinné domy a 28 % na sekundární bytové jednotky (Metro Vancouver 2009b).

<sup>ix</sup> Centra aktivity a rozvojové koridory mají projektovanou kapacitu zhruba 47 % potřebných bytových jednotek, stávající rezidenční oblasti 45 % a tzv. greenfieldy necelých 8 % (Metro Vancouver, 2009b).

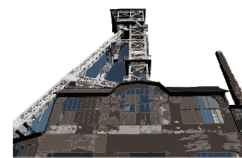
<sup>x</sup> Na severu pásmo Pobřežního pohoří, na jihu hranice se Spojenými státy a na západě pobřeží průlivu Georgia.

<sup>xi</sup> V jediném teoreticky možném směru územního rozvoje Metro Vancouver, údolí řeky Fraser, se nachází zemědělská půda první kategorie, která přitom zaujímá pouhé 1 % z rozlohy Britské Kolumbie. I jiné oblasti výskytu – v jižní části ostrova Vancouver a v údolí Okanagan jsou ohroženy suburbanizací (BONE, 2005). Proto zavedla vláda Britské Kolumbie striktní zákony na ochranu zemědělské půdy (Williams-Derry 2008).

<sup>xii</sup> Vláda Britské Kolumbie přijala ambiciózní závazek snižování emisí CO<sub>2</sub> (Williams-Derry 2008).

<sup>xiii</sup> Právě absence organizací koordinujících regionální rozvoj je v administrativně roztržštěných severoamerických aglomeracích příčinou nezdarů při řešení důsledků urban sprawl (Burchell a kol. 2002; Bengston a kol. 2004)

<sup>xiv</sup> Např. uvnitř administrativních hranic Calgary (okolní prerie nepočítaje) je dostatek prostoru k uspokojení bytové výstavby minimálně na příštích 39 let (The City of Calgary, 2009c).



se dočkala teprve v posledních letech. V Calgary byl sice v 80. letech 20. století zprovozněn rozsáhlejší systém LRT se třemi větvemi, navzdory relativně dobrým výkonům<sup>i</sup> je však i zde realizace systému poměrně pomalá (viz Calgary Transit). Obě města přitom navzdory původním plánům<sup>ii</sup> výrazně zaostávají v realizaci dalších prvků TOD, hlavně pak center aktivity při zastávkách LRT. Mnoho zastávek LRT v těchto městech stojí v sousedství nevyužitých ploch, rozsáhlých parkovišť, nebo např. na automobily orientovaných komerčních „stripů“<sup>iii</sup>. Pokud jsou zastávky situovány v rezidenčních zónách, vesměs se jedná o řídko zastavěná monofunkční suburbia. K užívání LRT zde příliš nemotivuje absence jakýchkoliv služeb v blízkosti mnohých zastávek<sup>iii</sup> a špatná prostupnost pro pěší a cyklisty<sup>iv</sup>. V obou městech přitom již po desetiletí vznikají plány aspirující na řešení těchto i jiných rozvojových problémů. V Calgary tak kupříkladu v polovině 90. let 20. století vznikla studie (The City of Calgary 1995) navrhuující opatření k dosažení „ekonomicky, environmentálně i sociálně udržitelného rozvoje“ suburbií, jejíž případná adopce měla vést i k řešení výše zmíněných problémů. Stejně jako v jiných případech se však k realizaci nenašla dostatečná politická podpora<sup>v</sup>. Přesto v posledních letech v obou metropolitních přibývá příkladů realizace sledovaných opatření. Centrum Edmontonu prožívá v posledním desetiletí bouřlivý rozvoj, a to hlavně na základě úspěšné implementace plánu rozvoje městského centra z roku 1997 (The City of Edmonton 2010). Díky realizaci tohoto plánu (obsahujícího např. pobídky pro stavbu bytů a lokalizaci významných institucí) se za uplynulé období populace v centru zdvojnásobila, usídlilo zde na 30 vzdělávacích institucí a zlepšila se zde infrastruktura pro chodce a cyklisty. Dosažený úspěch sice vedl k pouhému zmírnění relativní stavební zaostalosti centra této miliónové metropole<sup>vi</sup>, na druhou stranu podnítil vydání nové, ještě odvážnější strategie počítající mj. s dalšími pobídkami na výstavbu bytů, pobídkami pro zastavění volných parcel (dosud neúspěšně motivovaných zonací s vysokou hustotou zástavby a odbouráváním administrativních bariér), investicemi do veřejné

infrastruktury a zeleně a revitalizací přilehlých městských částí (The City of Edmonton 2010). Také Calgary se dlouhodobě snaží povzbudit rozvoj svého jádra. Kromě pozitivního vlivu sítě LRT<sup>vii</sup>, zde dochází k revitalizaci některých částí celoměstského centra<sup>viii</sup>, rozvoji zelené infrastruktury a veřejných prostranství. V posledním roce schválený rozvojový plán Calgary (The City of Calgary 2010) obsahuje v kontextu dosavadního vývoje řadu ambiciózních záměrů. Podobně jako plán Metro Vancouveru (viz Metro Vancouver Board 2009) počítá s budováním primární sítě hromadné dopravy doplněné centry aktivity a rozvojovými koridory, pestrým souborem land-use v těchto oblastech, různými druhy bydlení v každé čtvrti, kompletními čtvrtěmi<sup>ix</sup>, kompletními ulicemi<sup>x</sup>, podporou různých forem dopravy, rozvojem zelené infrastruktury, atd. Na rozdíl od Vancouveru zde však chybí zásadní opatření na podporu těchto záměrů. Záměry mají sice výstup v podobě souboru land-use regulací a měřítek naplňování, plán však nestanovuje konkrétní pobídky, nepočítá se zavedením hranice zastavitelných ploch a je opět otázkou politické vůle, zda-li se naleznou prostředky na jeho prosazování (mj. realizaci primární sítě hromadné dopravy). Stejný otázník visí nad pilotními projekty přestavby oblastí Brentwood, Westbrook Village a Chinook, která se mají stát vzorovými centry aktivity při stejnojmenných zastávkách LRT (viz The City of Calgary, 2008, 2009a, 2009b).

### 3 Možnosti uplatnění opatření v České republice

Mnohé obce nejen v zázemí Prahy se v důsledku suburbanizace potýkají s nedostatečnými kapacitami veřejných služeb a infrastruktury. Některé z nich na tuto skutečnost zareagovaly stavebními uzávěrami<sup>xi</sup>. Perspektivním opatřením může být povinnost investorů zabezpečit odpovídající veřejné služby a stanovení hranic rozvoje městské infrastruktury<sup>xii</sup>. Zkušenosti ze Severní Ameriky ukazují, že upřednostnění revitalizace brownfields před výstavbou na zelené louce není možné dosáhnout bez aplikace pobídek. Při absenci pružnějšího daňového systému by šlo především o investiční pobídky či určitou formu účasti veřejné sféry na revitalizaci. Jako účinný nástroj se při kombinaci s dalšími opatřeními<sup>xiii</sup>

<sup>i</sup> LRT v Calgary patří mezi nejvýkonnější v Severní Americe (viz APTA 2010).

<sup>ii</sup> Viz pozn. č. 10.

<sup>iii</sup> To má přitom i praktické důsledky - např. v Calgary jsou na zastávkách pouze mincovní prodejní automaty, cestující, kteří nemají přesný obnos v mincích, si tak nemají kde rozměnit a musí jet „na černo“.

<sup>iv</sup> V mnoha suburbiích chybí při existenci četných bariér přímější pěší spojnice se zastávkami hromadné dopravy, na frekventovaných silničních komunikacích je nedostatek nadchodů či podchodů pro pěší a cyklisty.

<sup>v</sup> Navzdory proklamovanému „boji s důsledky sprawl“ vedení města Calgary opakovaně ustoupilo od realizace příslušných opatření (COUROUX, 2003).

<sup>vi</sup> Již na první pohled je místní centrum v porovnání s centrem Calgary (a obzvláště centrem Vancouveru) menší, je zde méně výškových budov a více volných parcel držných spekulanty jako parkoviště do doby, než situace na trhu dovolí jejich výnosné zastavění.

<sup>vii</sup> Budování LRT v Severoamerických městech vedlo k povzbuzení rozvoje jejich center (McKnight, 2003).

<sup>viii</sup> V současné době zde probíhá revitalizace tzv. East Village – okraje městského centra s charakteristikou sociálně vyloučené lokality.

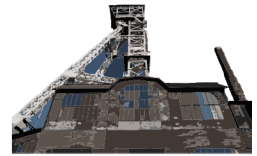
<sup>ix</sup> Kompletní čtvrť obsahuje vše nezbytné pro život tamních obyvatel – bydlení (různé formy), zaměstnání a služby. Existencí kompletních čtvrtí se redukuje cesty obyvatelstva.

<sup>x</sup> Kompletní ulice obsahuje vedle vlastních silničních pruhů např. koridor pro hromadnou dopravu, pásy zeleně, chodníky, cyklostezky či terasy kaváren a restaurací.

<sup>xi</sup> Např. město Úvaly (Město Úvaly 2007)

<sup>xii</sup> Viz pozn. č. 12 a 15.

<sup>xiii</sup> Pro oblast uvnitř těchto hranic např. zahušťování zástavby pomocí zonace a investičních pobídek, revitalizace brownfields, zajištění dostatečných ploch pro průmysl. Pro zamezení nežádoucího růstu vně těchto hranic je potřeba zavést důslednější ochranu zemědělské



jeví stanovení hranice zastavitelného území, či zavedení tzv. zeleného pásu. Navzdory daleko vyšší hustotě a kvalitě českých systémů hromadné dopravy se lze inspirovat i ze strategie TOD – a to hlavně v podpoře vzniku center aktivity při zastávkách a uzlech páteřních sítí hromadné dopravy. Ideální možnost pro aplikaci této strategie se nabízí u mnohými sídelními celky nedocenené železniční sítě a jejich brownfields.

### Závěr

Příklady ze sledovaných oblastí korespondují se závěry mnoha studií (např. BENGSTON, 2003; BURCHELL, 2002), sdělujících, že největšího pokroku ve zmiřování důsledků suburbanizace a urban sprawl se dá dosáhnout při kombinaci různých druhů opatření. Samotná suburbanizace byla přitom stimulována hlavně reformou systému hypotečních úvěrů a výstavbou federálních dálnic (CULLINGWORTH, 2003), tedy pobídkami a veřejnými akvizicemi. Absence adekvátních regulací, které by vyvažovaly důsledky zmíněných zásahů, je zjevnou příčinou rozsahu důsledků suburbanizace. Úspěšná rozvojová strategie se tak musí vypořádat se dvojitým selháním - trhu (který není schopen vyčísřit a internalizovat celkové náklady suburbanizace včetně vedlejších a skrytých nákladů) a státu (který řídí trh nevyváženými prostředky). Nejen proto je základním předpokladem úspěšného zmiřování důsledků suburbanizace dostatečná informovanost veřejnosti.

### Použité zdroje:

- APTA (2010): Transit Ridership Report: First Quarter 2010. American Public Transportation Association, Washington D. C.  
[http://www.apta.com/resources/statistics/Documents/Ridership/2010\\_q1\\_ridership\\_APTA.pdf](http://www.apta.com/resources/statistics/Documents/Ridership/2010_q1_ridership_APTA.pdf), s. 33.
- BENGSTON, D., N. a kol. (2004): Public policies for managing urban growth and protecting open space: policy instruments and lessons learned in the United States. *Landscape and Urban Planning* 69 (2004), s. 271-286.
- BERGER, A. (2006): *Drosscape. Wasting Land in Urban America*. Princeton Architectural Press, New York, 255 s.
- BONE, D. (2005): *The Regional Geography of Canada*. Third Edition. Oxford University Press Canada, Don Mills, 572 s.
- BURCHELL, R. W. et al (2002): *Cost of Sprawl – 2000*. Transit Cooperative Research Program Report

74. National Academy Press, Washington D. C. [gulliver.trb.org/publications/tcrp/tcrp\\_rpt\\_74-a.pdf](http://gulliver.trb.org/publications/tcrp/tcrp_rpt_74-a.pdf), s. 605.

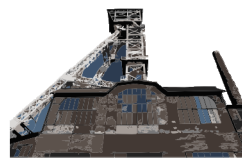
- Calgary Transit,  
[http://www.calgarytransit.com/route\\_maps/lrt\\_top.html](http://www.calgarytransit.com/route_maps/lrt_top.html)
- COUROUX, D. et al (2006): *Overcoming Barriers to Sustainable Urban Development: Toward Smart Growth in Calgary*. A Discussion Paper Prepared for the Calgary Citizens Forum. <http://www.calgarycommunities.com/FCCServices/planningPDF/SmartGrowth.pdf>, s. 30.
- CULLINGWORTH, B. – CAVES, R.W. (2003): *Planning In the USA. Policies, issues and processes*. 2nd edition. Routledge, New York, 354 s.
- HAYDEN, D. (2003): *Building Suburbia. Green Fields and Urban Growth, 1820-2000*. Vintage Books, New York, 318 s.
- MATĚJČEK, T. a kol. (2007): *Malý geografický a ekologický slovník*. ČGS, Praha, 134 s.
- McKNIHGT, T. L. (2001): *Regional geography of the United States and Canada*. Third Edition. Prentice Hall, New Jersey, 525 s.
- Město Úvaly (2007): *1/2006 Stavební uzávěra*, <http://www.mestouvaly.cz/1-2006-stavebni-uzavera>
- Metro Vancouver (2009a): *Metro 2040 Residential Growth Projections. Regional Growth Strategy Backgrounder*. Metro Vancouver, Vancouver. <http://www.metrovancouver.org/planning/development/strategy/RGSBackgroundersNew/RGSMetro2040ResidentialGrowth.pdf>, s. 11.
- Metro Vancouver (2009b): *Residential Development Capacity Study. Regional Growth Strategy Backgrounder*. Metro Vancouver, Vancouver. <http://www.metrovancouver.org/planning/development/strategy/RGSBackgroundersNew/RGSBackgrounderResidentialCapacity.pdf>, s. 10.
- Metro Vancouver Board (2009): *Regional Growth Strategy. Metro Vancouver 2040: Shaping Our Future*. Metro Vancouver, Vancouver. <http://www.metrovancouver.org/planning/development/LRSPreview/LRSPDocs/DraftRGSNovember2009.PDF>, s. 67.
- OUŘEDNÍČEK M. a kol. (2008): *Suburbanizace.cz*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 96 s.

---

půdy, vymezit zde systém chráněných území, nebo regulovat budoucí zástavbu tak, aby neměnila charakter oblasti (např. zavedením minimálních velikostí parcel).



# XXII SJEZD ČESKÉ GEOGRAFICKÉ SPOLEČNOSTI OSTRAVA 2010



- The City of Calgary (2010): Municipal Development Plan. The City of Calgary, Calgary. [http://www.calgary.ca/docgallery/BU/planning/pdf/municipal\\_development\\_plan/municipal\\_development\\_plan.pdf](http://www.calgary.ca/docgallery/BU/planning/pdf/municipal_development_plan/municipal_development_plan.pdf), s. 128.
- The City of Calgary (2009a): Brentwood Station Area Redevelopment Plan. The City of Calgary, Calgary. [http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/tod/brentwood/brentwood\\_sap.pdf](http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/tod/brentwood/brentwood_sap.pdf), s. 125.
- The City of Calgary (2009b): Westbrook Village Station Area Redevelopment Plan. The City of Calgary, Calgary. [http://www.calgary.ca/docgallery/bu/planning/pdf/westbrook\\_village\\_arp.pdf](http://www.calgary.ca/docgallery/bu/planning/pdf/westbrook_village_arp.pdf), s. 88.
- The City of Calgary (2009c): Calgary Snapshots 2009. The City of Calgary, Calgary. [http://www.calgary.ca/DocGallery/bu/planning/pdf/geodemographics/calgary\\_snapshots/calgary\\_snapshots.pdf](http://www.calgary.ca/DocGallery/bu/planning/pdf/geodemographics/calgary_snapshots/calgary_snapshots.pdf), s. 80.
- The City of Calgary (2008): Chinook Station Area Plan. The City of Calgary, Calgary. [http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/tod/chinook/chinooksap\\_one.pdf](http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/tod/chinook/chinooksap_one.pdf), s. 83.
- The City of Calgary (1995): Sustainable Suburbs Study: Creating More Fiscally, Socially and Environmentally Sustainable Communities. The City of Calgary, Calgary. [http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/sustainable\\_suburbs/sustainable\\_suburbs\\_one.pdf](http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/sustainable_suburbs/sustainable_suburbs_one.pdf), s. 102.
- The City of Edmonton (2010): Capital City Downtown Plan. The City of Edmonton, Edmonton. xxx, s. 242.
- The City of Edmonton (2007): Edmonton Transit System Light Rail Transit Brochure. The City of Edmonton, Edmonton. [http://www.edmonton.ca/transportation/transit/LRT\\_Brochure\\_2007.pdf](http://www.edmonton.ca/transportation/transit/LRT_Brochure_2007.pdf) s. 4.
- WILLIAMS-DERRY, C. (2008): Slowing down. Greater Vancouver's smart-growth leadership slips. Sightline Institute, Seattle. <http://www.sightline.org/publications/reports/slowing-down/slowing-down-may-20.pdf>, s. 9.

---

**Adresa autora:**

Mgr. Josef Mareš  
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje  
Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze  
Albertov 6  
128 43 Praha 2  
J.Mares@seznam.cz