

Vítězslav KUTA¹

PROMĚNY OBYTNÉHO ÚZEMÍ NAŠICH MĚST A JEJICH DOPRAVNÍ SOUVISLOSTI

Abstrakt

Článek pojednává o vývoji obytného území měst v České republice, jeho proměnách, ale rovněž o nebezpečích a hrozbách s ním spojených. Především se zabývá přesunem distribuční sítě z obytného území na okraje měst a to v souvislosti s rozvojem automobilizace a vznikem supermarketů a hypermarketů jako nového typu prodejních jednotek.

1 ÚVOD

Funkční zóna určená v městech pro bydlení je zpravidla prostorem kde většina občanů tráví rozhodující část svého života a někteří dokonce jeho většinu. Rozhodně se to týká mládeže, obyvatel v postproduktivním věku a žen v domácnosti. Bude tedy prospěšné učinit situaci obytného území našich měst předmětem krátké úvahy, v níž především bude akcentována urbanistická role a její proměny zejména po roce 1989, v němž byly vytvořeny příznivé společenské, politické a ekonomické podmínky pro razantní nástup všestranných změn.

2 RÁMCOVÁ ÚVAHA O DOSAVADNÍM VÝVOJI

Zdá se být nesporné, že celý poválečný vývoj a specificky pak vývoj po roce 1989 přinesl řadu pozitivních změn, které výrazně ovlivňovaly stav životního prostředí obytného území. Není však pochyb ani o tom, že zmíněné období s sebou přineslo i některé závažné změny, jež můžeme označit spíše za negativní. Naši pozornosti si však zaslouží především období po roce 1989, neboť po odstranění politických a ekonomických bariér byla uvolněna cesta celé řadě razantních a zásadních změn. Jedna z nejzásadnějších změn proběhla po roce 1989 v obytném území našich měst, je změna distribuční sítě a jejich provozních podmínek. Navíc distribuční síť představuje v obytném území našich měst oblast natolik typickou, že na jejich změnách lze úspěšně demonstrovat celkové proměny obytného území i jejich vliv na zdravotní parametry zmíněného území.

Poválečná obnova tzv. socialistická etapa našeho vývoje byla rovněž léty významných změn v obytném území našich měst. Byla dlouhodobě preferována forma činžovního bydlení, byla tvrdě prosazována tuhá typizace. To vše, navíc ve spojení s nízkou kvalitou prováděných stavebních prací a systematicky zanedbávanou údržbou a obnovou vedlo k hluboké uniformitě a šedivosti obytných zón, pro něž u nás zdomácněl někdy trochu hanlivě vnímaný název sídliště. V období po roce 1989, tedy období po proběhlé zásadní změně společenské, politické a ekonomické situace došlo k rehabilitaci individuální bytové výstavby, k uvolnění svěrací kazajky tuhé typizace, ale rovněž i k dosažení historického minima v počtu ročně postavených bytů. To vše je však doprovázeno i výraznou snahou odstranit všechny neduhy v minulosti zcela převládající panelové výstavby, tedy postupně prováděné regeneraci stávajícího panelového obytného fondu.

Není pochyb o tom, že veškeré proměny obytných území našich měst jsou bezprostředně svázány s životním způsobem a jeho vývojem. Samozřejmě životní styl má své duševní i hmotné rozměry. Proměny životního způsobu jsou tak mimo jiné svázány s posuny společenského a politického klimatu včetně jeho mravních a morálních stránek, ale jsou zejména spojeny s průběhem ekonomického růstu a vědecko technologického rozvoje. V rámci těchto posunů se do proměn obytného území v posledním století zřejmě nejsilněji promítl i dosud promítá vynález spalovacího motoru a na něj navazující výroba osobního automobilu. V souvislosti s ekonomickým růstem však je

¹ Prof. Ing. Vítězslav Kuta, CSc., Katedra městského inženýrství, Fakulta stavební, VŠB - Technická univerzita Ostrava, Ludvíka Podéště 1875, Ostrava-Poruba, tel. (+420) 597 321 961 e-mail vitezslav.kuta@vsb.cz.

rozhodující nástup masové výroby osobního automobilu zejména pak jeho všeobecná dostupnost pro nejširší vrstvy obyvatel. Je vhodné však konstatovat, že celosvětový trh s osobními automobily není stále dosud nasycen a v procesu automobilizace nebylo dosud dosaženo stropu. Díky předchozímu vývoji ani v České republice tomu není jinak.

Máme-li pak hovořit o české situaci, pak je nezbytné vzít v úvahu jistá specifika českého prostoru. V první řadě, že přirozený společenský a ekonomický rozvoj české společnosti byl do značné míry uměle v letech 1938 až 1989 pozdržen. Z počátku byl pozdržen průběhem 2. světové války, posléze pak nástupem komunistické diktatury. To vše způsobilo postupnou ztrátu bezprostředního kontaktu s průmyslově vyspělými zeměmi, takže po roce 1989 byly probíhající změny poznamenány enormní snahou o vyrovnání vývojového handicapu a zvýšenou vnímavostí pro impulsy přicházející se západních vyspělých zemí.

3 VÝVOJOVÉ TENDENCE VNĚJŠÍCH PODMÍNEK BYDLENÍ

Obytné území

Je mimo jakoukoliv pochybnost, že vliv změn urbanistických funkcí bydlení se nesmazatelně podepsal do proměn obytného území našich měst v období posledních 15ti let. Jestliže s nástupem procesu industrializace byl započat rozpad středověkého měšťanského domu a jeho funkční jednoty, tudíž středověkého města a byl postupně nahrazován rozmístěním základních městských funkcí do jednotlivých funkčních zón, pak s dalším postupem industrializace a urbanizace byl tento rozpad čím dál tím markantnější. Přes vědomí problematičnosti tohoto stavu, nutno konstatovat, že posledních 15 let vývoje tento stav nadále prohlubuje. Distribuční síť i řada dalších typů občanského vybavení opouští obytné území a tím přispívá i nadále k jeho monofunkčnosti, ztrátě rozmanitosti a oslabení jeho atraktivnosti. Prudký nárůst stupně automobilizace přinesl zvýšenou mobilitu obyvatel, ale také zvýšení intenzity automobilového provozu v obytném území a tím i zhoršení úrovně životního prostředí. To vše jen znovu podtrhuje problémy s nimiž se obytné území našich měst potýká. Vezmeme-li v úvahu i nebezpečný nástup segregace v bydlení, pak je oprávněné hovořit o hrozbách, jež stojí před naším obytným územím.

Urbanistická struktura měst

Můžeme považovat za jednoznačné, že tendence a trendy i případné hrozby, jež dosavadní vývoj přináší obytnému území, se zcela evidentně promítají i do urbanistické struktury našich měst. I městské centrum jako tradičně největší stanoviště občanského vybavení v městě je postiženo odchodem části distribuční sítě a nástupem nových typů sportu a zařízení pro ně určených, ale rovněž novými druhy kultury a jejich uskutečňováním. Standardům, jimiž disponují supermarkety a hypermarkety umístěná na okraji měst, zejména v oblasti kvalitního bezplatného parkování, budou městská centra jen ztěžovat konkurovat a čelit. Hrozí zde pokles významu městských center. Rovněž monofunkčnost výrobního území našich měst se výrazně posiluje a to zejména v důsledku výstavby průmyslových zón, i když často jde o provozy, která by mohla zcela úspěšně koexistovat s obytnou funkcí. I neustálý růst vysoké intenzity automobilové dopravy se stává velmi závažným handicapem našich měst, zejména ze zorného úhlu úrovně životního prostředí. Je zřejmě zcela nezbytné výrazně znásobit úsilí v hledání a nalézání nových cest při řešení současných problémů převážně většiny našich měst.

Sídelní struktura České republiky

Jestli se proměny bydlení tak úzce dotýkají urbanistické struktury našich měst, pak není pochyb, že se budou dotýkat i sídelní struktury České republiky. Téměř patnáctiletá přestávka v hledání směru rozvoje našeho osídlení začíná být stále více patrná a je silně pociťována jako významná překážka pro stanovování optimálních tendencí a trendů v jeho dalším vývoji. Potřeba aktivního přístupu k formování dalšího rozvoje našeho osídlení začíná být zcela nezbytná. Zpracovaná Politika územního rozvoje České republiky, schválená vládou České republiky v květnu 2006, je v tomto směru určitě vítaným počinem. Důvodem je nejen nástup procesu suburbanizace, kdy pozice a velikost sídelních a průmyslových aglomerací dále narůstá, ačkoliv počet obyvatel

v jejich jádrech se zmenšuje, ale i proměny prvního a druhého bydlení, ekonomický růst naší společnosti, razantní nástup stupně automobilizace a obecně celkový růst civilizační úrovně národní pospolitosti. Je nutno podtrhnout, že problematika probíhajících proměn bydlení a v návaznosti i osídlení, není ani zdaleka pouze otázkou našich měst a sídelních a průmyslových aglomerací, ale týká se také zcela zřetelně našeho venkova, jehož se zmiňované civilizační proměny mohou dotknout daleko tragičtěji. Jistý propad našeho zemědělství, které odpovídá za zachování charakteru naší krajiny, může přinést těžko odhadovatelné důsledky.

Distribuční síť

Jestli označíme vznik a vývoj obchodních domů za v pravdě revoluční zvrát v zásobování obyvatel veškerým zbožím a konstrukci obchodní sítě, pak vznik supermarketů, hypermarketů a rozsáhlých nákupních středisek můžeme označit za druhý stejně významný revoluční zvrát. Vznik a rozvoj prodeje v supermarketech a hypermarketech byl umožněn, zejména rozvojem samoobslužné techniky prodeje a rozvojem konzervační a obalové techniky v případě prodejen, rozvojem chladírenské techniky pro uchování potravin v případě domácností. Rozhodujícím způsobem však dynamickým rozvojem automobilismu, tedy kdy většina rodin má přístup k osobnímu automobilu. Souhrn uvedených okolností vyústil v systém týdenních rodinných nákupů osobním automobilem. Samozřejmě souhrn těchto okolností přinesl s sebou řadu důsledků

Důsledky probíhajících změn distribuční sítě

Důsledky probíhajících změn distribuční sítě, tedy vznik supermarketů a hypermarketů, pro život našich občanů, ale i pro tvář našich sídlišť, měst i venkova, jsou samozřejmě jak pozitivní, tak i negativní. V tomto ohledu se lze pokusit o následující shrnutí, samozřejmě bez nároku na vyčerpávající úplnost.

Pozitivní důsledky:

- Výrazné zvýšení kultury prodeje.
- Rozšíření sortimentu zboží.
- Růst kvality obalové techniky.
- Možnost nákupu na jednom místě pod jednou střechou.
- Možnost uskutečnění celotýdenních nákupů.
- Možnost plnohodnotného občerstvení i kultivovaného stravování během nákupu.
- Možnost uspokojení potřeb řady služeb (holičství, kadeřnictví, cestovní kanceláře a podobně).
- Bezplatné parkování často v krytých prostorech, což v zimním a deštivém období pocítují návštěvníci zvláště pozitivně.
- Prodloužená otvírací doba a to i během dnů volna.
- Možnost spojit nákup s trávením volného času formou happeningu, což je opět lákavé v době nepříznivého počasí.

Negativní důsledky:

- Distribuční síť postupně opouští obytné území našich měst.
- Pokles úrovně sociální kontroly v obytném území.
- Ztráta rozmanitosti, funkční, objektové i vzhledové.
- Posílení vazby pouze na nákup automobilem.
- Diskriminace lidí bez automobilu v dostupnosti distribuční sítě.
- Zvýšený tlak na automobilovou dopravu ve městech.
- Celkové zvýšení mobility obyvatel a to jak měst, tak i venkova.
- Posilování monofunkčnosti obytného území.
- Proměna tradičních objektů občanského vybavení (okresková centra, samoobsluhy atd.) v obytném území města v nevzhledné a nedostatečně udržované objekty.
- Pokračující tlak na vyliďňování venkova.
- Zvýšené nároky na parkování na sídlišťích.
- Obecně roste intenzita automobilové dopravy v obytném území a úměrně pak klesá bezpečnost obyvatel na komunikacích v obytném území.

- Celkové zhoršení životního prostředí ve městech včetně obytného území (zejména hluk a čistota ovzduší).

Nelze zajisté pochybovat o mnoha přednostech, jež s sebou změny v oblasti distribuční sítě pro každého občana přinášejí. Vývoj bude přinášet a již přináší obyvatelům větší pohodlí a větší komfort při nakupování, přináší do jisté míry nižší ceny prodávaného zboží. Šetří obyvatelům čas, který musí věnovat nákupům a který pak mohou lépe využít pro naplnění svých zájmů. Bohužel, tak jak to u nových aktivit zpravidla bývá, doprovázejí ony nesporné přednosti i mnohé závažné problémy, které přinášené přednosti pak mohou významně degradovat. Bude proto zajisté velmi přínosné pokusit se nastínit zjednodušený předpokládaný scénář vývoje obytného území reflektujícího ony nepříznivé důsledky.

4 PŘEDPOKLÁDANÝ SCÉNÁŘ NÁSTUPU NEPŘÍZNIVÝCH DŮSLEDKŮ ZMĚN DISTRIBUČNÍ SÍTĚ V OBYTNÉM ÚZEMÍ

Jak jsme již uvedli dramatický růst stupně automobilizace české společnosti a vývoj dalších doprovodných procesů umožnil vznik zcela nové formy prodeje představované supermarkety, hypermarkety a nákupními centry. Tyto procesy spolu s rozvojem technicko organizačních stránek obchodu ve svém důsledku znamenaly odchod tradiční distribuční sítě z obytného území našich měst, ale i z městských center, kde přeci jen je bydlení přítomné, ale rovněž ze zastavěného území našeho venkova. V obytném území měst se tak zachovaly pouze nevelké prodejny typu „večerek“, tedy jakýsi pohotovostní a náhradní prodej.

Nárůst počtu automobilů v obytném území ovšem naráží na docela fatální nedostatečnost statické dopravy, tedy konkrétně nedostatek parkovacích míst. V jednotlivých sídlištních celcích představuje tato nedostatečnost 30 až 50% z celkového současného potřebného množství parkovacích míst. Poddimezování počtu parkovišť pak zpravidla souvisí se stářím jednotlivých sídelních útvarů. Při jistém zjednodušení můžeme říci, že čím delší doba uplynula od vzniku sídelního útvaru, tím je nedostatek parkovacích míst výraznější. Tato značná absence parkování je zvláště nepříznivá pro mladé lidi a zejména lidi v produktivním věku, pro které je automobil zpravidla nepostradatelný, především z hlediska výkonu povolání.

Samozřejmě, že je patrná snaha tento handicap našich sídlišť pokud možno rychle odstranit. Nicméně snaha naráží na nepřehlédnutelné potíže při rozšiřování parkovišť. Především ze strany ochránců životního prostředí jsou kladeny značné překážky a je vyvíjen silný odpor proti zmenšování zeleně na ploše sídliště. Při čemž je nutno říci, že pořizování nových parkovacích míst v sídlištních na povrchu terénu, nelze docílit jinak než na úkor zelených travnatých ploch, mají-li být investiční náklady na jejich pořízení finančně přijatelné. Ovšemže lze docílit výstavby nových parkovacích míst bez zásadní újmy pro zelené travnaté plochy a to cestou výstavby vícepodlažních parkovacích objektů. Náklady na pořízení jednoho parkovacího místa jsou však v tomto případě podstatně vyšší a to řádově. Nejinak je tomu i při výstavbě garáží podzemních. Jedná se tak o řešení zcela evidentně nejelegantnější, avšak pochopitelně i nejnákladnější.

Za uvedené situace, charakteristické zásadním nedostatkem investičních prostředků, nedostatky v parkování ve významné části našich sídlišť přetrvávají. Odchod obyvatel především v produktivním věku je pak přirozenou reakcí na přetrvávající nedostatek parkovišť. Pohyblivost a mobilita je samozřejmým požadavkem mladých aktivních lidí a nemožnost zaparkovat svůj automobil v dostupné vzdálenosti od svého bydliště znamená podstatný zásah do dnes již obecně zažitého životního způsobu. Odchod z dosavadního bydliště s problémy parkování není pro mnoho občanů reakcí ani nepředpokládanou ani neúměrnou. Situace s problémy parkování je pak zdrojem postupného poklesu atraktivity těchto sídlišť, která se mimo jiné projevuje v následném poklesu cen nemovitostí, v našem případě obytných domů a jednotlivých bytů. V případě nájemného bydlení to znamená pokles výše nájemného. Uvolněné byty jsou obsazovány lidmi staršími zdravotně postiženými, kteří z důvodů mimoekonomických stejně automobil nemohou využívat a pro něž je nízké nájemné velmi lákavým faktorem.

Proces je pak doprovázen zcela zřetelným poklesem sociální kontroly předmětného prostoru na straně jedné a nárůstem negativních společenských jevů na straně druhé. Půjde o nárůst agresivity, kriminality, nárůst míry alkoholismu a drogové závislosti. Souhrnně pak můžeme hovořit o celkovém poklesu pocitu bezpečí na značné části obytného území našich měst. Důchodci, zdravotně postižení a sociálně vyloučení obyvatelé začínají tvořit postupně větší část obyvatel daného obytného území. V této souvislosti je v některých velkoměstech zaváděna specifická autobusová doprava provozovaná přímo distribučními řetězci, s jejichž pomocí mají do nakupování v supermarketech, hypermarketech a schooping centrech být zapojeni i obyvatelé zjednodušeně řečeno bez osobního automobilu. Poklesu atraktivity a nárůstu negativních společenských jevů však ani tato opatření dlouhodobě nezabrání.

Ztráta dobré adresy je postupně provázána celkovou pauperizací nemalé části obytného území. Odtud je již jenom krůček ke vzniku sociální segregace v bydlení. Pokud pak sociální segregace přeroste i v segregaci etnickou může dojít k završení procesu vznikem gheta.

Odchod distribuční sítě z obytného území způsobuje ještě v mnoha případech další komplikace. Odcházející distribuční síť ponechá v obytném území celou řadu degradovaných a často i opuštěných objektů, jež byly v minulosti vybudovány pro potřeby občanského vybavení. Jejich podstatnou část samozřejmě tvořila distribuce. I když se podaří do těchto objektů implantovat nové funkce, jde zpravidla o funkce ekonomicky nepřilíš silné, takže ani tyto aktivity nemohou dlouhodobě zabránit celkové devastaci a propadu vzhledu i stavebně technickému stavu zmíněných objektů. Pokud se v těchto částech obytného území naopak podaří úspěšně regenerovat rozhodující část obytných domů, pak rozdíl kvality a úrovně objektů bytových a objektů původně určených občanskému vybavení působí obzvlášť tristně.

Bohužel ani současná úroveň venkovních úprav v převážné části obytného území našich měst neposkytuje příliš radostnější pohled. Údržba a obnova travnatých ploch, nízké i vysoké zeleně není prováděna nebo je prováděna jen částečně a s nízkou kvalitou. Údržba se mnohdy omezuje pouze na sečení trávy a to pouze ve dvou termínech v roce. Nejinak je tomu i se všemi zpevněnými plochami určenými pro rekreaci odpočinek i sport a to včetně chodníkových tras. I stav drobné architektury i celého mobiliáře není z hlediska údržby a obnovy v lepším stavu. Zvlášť patrné je to v případě laviček určených k odpočinku. Naopak z řady států západní Evropy je známo, že právě těmto částem sídlišť je věnována prvořadá pozornost. Naopak nedostatek pozornosti a nedostatečná péče o venkovní plochy našich sídlišť vede k devalvaci mnoha úspěšných snah o celkovou regeneraci i revitalizaci vlastního bytového fondu. Nekomplexnost jako nepříjemná skvrna na tváři našich sídlištních celků je zřejmá a to jsme ještě nehovořili o často nevyhovující úrovni dopravní a technické infrastruktury.

Jestliže v úrovni a kvalitě dopravního skeletu našich měst shledáváme velmi často nepříjemné mezery, pak v případě vnitřních okrskových komunikací, zpevněných ploch pro parkování, požárních ploch a obratišť shledáváme nedostatky v kvalitě povrchů téměř plošně. Situaci v technické infrastruktuře lze označit za ještě horší. Snad tomu přispívá i fakt, že defekty na povrchu zpevněných ploch jsou patrné pouhým okem, zatímco závady na technické infrastruktuře jsou lidskému oku skryty pod povrchem terénu. Závady pak jsou začasté odstraňovány až v zcela kritickém okamžiku. Urychleně se blíží doba kdy bude muset být rekonstruována celá technická infrastruktura. Je jen škoda, že nástup státní podpory regenerace panelových sídlišť (tedy regenerace dopravní a technické infrastruktury a venkovních úprav) ztratil zcela dech dříve než byl úspěšně nastartován.

Nárůst kriminality postupně může vytvořit v našem obytném území celé rozsáhlé plochy v podstatě pro běžného občana nepřístupné z důvodů osobní bezpečnosti. Stejně tak jsou však pro průměrného občana nepřístupné stále častěji vznikající plochy velmi nadstandardního bydlení, které jsou obehnané nepřekonatelným oplocením a se vstupem střeženým placenou ochrannou službou.

Závěrem lze celkově konstatovat, že v současnosti prožíváme období razantního nástupu hluboké diferenciaci bydlení a tudíž i období hluboké diferenciaci charakteru jednotlivých částí obytného území našich měst.

Samozřejmě uvedený scénář se nebude ani zdaleka plošně týkat celého obytného území našich měst, ale pouze těch částí, které včas nezachytí regenerační nástup. I tak však představuje značné nebezpečí.

5 ÚLOHA NĚKTERÝCH DALŠÍCH TYPŮ OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Uvedené tendence lze nejzřetelněji sledovat u zařízení pro kulturu a sport. Bez podrobnějšího důkazu lze konstatovat, že zvětšování objemu volného času zejména obyvatel měst bude i nadále pokračovat. To bude mimo jiné znamenat poptávku po využití kulturních a sportovních zařízení. S růstem poptávky však současně roste kapacitní velikost a takto velké víceúčelové haly či jiné typy zařízení již zpravidla v obytném území nelze dost dobře umístit. Tento trend rovněž obecně zvětšuje celkovou mobilitu občanů i pohyb vozidel v obytném území. Obzvláště významnou roli zde sehrává rekreace a trávení volného času. Rekreace denní i týdenní (o celoroční dovolené nemluvě) stále častěji odvádí obyvatele z jejich tradičního území a nejínak je tomu i s trávením volného času, jehož fond z různých důvodů neustále narůstá. Znovu jde o posilování mobility, o růst intenzity dopravy se všemi svými důsledky a souvislostmi. Avšak i jiné druhy provozu občanského vybavení začínají vykazovat obdobné znaky. K tomu všemu je nutno připočítat důsledky druhého bydlení, které nesporně přesahuje evropské zvyklosti.

6 ZÁVĚR

Můžeme považovat za jednoznačné, že trendy a případné hrozby, jež dosavadní vývoj přináší obytnému území se zcela evidentně promítají i do urbanistické struktury našich měst. I městské centrum jako tradičně největší stanoviště občanského vybavení v městě je postiženo odchodem části distribuční sítě a nástupem nových druhů sportu a zařízení pro ně určených, ale rovněž novými druhy kultury a jejich uskutečňováním. Standardům jimiž disponují supermarkety a hypermarkety a nákupní centra umístěná na okraji měst, zejména v oblasti kvalitního a bezplatného parkování, budou městská centra jen stěží úspěšně čelit. Hrozí zde pokles významu městských center.

Bylo by zajisté zpozdilé se domnívat, že se lidé vzdají oněch nesporných předností, jež nové formy distribuce, sportu, kultura a rekreace přinášejí ve prospěch návratu k minulým formám životního způsobu bez vysokého stupně automobilizace. Řešení nutno nalézat v postupné eliminaci uváděných negativních důvodů při zachování rozsahu a úrovně citovaných výhod. Toto úsilí musí směřovat nejen odstranění záporných vlastností automobilu (zplodiny, hluk), ale i k formulaci nových opatření a postojů v oblasti urbanizace, ale i socioekonomické sféře.

Ve snaze o kratičkou stručnou rekapitulaci problematiky, lze konstatovat, že největší vliv na pokles atraktivity, rozmanitosti a sociální stability obytného území našich měst má do jisté míry masový nástup osobních automobilů, vymístění distribuční sítě na okraj intravilánu měst a nepřímo pak i rozvoj některých dalších typů občanského vybavení, jakož i rekreace a některé zaběhnuté typy trávení volného času. V těchto oblastech tedy je nutno hledat celkovou nápravu v řešení.

LITERATURA

- [1] KUTA, V., KUDA, F.: Trendy a rizika současného bydlení, Sborník referátů z konference Regenerace bytových domů – Dynamika proměn bydlení, Ostrava, 15.2.2007
- [2] KUTA, V., KUDA, F.: Bydlení – součást kvality života, jeho funkce a změny, Urbanismus a územní rozvoj č. 1/2005
- [3] KUTA, V., SEDLECKÝ, J., KUDA, F.: Revitalizace panelového bydlení v Ostravě, Sborník X. mezinárodní konference Městského inženýrství, Karlovy Vary, 19.6.2005
- [4] JACOBSONOVÁ, J.: Smrt a život amerických velkoměst, Odeon, Praha 1975
- [5] KRIER, L.: Architektura – volba nebo osud, Akademia, Praha 2001

Tento příspěvek vznikl za podpory Grantové agentury České republiky a projektu 103/05/2775 „Výzkum proměn bydlení v České republice“

Oponentní posudek vypracoval: Ing. Regina Kuchtová