

Alexej Veselý<sup>1</sup>

## SÍDELNÍ KAŠE – JEJÍ NEGATIVNÍ DOPADY A MOŽNOSTI JEJÍ ELIMINACE U NOVÝCH PROJEKTŮ

URBAN SPRAWL - ITS NEGATIVE IMPACTS AND POSSIBILITIES OF ITS  
ELIMINATION IN NEW PROJECTS

### Abstract

*Sídelní kaše<sup>2</sup> velmi ovlivňuje naši společnost. Jestliže ještě před 100 lety byla typická krajina v Evropě a Severní Americe charakterizována jako „souvislá příroda s ostrůvky osídlení“, směřujeme nyní směle k tomu, že naši krajinu v blízké budoucnosti budeme charakterizovat jako „souvislé osídlení s ostrůvky přírody“. Je tohle přirozený vývoj nebo je to s mírnou nadsázkou poslední vývojová fáze této civilizace? Dopady sídelní kaše na vývoj společnosti, krajiny a spotřeby energií jsou více než významné. Je možné tyto dopady eliminovat lepším plánováním projektů?*

*Na počátku je touha po vlastnění rodinného domu a kousku země. Jak píše Pavel Hnilička ve své publikaci *Sídelní kaše*:*

*„Rodinné domy se v dnešní společnosti těší velké oblibě. Jsou snem o nejdokonalejším bydlení, k jehož naplnění jsou lidé ochotni vynaložit mnoho úsilí, peněz a obětavé práce. Vlastní dům bývá jedním z hlavních cílů životního snažení“ (Hnilička, 2012, str. 21).*

*Snahy o dokonalé bydlení ale směřují k multiplikaci těchto snů a díky nekonečnému opakování dochází k pokrývání krajiny stále stejnými či podobnými domy se stejným či podobným okolím. To vede ke zvýšené energetické náročnosti našeho osídlení a ze sociologického hlediska k odlidštění a uniformitě lidských sídel.*

### 1. Sídelní kaše – její vznik, negativa a příčiny těchto negativ

#### 1.1. Lidská touha je silná a dokáže změnit i krajinu

Nová sídliště rodinných domků jsou obdobou panelových sídlišť, ovšem naležato. Problémy panelových sídlišť jsou dobře známy. Uvedme ty základní:

- anonymita míst k bydlení, ta dále způsobuje neosobní vztah lidí k místu
- díky rozvolněné zástavbě vznikají velké souvisle ale řídké zastavěné plochy, ty zase implikují zvýšenou dopravu (nutnost přemísťovat se z místa na místo)
- nedostatek infrastruktury a služeb (lidé za službami dojíždí do center měst nebo do obchodních center na okraji)
- přes den se sídliště vylidňují, jelikož v místě nejsou pracovní příležitosti

---

<sup>1</sup> Miroslav Pánik, Ing., PhD. Ústav manažmentu STU v Bratislave, Vazovova 5, 812 43 Bratislava

<sup>2</sup> Sídelní kaše je doslovný překlad z německého *Siedlungsbrei* či anglického *urban sprawl*.



Obrázek 1: Sun City, Arizona, USA

Prakticky stejné důsledky (mnohdy i horší) přinášejí dnešní tak zvaná satelitní městečka rodinných domků na suburbiích. Už i název samotný je nesprávný. Města či městečka do sebe integrovala během toho jak vznikala mix funkcí. Velmi zjednodušeně řečeno mix práce a bydlení, často přímo v jedné budově. Města také byla stavěna tak, aby mohlo docházet k snadné obchodní výměně. Ta může probíhat jen tehdy, je-li zákazník nebo naopak dodavatel blízko. Města byla tedy zahuštěná a tím eliminovala složitou a nákladnou dopravu, a minimalizovala i náklady na energie. Vznik sídelní kaše je přeneseně důsledek rozpínání měst v éře průmyslové revoluce. Překotný průmyslový rozvoj znamenal často životu nebezpečné podmínky pro obyvatele měst. Rozvolňování měst se datuje někdy na sklonku 19. století, v období úplného prapočátku přechodu společnosti z industriální na postindustriální. V období, kdy se začal více rozvíjet terciální sektor, tedy sektor služeb a kdy střední vrstva měla možnost realizovat svůj sen o vlastním domě. Ve společnosti se začínají ozývat osvícené hlasy, že je nutno města rozvolnit, vysázet více zeleně a zejména oddělit obytné klidové čtvrti od kouřících továren. Tento proces rozvolňování zahuštěných měst se však dodnes nezastavil. Pokračuje i tehdy, kdy problémy měst již nespočívají v přehuštění, ale přílišném rozvolnění a rozpínání se do krajiny. Myšlenka prostorového rozvolnění je zakotvena i v právním řádu, například se stanovují odstupové vzdálenosti a oblasti určené k zastavění jsou striktně rozděleny na funkce. Nutno podotknout, že nový český stavební řád již reflektuje situaci 21. století, kdy rozpínavá sídelní kaše je neekonomická a neefektivní a ztrácí původní smysl. V § 55 odst. 3 stavebního zákona ČR je uvedeno:

Další stavební plochy lze změnou územního plánu vymezit pouze na základě prokázání nemožnosti využít již vymezené zastavitelné plochy a potřeby vymezení nových zastavitelných ploch (Zákon č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu, 2006).

Toto ustanovení jednoznačně upřednostňuje plochy již zastavěné, v intravilánu obce apod. Praxe na stavebních úřadech a orgánech územního plánování však zůstává stejná jako před vydáním znění tohoto zákona.

### *1.2. Příčinou potíží není automobil samotný, ale potřeba lidí cestovat*

Současná suburbia mají jeden společný jednotící prvek. Tím prvkem je automobil se všemi negativy, které s sebou přináší. Obyvatelé předměstí jsou bez automobilu nepohybliví, ztrácí svobodu. Bez automobilu nejsou ve fyzickém kontaktu s okolním světem, což je základní přednost bydlení ve městě. Aby se automobil mohl pohybovat, potřebuje komunikace, které s sebou ale zase přináší prostorové nároky. Automobil šíří emise a hluk a tím se velké souvislé oblasti kolem komunikací stávají pro bydlení nevhodnými. Samotné silnice, které slouží ke zkracování vzdáleností například z předměstí do center měst, se samy stávají překážkou a vzdálenosti prodlužují. Jak řekl John Norquist, osvícený starosta města Millwaukee v USA:

Dálniční průtahy redukuje hodnotu nemovitostí ve velkých městech a nemělo by se o nich ani uvažovat. Lidé zjišťují, že městská forma zástavby je ekonomicky smysluplnější a má větší hodnotu. (Hetherington, 2004)



**Obrázek 2: Columbia river crossing – návrh rozšíření dálničního přemostění, Portland, Oregon, USA**

John Norquist udělal v roce 2001 z pozice starosty rozhodnutí, že jednu míli dlouhý úsek visuté magistrály protínající centrum města Millwaukee bude zbourán. Namísto něj vznikl bulvár s kanceláři, byty a obchody v parteru. Výsledek tohoto projektu byl překvapivý: vzrostly ceny pozemků v okolí bulváru a dopravní situace změna prakticky neovlivnila.

Prostorovou náročnost silničních tahů lze demonstrovat propočty urbanisty Jiřího Hruzy:

Jestliže se po městě dopravuje například 100 osob, pak při jízdě tramvají zaujmají 90 m<sup>2</sup>, jedou-li dvěma autobusy, potřebují 115 m<sup>2</sup>, na 50



motocyklech asi 930 m<sup>2</sup>. V autech<sup>3</sup> však zaberou přes 5000 m<sup>2</sup> – tedy více než padesátkrát tolik, co v tramvaji. (Hrůza, 1973, str. 102)

Jak bylo již zmíněno výše, praxe stavebních úřadů a orgánů územního plánování je taková, že se na předměstí výrazně preferuje, ba nařizuje, nízká hustota osídlení. A to za účelem zlepšení kvality bydlení a ochrany území před novou výstavbou. Z nástrojů, které jsou využívány, je stanovení minimální požadované velikosti parcely a stanovení minimální požadované odstupové vzdálenosti.

V praxi je po stavebních vyžadováno, aby stavěli na parcelách o velikosti minimálně 800 m<sup>2</sup>, někdy i více. Výstavba malého sídliště o 20 rodinných domcích tedy zabírá nejméně 16.000 m<sup>2</sup>, když bereme v úvahu jen samotné stavební parcely. S připočtením plochy komunikací je plocha dvojnásobná, tedy 32.000 m<sup>2</sup>. Podtrženo a sečteno je potřeba 533 m<sup>2</sup> půdy na 1 obyvatele<sup>4</sup>, 19 obyvatel na 1 hektar.

Problém nastává v momentě, kdy je nutno toto území dopravně obsluhovat, zásobovat energiemi a vůbec vybavit službami a udělat z něj příjemné místo k životu. Žádnému obchodníkovi či poskytovateli služeb se nevyplatí si pro tak malý počet zákazníků zřídit na místě provozovnu. Tudíž obyvatelům nezbyvá než dojíždět autem – do obchodu, ke kadeřníkovi, na sportovní aktivity. Když odhlédneme od faktu, že takto člověk tráví desítky hodin týden co týden v automobilu, je zapotřebí pro takovéto dojíždění zbudovat odpovídající infrastrukturu. Dostatečně bezpečnou a kapacitní, aby nevznikaly na silničních komunikacích dopravní zácpy.

### *1.3. Úmysl dobrý, výsledek ne vždy dobrý*

Ústřední otázkou, která oscillovala kolem vzniku myšlenky vybudování zahradních měst byla ta, kterou vyslovovali mnozí politici koncem 19. a počátkem 20. století: „Jak docílit, aby se lidé z měst vrátili zpět na venkov?“ (Howard, 1968). Důvodem těchto otázek bylo masivní stěhování lidí za prací z venkova do měst, jejichž infrastruktura tento nápor nebyla schopna pojmout. Životní podmínky chudších obyvatel města byly v té době tristní.

Howard se zabýval možnostmi zlepšení těchto podmínek a hledal způsoby jak zastavit příliv obyvatel do města a navíc naopak motivovat lid k přestěhování se za město, na venkov. Považoval život na venkově zdravý a naopak život ve městě za zdraví škodlivý. Když se vytrácela role venkova v hospodářství, nabízela se tedy varianta využití venkova ke zdravému bydlení.

To co navrhoval Howard avšak měla být opravdová nově vybudovaná města. V své práci zachází s pojmy jako je bulvár, městská třída. Průměrná hustota osídlení těchto navrhovaných měst je cca 80 obyvatel na hektar. To je zástavba odpovídající dvoupodlažní řadové zástavbě, tedy zástavbě svou hustotou mezi venkovskou a městskou densitou.

Pojem zahradního města se ujal s pozdějším hnutím za výstavbu zahradních měst, přičemž původní ideje samostatného nového města se nikde nerealizovaly, vždy se stavěla jen předměstí napojená na stávající města (Hnilička, 2012, str. 64).

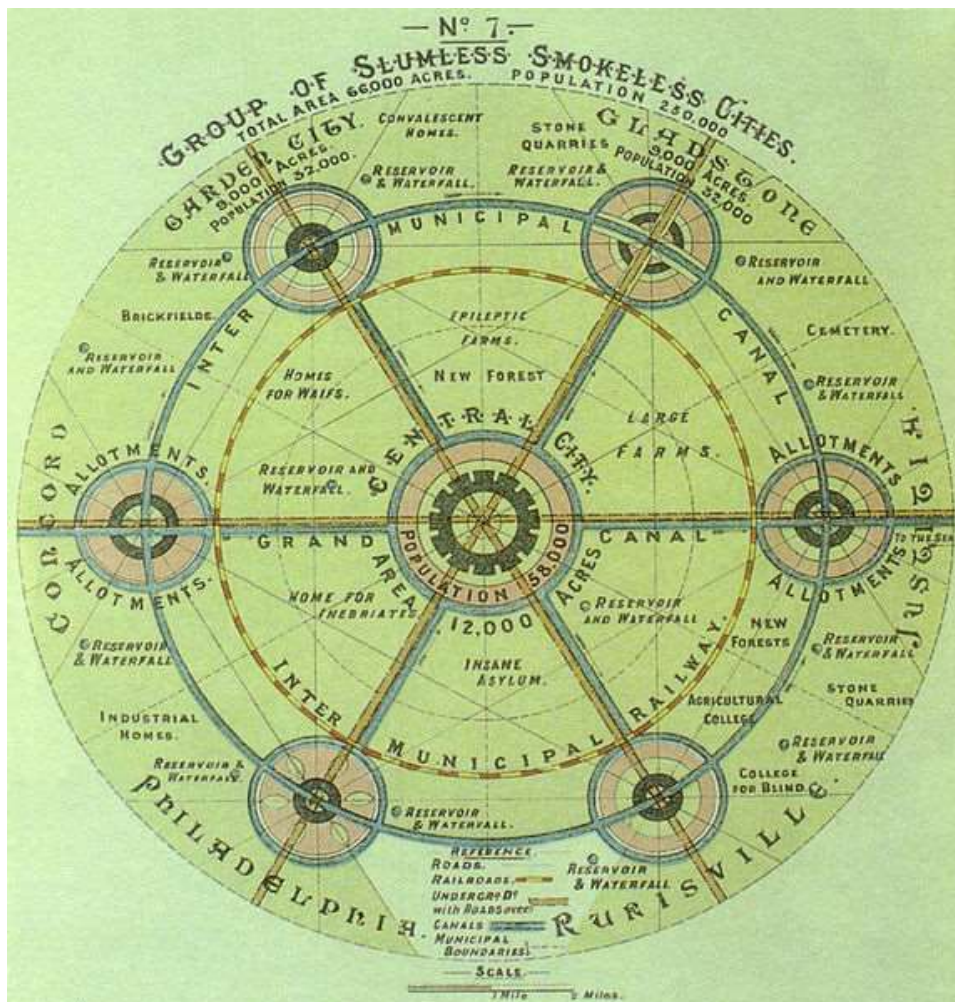
Howardem popisovaný vzor okrouhlého zahradního města, určeného pro asi 30 000 obyvatel, má uprostřed kruhový ústřední park, kolem nějž jsou soustředěny

<sup>3</sup> Počítáno při obsazenosti 1,5 osoby v autě. Ta častěji bývá i menší.

<sup>4</sup> Počítáno při 3 obyvatelích na 1 rodinný dům

veřejné budovy, obklopené sady. Ze středu vychází 6 radiálních tříd (boulevard), které jsou protínány soustavou soustředných prstencových kruhových tříd (avenue), lemovaných stromořadími. Prostřední z nich, Grand Avenue, je pásem veřejné zeleně, v němž jsou další veřejné budovy. Design rodinných domů není unifikován, dbá se pouze na koncepci a linii ulice.

Zástavbu obepíná okružní železnice, kolem níž je soustředěn průmysl. Vně železničního okruhu jsou rekreační území a zemědělské pásmo. Náklady města mají být hrazeny z výběru pozemkového nájemného, zahrnujícího i daňovou rentu, přičemž pozemky mají zůstat ve veřejném vlastnictví. Základním sortimentem má být město zásobováno z vlastních zdrojů. Ve výrobní sféře podporoval volnou soutěž podnikatelů. Zahradní město je navrženo jako uzavřený celek, koncepce nepočítá s plynulým rozrůstáním města. Počítá se s tím, že dceřiná města by vznikla zopakováním téhož schématu v sousední oblasti, tedy jako prstenec měst kolem mateřského města.[1] Z těchto zásad byly při realizaci činěny téměř vždy značné ústupky, protože zahradní města byla vždy navrhována do již urbanizovaného prostoru (Wikipedia).



Obrázek 3: Koncept zahradního města dle Ebenezer Howarda

Dle Howardova konceptu bylo již za jeho života postaveno několik předměstí zejména ve Velké Británii. V těchto prvních zahradních městech byl dán zřetel na veřejný prostor a dominanty veřejných staveb. Budovy pro bydlení byly nízkopodlažní a komornějšího rázu.

Popularita zahradních měst a s nimi spojená ideologie se postupně rozšířila z Anglie do severní Evropy a do zbytku světa. V Česku stojí za zmínění pražské čtvrti Zahradní Město, Spořilov, Ořechovka či Krč nebo brněnská Masarykova (dříve Úřednická) Čtvrť. Publikace Sídlní kaše od autora Pavla Hniličky zmiňuje jako významný příklad zahradního města budapeštskou čtvrť Wekerle, vystavěnou v letech 1909 až 1926 pro více než dvacet tisíc obyvatel. Lokalita je vestavěna do čtverce o straně 1,4 km s parkem ve svém středu a hustota obyvatel je tu relativně vysoká – činí 102 obyvatel na hektar. (Hnilička, 2012)

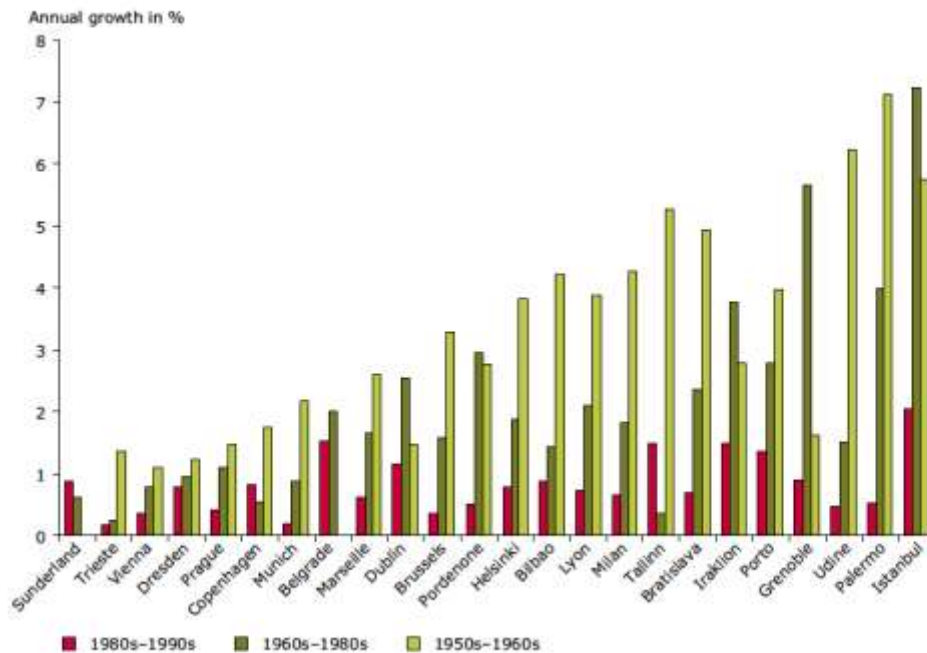
#### *1.4. Aktuální stav sídelní kaše*

Zpráva Evropské agentury pro životní prostředí z roku 2006 říká, že od poloviny 50. let 20. století evropská města územně expandovala o 78 %, zatímco jejich populace vzrostla jen o 33 %. Nejvýraznější následek tohoto trendu je fakt, že se města stala méně kompaktní. Hustě sevřené čtvrti byly nahrazeny samostatně stojícími bytovými domy, dvojdomky a samostatnými domky. V polovině urbánních oblastí, které byly monitorovány v rámci projektu Moland, bylo více než 90 % všech rezidenčních oblastí vystavěných od poloviny 50. let 20. století oblastmi s nízkou hustotou zastavění s méně než 80 % plochy zastavěné budovami, silnicemi a jinými konstrukcemi (European Environment Agency, 2006).

Jak uvádějí autoři Tira, Ivanička a Špirková v dokumentu zabývajícím se úspěšnými příklady evropských projektů rekonverzí městských průmyslových areálů, v Evropské unii vzrůstají obavy ze sídelní kaše, která ač je průvodním jevem ekonomického rozvoje, tak sama o sobě není udržitelným zdrojem blahobytu a rovnováhy ve společnosti do budoucna z dlouhodobé perspektivy. Dále uvádějí, že vývoj logicky způsobuje nadměrnou spotřebu přírodních zdrojů. Jeden z důvodů, proč se sídelní vyskytuje, je nedostatečné využití bývalých městských průmyslových areálů, které nejsou využity pro redevelopment (Ivanička, Tira, & Špirková, 2011).

Problémem předměstí, která tvoří sídelní kaši, je změna hustoty zastavění, tedy prostorové rozvolnění a roztažení zástavby do širé krajiny. Tento rozvoj je sekundárně umožňován rozvojem dopravní infrastruktury, tedy výstavbou dálnic a silnic, považovanou všeobecně za prospěšnou aktivitu. Ta na jedné straně přibližuje a zkracuje vzdálenosti, ale na druhé straně staví bariéry, omezuje pohyb, prodlužuje dopravní vzdálenosti a znehodnocuje okolní pozemky.

**Figure 1 Annual growth of built-up areas from the mid-1950s to the late 1990s, selected European cities**



Source: MOLAND (JRC) and Kasanko et al., 2006.

Obrázek 4: Roční nárůst zastavěných ploch od poloviny 50. let 20. století pro vybraná evropská města

## 2. Řešení nové zástavby s důrazem na eliminaci rozšiřování sídelní kaše a úspornost energetického a dopravního řešení

Vzhledem k tomu, že je rodinný dům většinou lidí považován za nejlepší možné bydlení (Hnilička, 2012), je nutno brát na toto zřetel a nacházet řešení, která na jednu stranu vyjdou vstříc požadavkům obyvatel na bydlení, ale na druhou stranu nebudou dále zvětšovat postižení krajiny předměstskými strukturami.

### 2.1. Hustota osídlení jako jeden z klíčových ukazatelů

Z úvah o stavu měst jak v Evropě tak v Severní Americe vyplynulo mnoha autorům jako jediné možné řešení neutěšeného stavu zvyšování hustoty osídlení. Tento kvantitativní údaj vypovídá mnohé o kvalitě bydlení. Zvyšování hustoty osídlení se jeví jako nejpřímější cesta z pekla sídelní kaše a z pohledu udržitelného rozvoje jako varianta, která zajišťuje rezidenčním oblastem budoucnost.

Teoretik urbanismu Vittorio Magnano Lampugnani ve své knize *Hustota měst* říká:

Pro stavební hustotu mluví jednoduché důvody. Čím blíže k sobě domy jsou, tím je lepší jejich vzájemné propojení: mohou se mezi nimi vytvářet pohodlné, a tím kreativní procesy synergie. Čím více se mezi sebou sblížují různé funkce jako bydlení, práce, kultura a volný čas, tím spíše a častěji mezi nimi může probíhat výměna. Odpadají tím dlouhé cesty, které si periférie nárokuje a také nákladné dopravní cesty (Lampugnani, Keller, & Buser, 2007, str. 15).

S narůstající plochou města narůstají i náklady na jeho provoz. Hustota osídlení je vyjádřením podílů těchto nákladů na jednoho obyvatele. Dle různých zdrojů je spotřebováváno 50 – 70 % světové energie na výstavbu a provoz lidských



sídel. Proto je oblast výstavby stěžejní ve vztahu k životnímu prostředí (Day, 2004, str. 18)

Na jedné straně stojí problematika domu samotného a jeho energetické bilance a na druhé straně je vztah domu k okolí. Celistvý pohled na domy a jejich vztah k udržitelnému rozvoji řeší dnes vícekriteriální metody posuzování staveb. V těchto systémech najdeme s různou vahou důležitosti kritéria jako recyklovatelnost domu, jeho variabilitu, vzdálenost od městské dopravy a hustě obydlených oblastí. Certifikace dle vícekriteriálního systému je možné provést dle britského BREEAM<sup>5</sup>, amerického LEED<sup>6</sup> nebo německého DGNB<sup>7</sup>. Pro investory budov díky popularitě certifikovaných budov mezi nájemci k samotnému hledisku ekologie přibýlo i hledisko marketingové, kdy pro řadu firem - nájemců je ekologicky šetrná budova jedinou možnou volbou.

Neutěšená „satelitní městečka“ současnosti trpí nízkou hustotou osídlení. Územní plány určují index podlažních ploch, který nastavuje poměr nadzemních hrubých podlažních ploch vůči ploše pozemku. Tento koeficient vlastně určuje hustotu zastavění. Jak bylo zmíněno dříve, pro úvahy o efektivním zastavění je zapotřebí sledovat ukazatel hustoty osídlení, který jako jediný vypovídá o počtu obyvatel využívající dané území. A je nabíledni, že samotná hustota zastavění bez sledování opravdové hustoty osídlení a dalších aspektů potíže suburbii nevyřeší.



Obrázek 5: Dolní Jirčany – žádný veřejný prostor, velkorysé parcely zastavěné vždy uprostřed

<sup>5</sup> BREEAM – Building Research Establishment – Environmental Assessment Method ([www.breeam.org](http://www.breeam.org))

<sup>6</sup> LEED – Leadership in Energy Environmental Design ([www.leed.net](http://www.leed.net))

<sup>7</sup> DGNB – Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen ([www.dgnb.de](http://www.dgnb.de))



## 2.2. Nastavení ideální hustoty osídlení

Jak stanovit ideální hustotu osídlení? Rekapitulujme zadání: stavíme novou čtvrť na okraji města a chceme, aby byla dostatečně hustě osídlena, aby ekonomicky dávalo smysl budovat ve čtvrti veřejné prostory, napojit čtvrť na veřejnou dopravu, minimalizovat nároky na energie a postavit čtvrť takovou, aby bylo smysluplné se v ní pohybovat pěšky.

V dopravní studii zpracované autory Newmanem a Kenworthyem je minimální hustota osídlení taková, aby dávalo smysl se pohybovat v obci pěšky, nastavena na 100 obyvatel na hektar. V oblastech s hustotou menší než 30 obyvatel na hektar jsou jejich obyvatelé úplně závislí na automobilové dopravě (Newman & Kenworthy, 1989)

30 – 40 obyv./ha	Závislost na automobilu
50 obyv./ha	Minimum pro veřejnou dopravu
100 obyv./ha	Pěší dostupnost

Tabulka 1: Hustoty osídlení dle Newmana a Kenwothyho

Dalším z urbanistů, který se zabývá dopadem různých hustot osídlení na kvalitu bydlení, je Christoph Braumann ze Salcburského institutu pro územní plánování a bydlení<sup>8</sup>. Ve své práci navrhuje na stejném pozemku tři typy zástavby: samostatné domy, dvojdomy a řadové domy. Tyto tři typy zástavby jsou srovnávány zejména z pohledu provozních nákladů, které při výstavbě připadají na obec. Varianta s největší hustotou šetří až 50 % nákladů oproti té nejřidší (Hnilička, 2012).

Autor	Výchozí údaje	Obyvatel/ha	Poznámky	Pramen
<b>Vzor 1</b>	zkoumané území: 1,6 ha	36 ob./ha	3 ob. na obytl. j.	SIR
Rodinné domy samostatně stojící	index podlažní plochy: 0,23	24 ob./ha	2 ob. na obytl. j.	
dvoupodlažní	18 obytných jednotek 12 obytných jedn./ha			
<b>Vzor 2</b>	zkoumané území: 1,6 ha	63 ob./ha	3 ob. na obytl. j.	SIR
Dvojdomy	index podlažní plochy: 0,40	42 ob./ha	2 ob. na obytl. j.	
dvoupodlažní	30 obytných jednotek 21 obytných jedn./ha			
<b>Vzor 3</b>	zkoumané území: 1,6 ha	102 ob./ha	3 ob. na obytl. j.	SIR
Řadové rodinné domy	index podlažní plochy: 0,61	68 ob./ha	2 ob. na obytl. j.	
dvoupodlažní	48 obytných jednotek 34 obytných jedn./ha			



Obrázek 6: Způsoby zastavění dle Braumanna, SIR 1986 (Hnilička, 2012)

Při srovnání již realizovaných úspěšných referenčních projektů, které mají společný jmenovatel v zadání, a to nabídnout klientům dům se samostatným vstupem a zahrádkou, ale zároveň nevytvářet hluché venkovní prostory, je zajímavé sledovat

<sup>8</sup> SIR – Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen

rozptyl hustoty osídlení , která se pohybuje (dle „metodiky“ SIR) mezi zastavění dvojdomy a řadovými domy.

Projekt	Základní údaje	Obyvatel/ha	Předpoklad	Pramen
Halen (SUI)	3,1 ha	<b>75 obyv./ha</b>	3 obyv. / jedn.	Atelier 5
	78 jednotek	50 obyv./ha	2 obyv. / jedn.	
	25 jedn./ha			
Thalmatt 2 (SUI)	0,7 ha	<b>156 obyv./ha</b>	3 obyv. / jedn.	Hafner: Wohnsiedlungen
	37 jednotek	102 obyv./ha	2 obyv. / jedn.	
	52 jedn./ha			
Puchenau (AUT)	36,3 ha	<b>66 obyv./ha</b>	3 obyv. / jedn.	Hafner: Wohnsiedlungen
	813 jednotek	22 obyv./ha	2 obyv. / jedn.	
	22 jedn./ha			

Tabulka 2: Příklady referenčních sídlišť s vyšší hustotou osídlení (Hnilička, 2012)

Zajímavé je rovněž porovnání hustoty osídlení předměstských kolonií rodinných domků a českých tradičních vesnic. Zatímco předměstské kolonie (které jsou součástí města) dosahují běžně průměrné hustoty osídlení 20 obyvatel na hektar, původní vesnice mají hustotu osídlení od 30 do 80 obyvatel na hektar (Hnilička, 2012). Při zkoumání hustoty osídlení vesnic byla brána v potaz zastavěná oblast ohraničená obrysovou křivkou vzdálenost vždy 10 m od vnějšího okraje budov. Nelze evidentně stanovit přesnou ideální hustotu osídlení, nicméně dle dostupných zdrojů a výsledků zkoumání lze říci, že hustota do 30 obyvatel na hektar je považována za nevhodnou, náročnou na individuální dopravu i přírodní zdroje a hustota osídlení od 80 do 120 obyvatel na hektar již generuje dobře fungující urbánní strukturu. V těchto měřících lze vystavět zdravé bydlení v zeleni, kde dostatečně funguje doprava, peší spojení a je ekonomicky smysluplné budovat veřejné prostory.

### 3. Závěr

Sídelní kaše je nemocí 20. století. Je způsobena částečně chybnou ideologií, nesprávně převzatou z myšlenky zahradních měst, kterou jako první přinesl urbanista Howard na přelomu 19. a 20. století. Reagoval tím na tehdejší příliv obyvatel do měst a špatné životní podmínky měst, které na tento příliv nebyly uzpůsobeny. Do jisté míry je způsobena i dnešním způsobem života, kdy člověk upřednostňuje svět za zdi své zahrádky před okolím.

Sídelní kaši lze charakterizovat jako oblast, která je narychlo projektována, nedostatečně „zabydlená“ a hlavně nedomyšlená z hlediska udržitelného rozvoje.

Přesto, že velká většina populace zástavbu na předměstích kritizuje, ji z dále budujeme a rozšiřujeme. Vzhledem k prostorovým omezením (a to nejen v Evropě, ale i v mnohonásobně rozlehlejších oblastech Severní Ameriky) je však změna přístupu nutná. Jak všichni cítíme, brzy nás může sídelní kaše ohrožovat více, než si dnes připouštíme.

Jako řešení se nabízí zahustit stávající oblasti s řídkou hustotou osídlení a u nových projektů rovnou postupovat tak, že nedovolíme řídkou zástavbu. V tomto plánu by měla být nápomocna moc úřední. Nabízí se regulace nikoliv součinitelem podlažních ploch se směrem k povolování co nejdříve zástavby, ale využitím ukazatele hustoty osídlení, kde by naopak nebylo dovoleno klesnout pod úroveň kupříkladu 80 obyvatel

na hektar. Další možností státní regulace jsou daně z nemovitostí, kdy je evidentní, že rozvolněná a řídká zástavba je pro obce provozně náročnější než zahuštěná výstavba. Urbanismus „středověku“ se z tohoto pohledu zdá být sofistikovanější než urbanistická ideologie 20. století, dle které se bohužel staví i ve století 21. Vraťme se tedy pokorně k umění našich předků a při plánování dalších projektů myslíme na další generace.

### Seznam ilustrací

Obrázek 1: Sun City, Arizona, USA.....	9
Obrázek 2: Columbia river crossing – návrh rozšíření dálničního přemostění, Portland, Oregon, USA .....	10
Obrázek 3: Koncept zahradního města dle Ebenezera Howarda .....	12
Obrázek 4: Roční nárůst zastavěných ploch od poloviny 50. let 20. století pro vybraná evropská města.....	14
Obrázek 5: Dolní Jirčany – žádný veřejný prostor, velkorysé parcely zastavěné vždy uprostřed .....	15
Obrázek 6: Způsoby zastavění dle Braumanna, SIR 1986 (Hnilička, 2012).....	16

### Seznam tabulek

Tabulka 1: Hustoty osídlení dle Newmana a Kenworthyho .....	16
Tabulka 2: Příklady referenčních sídlišť s vyšší hustotou osídlení (Hnilička, 2012)..	17

### Bibliografie

Day, C. (2004). *Duch a místo*. (L. Koutková, & L. Mohelská, Překl.) Brno, CZ.

European Environment Agency. (10 2006). <http://www.eea.europa.eu>. Načteno z [http://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10](http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10).

Hetherington, P. (7. 7 2004). Common Ground. *The Guardian*.

Hnilička, P. (2012). *Sídelní kaše*. Praha, CZ: Host.

Howard, E. (1968). *Gardenstädte von Morgen*. Berlin, DE.

Hrůza, J. (1973). *Hledání soudobého města*. Praha, CZ.

Ivanička, K., Tira, M., & Špirková, D. (2011). Industrial urban land redevelopment. COST Office.

Lampugnani, V. M., Keller, T. K., & Buser, B. (2007). *Städtische Dichte*. Curych, SUI.

Newman, P., & Kenworthy, J. (1989). *Cities and Automobile Dependence*. Aldershot.

Wikipedia. (nedatováno). *Wikipedia*. Načteno z Zahradní město:  
[https://cs.wikipedia.org/wiki/Zahradn%C3%AD\\_město](https://cs.wikipedia.org/wiki/Zahradn%C3%AD_město)

Zákon č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu. (2006). Praha, CZ.