

Udržitelný rozvoj měst a regionů

Josef Kunc, Petr Tonev, Markéta Novotná

Udržitelný rozvoj měst a regionů

Harmonogram výuky

- Sobota 12:00 – 15:50 / Pátek 16:00 – 19:50
- 1. blok: (Před)Industriální a postindustriální město; kreativní a inovativní město – vzestup a pád města (Josef Kunc)
- 2. blok: Města v historické a současné perspektivě; městské plánování a urbanismus (Petr Tonev)
- 3. blok: Udržitelnost měst a jejich image; město jako destinace cestovního ruchu (Markéta Novotná)

Udržitelný rozvoj měst a regionů

Industriální a postindustriální město

Přednáška č. 8

Základní klasifikace

Základní klasifikace měst

- Předindustriální město
- Industriální město
- Postindustriální město
- Chytré město/Smart City..?

Co je pro jednotlivé typy základní charakteristikou týkající se ekonomických aktivit?

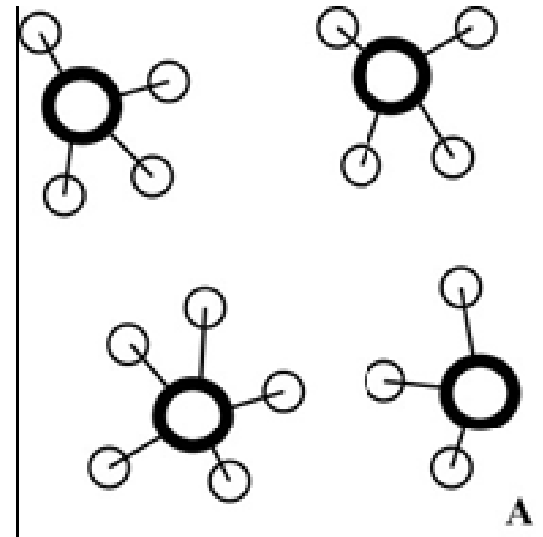
Základní klasifikace

Pre-industriální fáze (fáze městských jader, statická fáze).

- Velká **většina pre-industriálních sídel je malé velikosti** – pouze největší města dosahují či přesahují hranici 100 000 obyvatel. ***Znáte některá nejvýznamnější?***
- **Dopravní technologie jsou na velice nízké úrovni** (pěší doprava, koňské povozy), **obyvatelstvo a produkty tak byly ve srovnání se současností imobilní.**
- Města si zachovávají **relativně kompaktní formu**, jejich **zázemí** (sféry vlivu omezených služeb města) **jsou relativně malá, a vztahy mezi městy obecně velice slabé.**

Základní klasifikace

- Nelze hovořit o významnější dělbě práce či specializaci jednotlivých měst v rámci sídelního systému. Přírodní podmínky hrají v této fázi stále důležitou roli v prostorovém rozložení a populační velikosti sídel. Existuje pouze **jednostupňová hierarchizace sídel**. Vazby mezi sídly jsou do značné míry omezeny resp. neexistují.



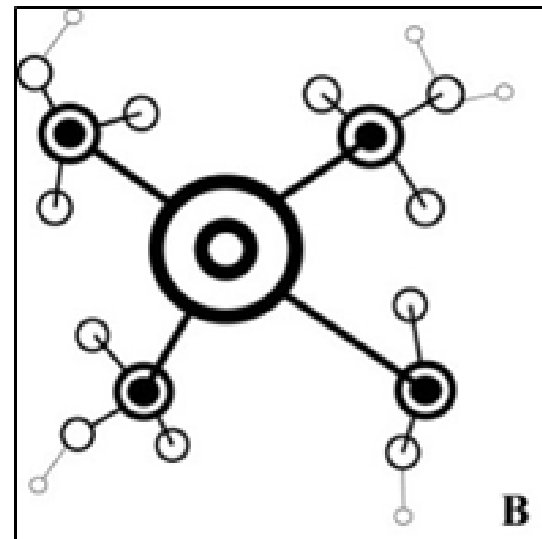
Základní klasifikace

Průmyslová fáze (fáze urbanizovaných oblastí, dynamická fáze).

- V raných fázích industrializace města rostou v závislosti na lokalizaci různých typů surovinových zdrojů. ***Typické surovinové zdroje?***
- Rozvoj vodní a železniční dopravy umožnil posílení horizontálních ekonomických vazeb mezi jednotlivými městy, resp. mezi městem a jeho zázemím.
- Dochází nejen ke konkurenci měst, ale také k různým typům územní dělby práce.
- Soubor měst v sídelním systému se stává stále více heterogenním co do růstové dynamiky a ekonomické specializace. ***Příklad ekonomické specializace?***

Základní klasifikace

- Tato fáze je tak typická **vyčleňováním jádrových urbanizovaných či naopak periferních venkovských oblastí**, jejichž rozsah, vnitřní propojenost a ekonomická výkonnost jsou podmíněny zejména **přítomností zdrojů** (suroviny, pracovní síla) a **mírou efektivity dopravních systémů**. Začíná se vytvářet zřetelná **vícestupňová hierarchie sídel**.



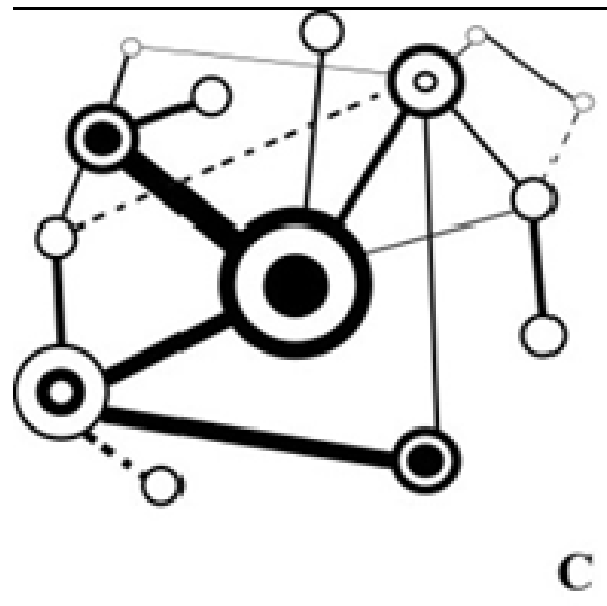
Základní klasifikace

Post-industriální fáze (organická fáze).

- Je charakteristická zejména **prudkým růstem rychlosti a efektivity komunikací** (počínaje zlepšením dopravy, přes rozšíření telefonu až po vývoj soudobých elektronických telekomunikačních technologií).
- Tento vývoj výrazně **snižuje význam fyzické vzdálenosti pro utváření ekonomických a sociálních vazeb v rámci měst a mezi městy**.
- **Prostorový rozptyl** se tak stává významnou charakteristikou vývoje městských systémů.
- Výrazně se **stírá rozdíl mezi městem a venkovským prostorem**.
- Hierarchické odstupňování sídel vytvořené za průmyslové fáze se mění, vznikají **složitě prostorové vzorce vztahů mezi sídly**.

Základní klasifikace

- Řada **dříve značně prostorově koncentrovaných funkcí se rozptyluje do širšího prostoru** (např. přesun řady výroby z velkých měst do menších sídel), je umožněna ještě **hlubší a prostorově rozsáhlejší ekonomická dělba práce a specializace jednotlivých sídel.**



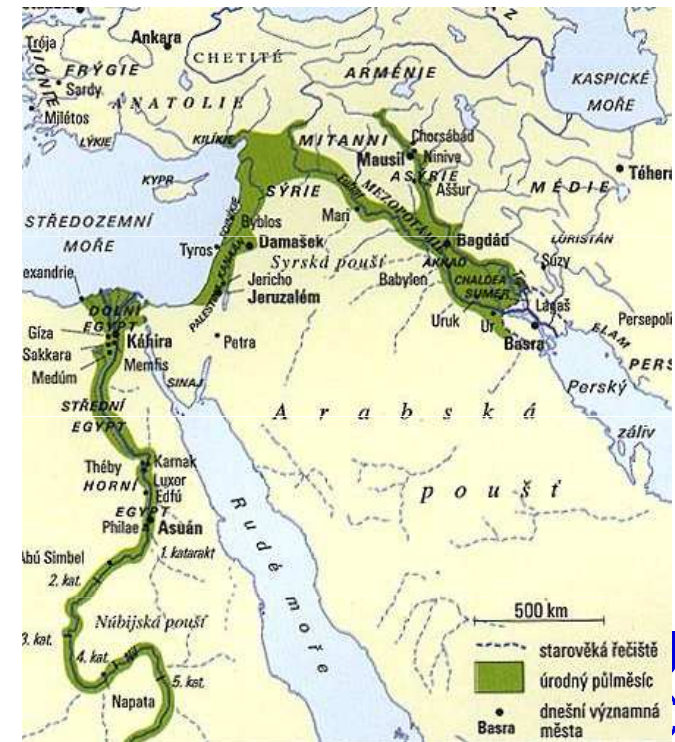
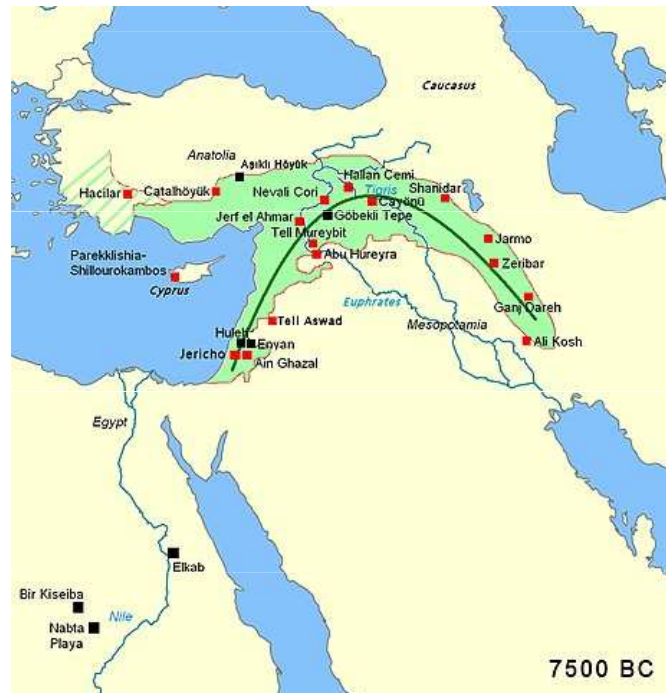
Základní klasifikace

Městské revoluce

- Rozvoj (městských) sídel lze rozdělit do několika fází oddělených významnými **kvalitativními předěly** – „městskými revolucemi“.
- **První městská revoluce** je změna sídelních forem společnosti, která posunula lidstvo na vyšší stupeň sociální organizace, v jejímž důsledku došlo **k oddělení města od venkova a k vytvoření městské populace**. Rozvoj měst byl možný až v okamžiku, kdy **zemědělství dosáhlo takové úrovně nadprodukce**, která umožnila existenci skupin obyvatelstva **nezabývajících se přímo zemědělskou výrobou**.

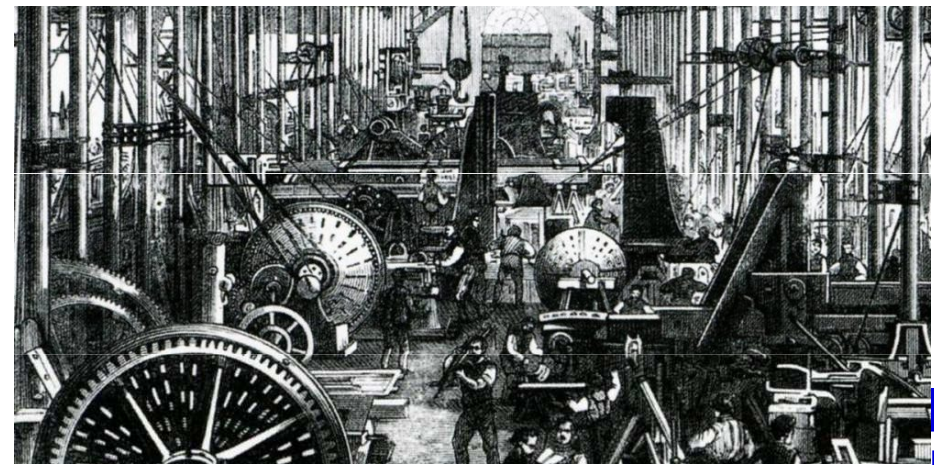
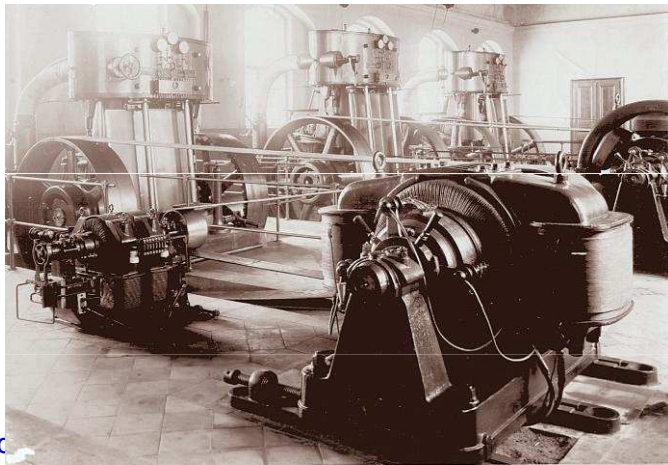
Základní klasifikace

- První městskou revoluci proto můžeme rámcově zasadit do období tzv. **neolitické revoluce** (7 – 3 tis. př. n. l.), která na Blízkém východě umožnila vznik prvních měst.



Základní klasifikace

- **Druhá městská revoluce** je proces největšího stěhování obyvatelstva do měst, na jehož konci tvoří **venkovské a zemědělsky orientované obyvatelstvo menšinu**. Druhou městskou revoluci pak můžeme ztotožnit s **průmyslovou revolucí** probíhající od konce 18. století.



Předindustriální město

Předindustriální město

- Počátky nástupu měst a městských civilizací lze umístit do poměrně širokého časového období mezi 3500 př. n. l. až 1000 n. l., kdy mezi nejranější patřila města v Mezopotámii, Nilské Deltě, příp. v Číně. ***Znáte některá významná?***
- Růst a vznik měst je dáván do souvislosti s rozvojem **zemědělství**, které dokázalo **produkovat přebytky**. Tím se **část obyvatel mohla věnovat jiným profesím** (např. řemeslo) a přebytky mohly být vyměňovány (**město=centrum zemědělství a obchodu**).



Předindustriální město

- Později se město stává i **obranným, administrativním a náboženským střediskem** (multifunkčnost měst).
- Docházelo k postupnému **koncentrování osídlení kolem fortifikovaných (opevněných) jader**, jakými mohly být např. sídla šlechty či kláštery, resp. pozůstatky římských měst.
- Ekonomicky tato nově vzniklá města **závisela na svém nejbližším okolí**, oproti kterému disponovala přece jen **vyšším podílem specializovaných skupin obyvatel, většinou řemeslníků**.

Předindustriální město

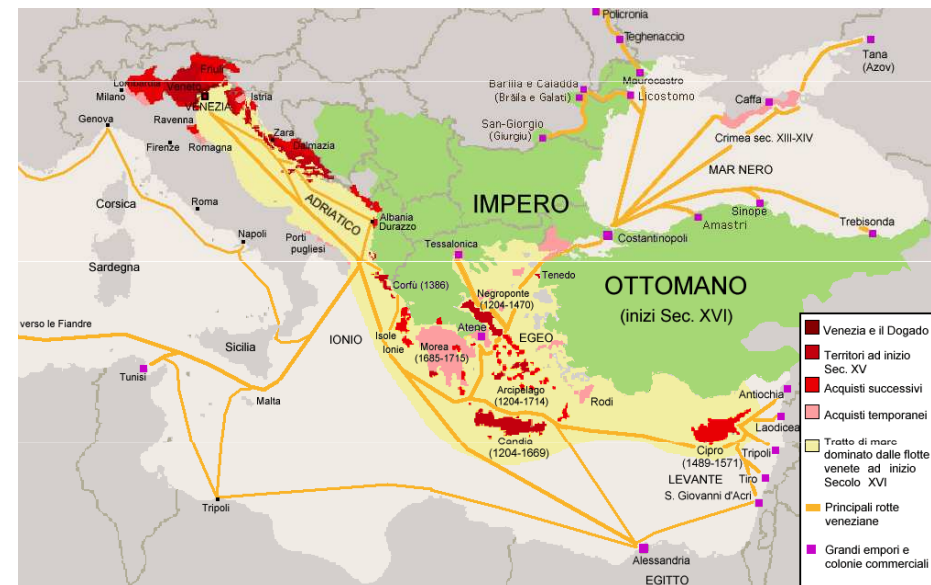
- V prostředí Evropy měl městotvornou funkci zejména dálkový obchod.
- Nejvýznamnější města se tehdy koncentrovala v mediteránní oblasti (Benátská republika).

Kolem roku 1000



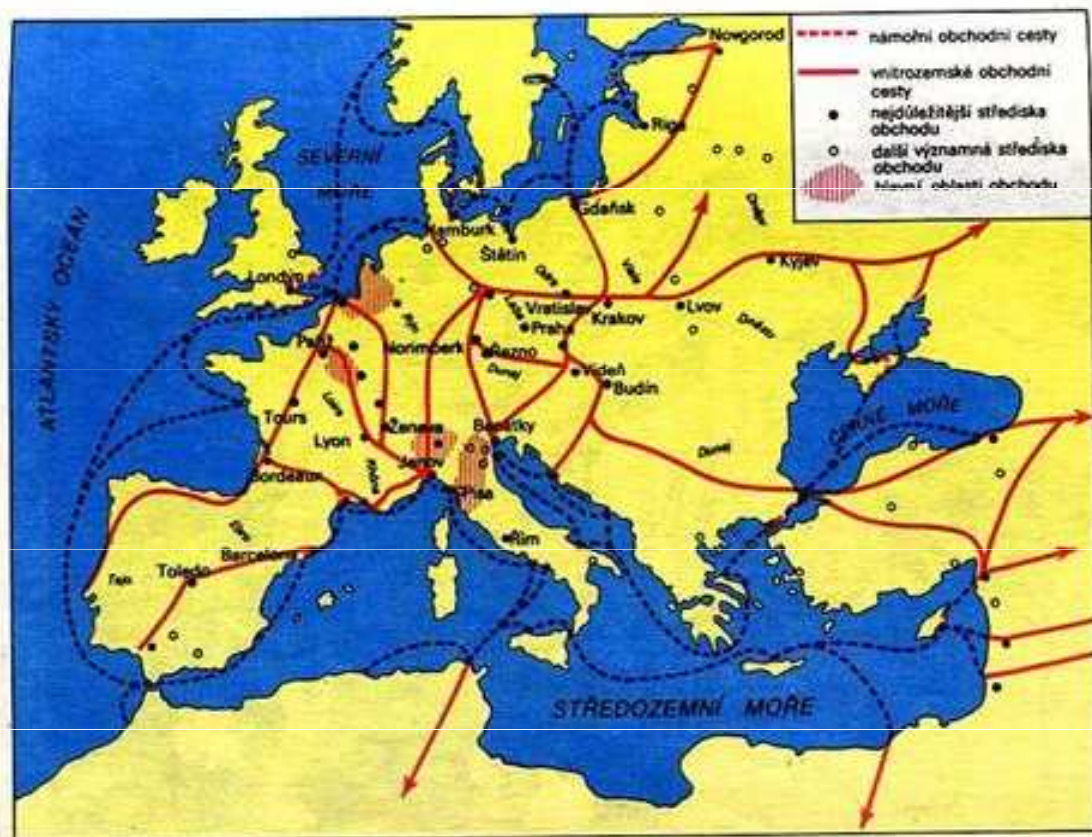
18 URMR Udržitelný rozvoj měst a regionů

1200 a později



Předindustriální město

- Na počátku 16. stol. se ekonomické jádro přestěhovalo z Benátek do Antwerp a Amsterdamu, pak dále do dolního údolí Rýna (1500 - 1800), dnešního Porúří.
- V podstatě všechny evropské regiony hrály v průběhu preindustriální historie roli urbánních jader, s výjimkou východní Evropy.



Průmyslové město

Průmyslové město

- Na přelomu 18. a 19. století technologické změny nejprve v textilním průmyslu a posléze i v dalších průmyslových odvětvích **začaly radikálně ovlivňovat další utváření městského systému.**
- Nově vznikající **textilní průmysl se v podobě manufaktur koncentroval nejprve podél zdrojů energie – vodních toků.** S příchodem **parního stroje byly naplno spuštěny procesy koncentrace obyvatelstva a výroby do měst.** ***Jak se tomu říká?***
- Parní stroj jako zdroj energie **vyvolával mohutné dostředivé tendence** - páru bylo efektivní vyrábět ve velkém množství, **vyrobenou energii nebylo možné přenášet na velké vzdálenosti** a zdroj paliva – **uhlí – musel být v dostupné vzdálenosti.**

Průmyslové město

- **Industrializace přetvářela strukturu a formu původních preindustriálních měst a byla také impulsem pro vznik měst nových.**
- **V jejích počátcích se však tehdejší velká města spíše bránila tomu, aby se v nich rozvíjely průmyslové činnosti v podobě velkých továren.**
- **Ty se tak proto začaly soustřeďovat především do středních a malých měst nebo i do venkovských oblastí, kde byla i levnější pracovní síla.**

Průmyslové město

- **Města, kde se soustřeďovaly manufaktury a následně továrny začala postupně růst**, jak počtem obyvatel, tak i rozlohou a došlo tak ke **vzniku prvních průmyslových měst**.

- **Obrat** v této situaci **nastal se začátkem využívání parního stroje a rozvojem** dopravní infrastruktury, především **železnic**.

Průmyslové město

- **Vnitřní struktura industriálních měst byla také ovlivněna vznikem nových společenských tříd, a to třídy průmyslové buržoasie a třídy dělníků.**
- **Města začala získávat zcela novou podobu v důsledku vzniku nových továren, rostoucího trhu a rozvoji obchodu.**
- **Tyto události přitahovaly do měst stále více obyvatel.**

Průmyslové město

- Právě rostoucímu počtu obyvatelstva se musela města přizpůsobit.
- Původní **předpoklad, že rostoucí předměstí budou pro rostoucí obyvatelstvo dostačující, se nepotvrdil** a muselo se začít zasahovat i do **struktury městských jader**, kde se vyhledávaly hlavně **lokality pro nejrůznější veřejné, obchodní i výrobní objekty**.
- Kvůli **rostoucím dopravním požadavkům** docházelo také k **úpravám ulic** a v neposlední řadě k **bourání městských hradeb**.

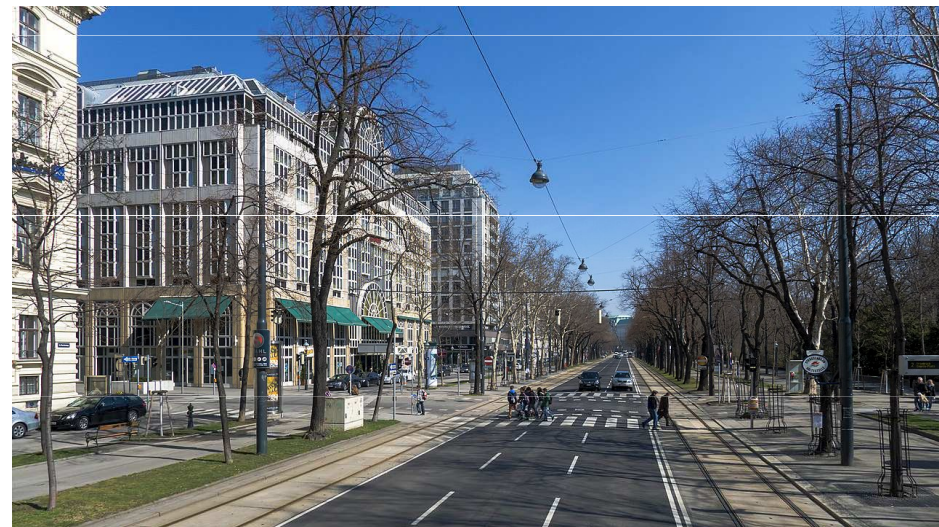
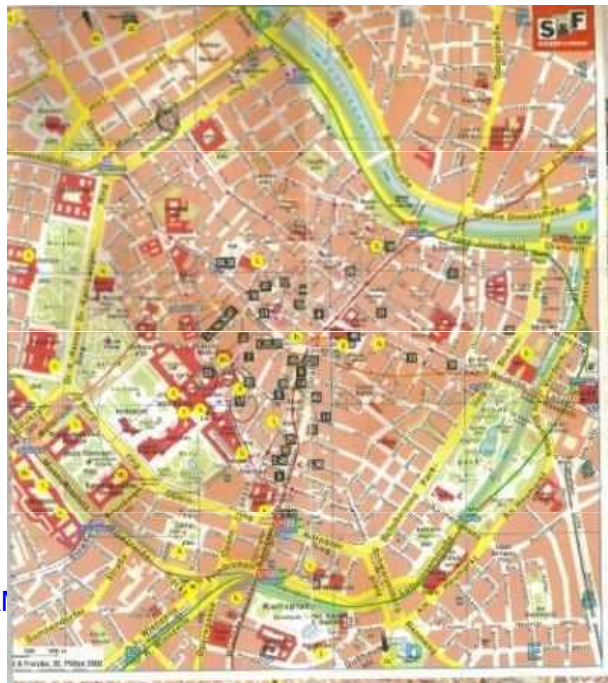
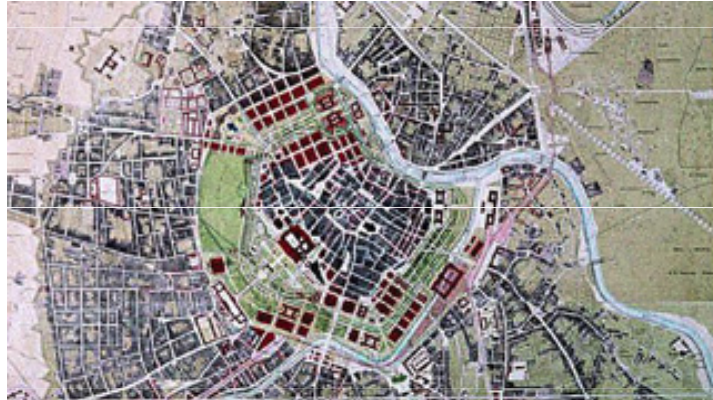
Pařížské hradby na plánu z roku 1572

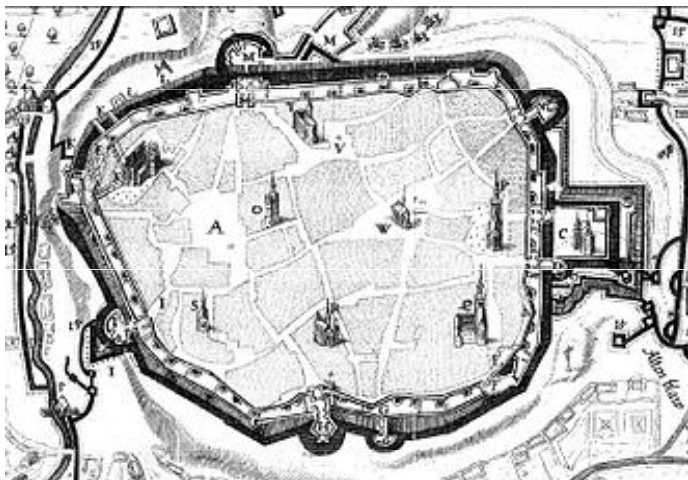


Hausmannova přestavba Paříže...

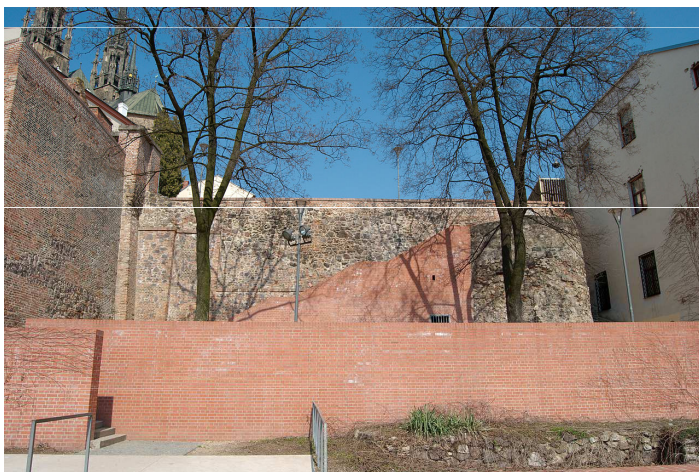


Vídeň a její Ringstrasse





Brno a zbytky hradeb



20 **ORIKM** udržitelny rozvoj miest a regionu

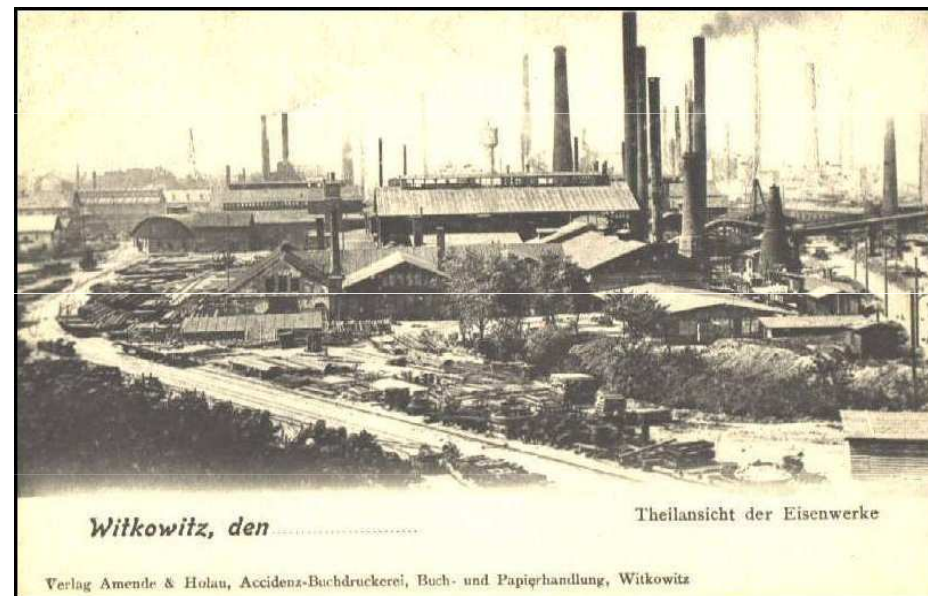


Průmyslové město

- Průmyslová revoluce v 18.–19. století, resp. **industrializace**, dala městům nový impuls rozvoje soustředěný okolo **průmyslové výroby** (stěžejní městotvorná funkce měst v tomto období).
- **Velké průmyslové podniky** (doly, hutě, textil, strojírný...), lokalizované v původních městech či městech nových, **přitahovaly velký počet lidí hledající zaměstnání** v těchto továrnách - dochází k významným **přesunům obyvatelstva z venkova do měst, tedy k urbanizaci**.

Průmyslové město

- Nově příchozí obyvatelstvo z venkova nacházelo největší uplatnění právě **v továrnách, kolem kterých se začalo soustřeďovat.**
- Jednalo se o **dělníky i úředníky**, protože před zavedením hromadné dopravy bylo časově i finančně nevýhodné každodenní dojíždění za prací.
- **Kolem továren tak začaly postupně vznikat nájemní domy**, kde byli tito lidé ubytováni. I **továrny samotné se koncentrovaly do stejných lokalit a začaly tak vznikat průmyslové čtvrti** (později i první průmyslové zóny).

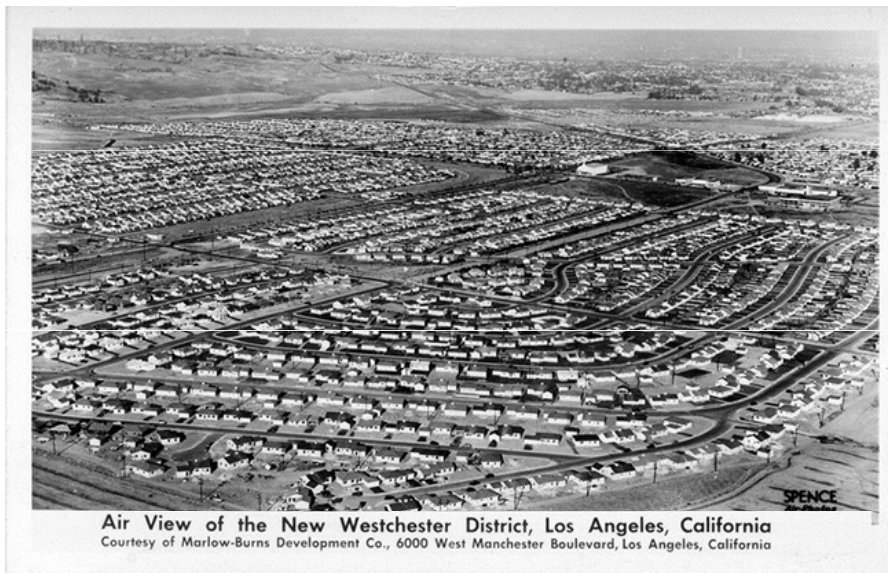


Průmyslové město

- Poprvé se také setkáváme se **sídelním systémem aglomerací, tedy soustředováním obyvatel do větších souvislých městských oblastí**, jejichž typickými příklady jsou v Evropě Londýn nebo oblast Porýní.
- **Až rozvoj cenově přijatelné hromadné dopravy umožnil dělnické třídě oddělení místa bydlení od místa zaměstnání** a zároveň začalo docházet i ke **stěhování vyšších vrstev z center měst do jejich okrajových rezidenčních oblastí** (počínající *suburbanizace*)

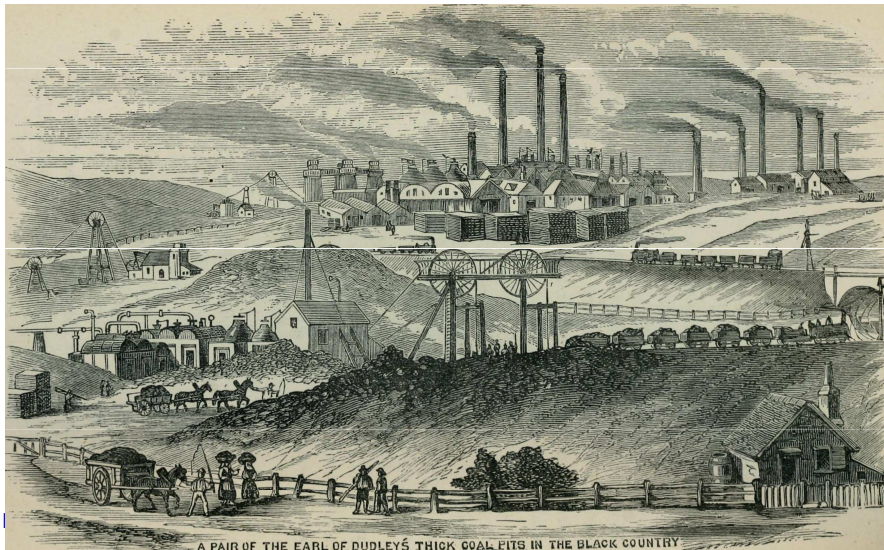
Průmyslové město

- Hovoří se o počátku **suburbanizačních procesů**, které významně **zvětšily původní plošnou výměru města**.
- Přestože **prvotní projevy suburbanizace byly spojeny s rozvojem příměstské železnice**, **moderní suburbanizace byla/je založena na používání osobního automobilu**.



Průmyslové město

- Intenzita industrializace pak významně pozměnila „mapu“ největších světových měst (Londýn, New York, Chicago, Paříž...), továrny vznikaly často v blízkosti historického centra...
- Proběhla také významná **proměna fyzické, funkční i sociální struktury měst.**

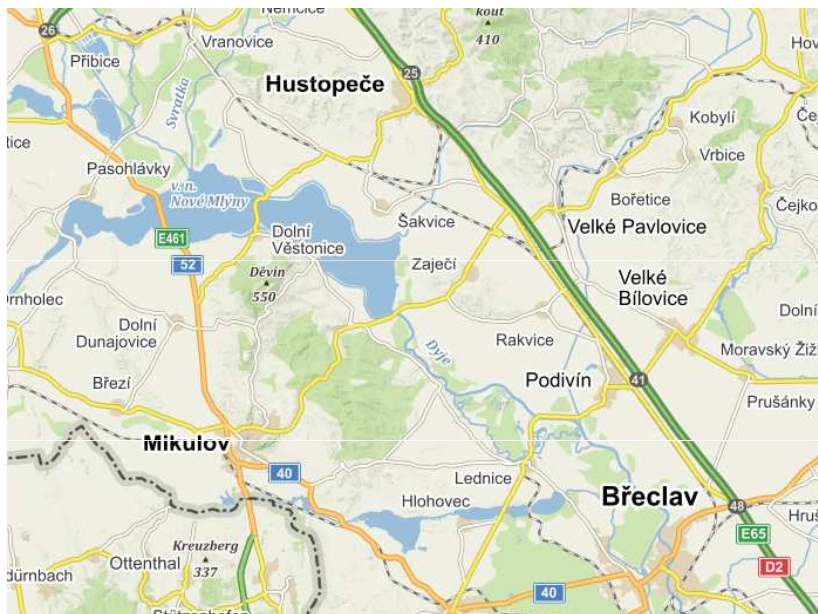


Průmyslové město

- Dalším **stimulem územně koncentrovaného osídlení byl rozvoj železnice** (obecně dopravy). Obyvatelstvo se začalo **stěhovat z míst neobsluhovaných železnicí do míst napojených** na železniční trať. To vedlo k **růstu výrobních a dopravních center**.
- Pozice města na **železnici** vyvolala významnou diferenciaci v síti měst a vznik nových měst.

Příklad měst jejichž význam výrazně ovlivnila železnice? V ČR?

1869 - Mikulov 7200 obyv.
Břeclav 4600 obyv.
2018 – Mikulov 7200 obyv.
Břeclav 25000 obyv.



1869 – Chrudim 10600
Pardubice 13000
2018 – Chrudim 22700
Pardubice 91000



Průmyslové město

- **Modernizace zemědělství** byla další z podmínek umožňujících zrychlený růst měst.
- **Rozvoj dopravy** navíc umožnil městům zvětšit rozsah svého zázemí, které bylo mj. potravinovým zdrojem města.
- **Demografický pokrok** rovněž výrazně přispěl k výsledné podobě evropské urbanizace v 19. století.
- Klíčovým bylo především **prudké snížení úmrtnosti (zejména kojenecké) způsobené zvýšením životní úrovně obyvatelstva měst a zlepšením hygienických podmínek ve městech** (až s určitým zpožděním bylo snížení úmrtnosti následováno také snížením porodnosti).

Průmyslové město

V souhrnu můžeme identifikovat **sedm důvodů rychlého rozvoje měst v období průmyslové revoluce**:

- zvýšení efektivity zemědělské výroby,
- průmyslová revoluce – změny v technologiích a organizaci výroby,
- zintenzívnění obchodu a transakční role měst,
- demografická revoluce a snížení úmrtnosti,
- zlepšení dopravy,
- rozvoj zdravotnické péče a hygienických podmínek ve městech,
- kulturní a psychologická přitažlivost měst.

Průmyslové město

- Éra průmyslové revoluce spustila proces moderní urbanizace.
- Proces urbanizace je definován jako **změna sociálně-prostorových forem společnosti**.
Nejviditelnější stránkou tohoto procesu je bezesporu **růst měst, nicméně urbanizace není pouze změnou osídlení, ale i změnou kulturní, ekonomickou a sociální**.
- Urbanizace jako mnohohrstevnatý proces má řadu stránek:
 - *ekonomická urbanizace* (zvyšování počtu osob pracujících mimo zemědělství),
 - *demografická* (zvyšování podílu městského obyvatelstva),
 - *prostorová* (změny vzhledu a hmotného uspořádání sídel),
 - *sociální urbanizace* (osvojení městského způsobu života).

Průmyslové město

- **Mezi hlavní hnací motory vyvolávající změny v prostorovém uspořádání sídelního systému patří technologicko-ekonomické procesy**, jako je např. uplatnění významných vynálezů a nových technologií ve výrobě (využití parního stroje, elektřiny, v budoucnu bude možná prostorové uspořádání měst ovlivněno dalším rozvojem Internetu) nebo **zefektivňování dopravy**.
- **Až na druhém místě co do významu stojí vliv společenského uspořádání** (urbanizační procesy probíhaly jak v kapitalistických, tak socialistických zemích, lišila se pouze jejich forma).

Největší města všech období

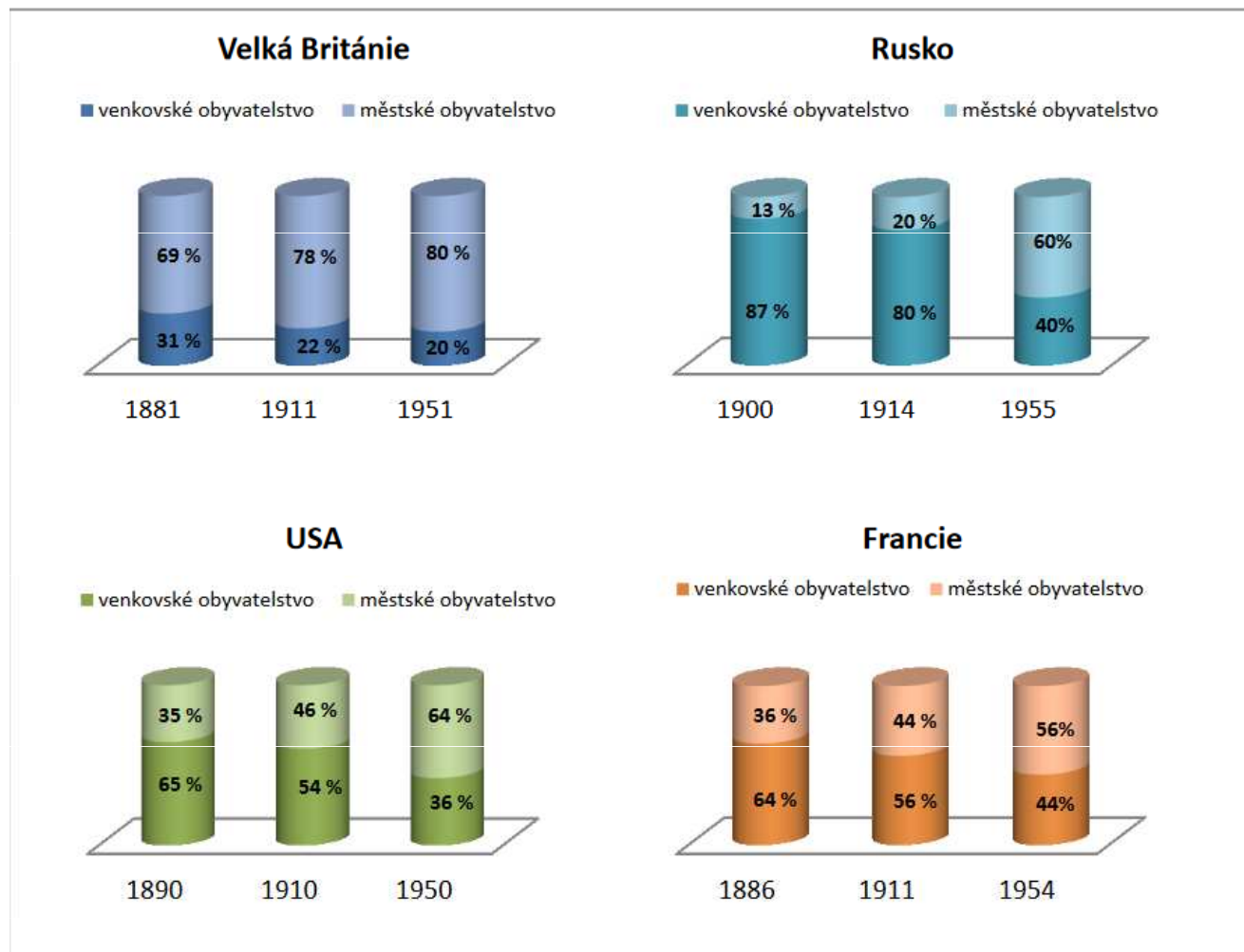
Největší města světa v letech 1000, 1900, 2010?



Největší města všech období

	1000 (v tis.)		1900 (v mil.)		2010 (v mil.)	
1	Córdoba, Španělsko	450	Londýn. Sp. Král.	6,5	Tokio-Jokohama, Jap.	32,5
2	Kaifeng, Čína	400	New York, USA	4,2	Soul, Jižní Korea	20,6
3	Konstantinopolis, Tur.	300	Paříž, Francie	3,3	Mexico City, Mexiko	20,0
4	Angkor. Kambodža	200	Berlín, Německo	2,7	New York, USA	19,8
5	Kjóto, Japonsko	175	Chicago, USA	1,7	Bombai, Indie	19,2
6	Káhira. Egypt	135	Vídeň, Rakousko	1,7	Jakarta, Indonésie	18,9
7	Bagdád, Irák	125	Tokio, Japonsko	1,5	Sao Paulo, Brazílie	18,9
8	Nišapur, Írán	125	Petrohrad, Rusko	1,4	Díllí, Indie	18,7
9	Al-Hasa, S. Arábie	110	Manchester, Sp. Kr.	1,4	Osaka-Kobe-Kioto, Jap.	17,4
10	Patan, Indie	100	Philadelphia, USA	1,4	Šanghai, Čína	16,7

Složení obyvatelstva ve vybraných státech v období 1881 -1955



Postindustriální období

- Jako postindustriální období je datováno období zhruba od 2. poloviny 20. století, po 2. světové válce.
- Období, kdy začaly ekonomicky vyspělé země postupně přecházet ze stadia průmyslového do fáze postindustriální.

Postindustriální období

- Evropa byla po 2. světové válce ve velmi špatné situaci a sužoval ji **nedostatek**.
- Hlavním úkolem vítězných států se tak stalo především **zajištění míru, obnova průmyslu a dopravy a dále zajištění výživy obyvatelstva**.
- Svět začaly pomalu ovládat dvě supervelmoci –USA a SSSR, které se snažily získat na svoji stranu co nejvíce spojenců.
- Evropa byla rozdělena na Západ (Marshallův plán, EHS, NATO) a Východ (Pětiletky, RVHP, Varšavská smlouva)

Postindustriální období

- Označení *postindustriální* má podle některých odborníků evokovat dojem, že 1) **průmysl již není tím hlavním, kolem kterého je vystavěná celá společnost**, ale zároveň také to, že 2) **výhody průmyslové společnosti zůstávají zachovány**.
- Ovšem **namísto neekologické a náročné tovární velkovýroby nastupuje ekonomika sofistikovaných (výrobních) služeb**, které jsou zákazníkům vytvářeny na míru.

Postindustriální období

- S příchodem postindustriální společnosti se také lidstvo začalo stále více zajímat o znečišťování a rabování planety Země a o způsoby, které toto ničení zastaví, nebo alespoň zmírní.
- Za hnací motor postindustriální společnosti jsou považovány změny v dopravě a komunikaci, jejichž obrovský technologický pokrok umožnil vytvářet nové sítě kontaktů a mezilidských vztahů.
- Zásadní roli v životě postindustriální společnosti zastává také vzdělávání, prohlubování znalostí a pokrok lidského vědění.
- Za nejvýznamnější instituce postindustriální společnosti jsou považovány univerzity a vědecké ústavy.

Postindustriální období

- Pro postindustriální společnost je typické, že se v **sociální oblasti objevuje nový specifický typ obyvatelstva**, kterou je **technická elita s odbornými znalostmi v oblasti informatiky, komunikačních technologiích, strategickém plánování nebo programování**, jejichž náplň práce postrádá výraznější fyzickou aktivitu.
- Vystává tak **otázka, co se stane s dělníky v případě, že průmyslovou společnost nahradí společnost služeb?** (a robotů?)

Postindustriální období

- 1) V postindustriální společnosti se **námezdním dělníkem stane téměř každý**. Toto tvrzení je založeno na faktu, že i **zaměstnanecký poměr je jakousi obdobou dřívější námezdní smlouvy**.
- 2) Druhý přístup zase na druhou stranu počítá s **vymizením dělnické třídy**, neboť dojde k její **integraci do střední vrstvy v důsledku růstu kvalifikace, příjmů a životní úrovně** původní dělnické třídy.

Souhlasíte?

Postindustriální období

- Dalším úkazem, provázející postindustriální společnost, je **růst nákladů**.
- Mezi ty **nejvýznamnější** se v prostředí postindustriální společnosti řadí **náklady na čas, informace a koordinaci**.

Postindustriální období

- Pro období označované jako postindustriální je typickým jevem klesající úloha průmyslu, který je definován jako ***deindustrializace***.
- Deindustrializace je popisována jako **trvalý pokles kapacit a aktivit průmyslu**, který může být **rozložen do delšího časového úseku**, ale může **proběhnout i nárazově** a dále může probíhat v **různých teritoriálních měřítcích**, od úrovně **měst až po regiony nebo celé průmyslové oblasti**.

Postindustriální období

- Na postindustriální společnost působí výrazně i další procesy, jako je ***internacionalizace a globalizace***.
- **Internacionalizace** je procesem, který předcházel globalizaci a znamená, že **zboží a služby byly jako součást mezinárodního obchodu vytvářeny výrobou v rámci národního hospodářství**. Oproti tomu u **globalizace** národní hranice již nepředstavují žádnou bariéru – jedná se o proces, díky kterému **mizí dosud existující překážky pohybu kapitálu a zboží přes hranice států i kontinentů**.

Postindustriální období

- Dále lze zmínit proces *metropolizace*, tedy proces **soustředování obyvatelstva do velkoměsta** a proces *reurbanizace*, neboli **poměšťování neměstského obyvatelstva** tím způsobem, že ačkoliv **venkovské obyvatelstvo stále žije na venkově, tak ve městech pracuje a osvojuje si tak městský způsob života.**

Postindustriální město

Postindustriální město

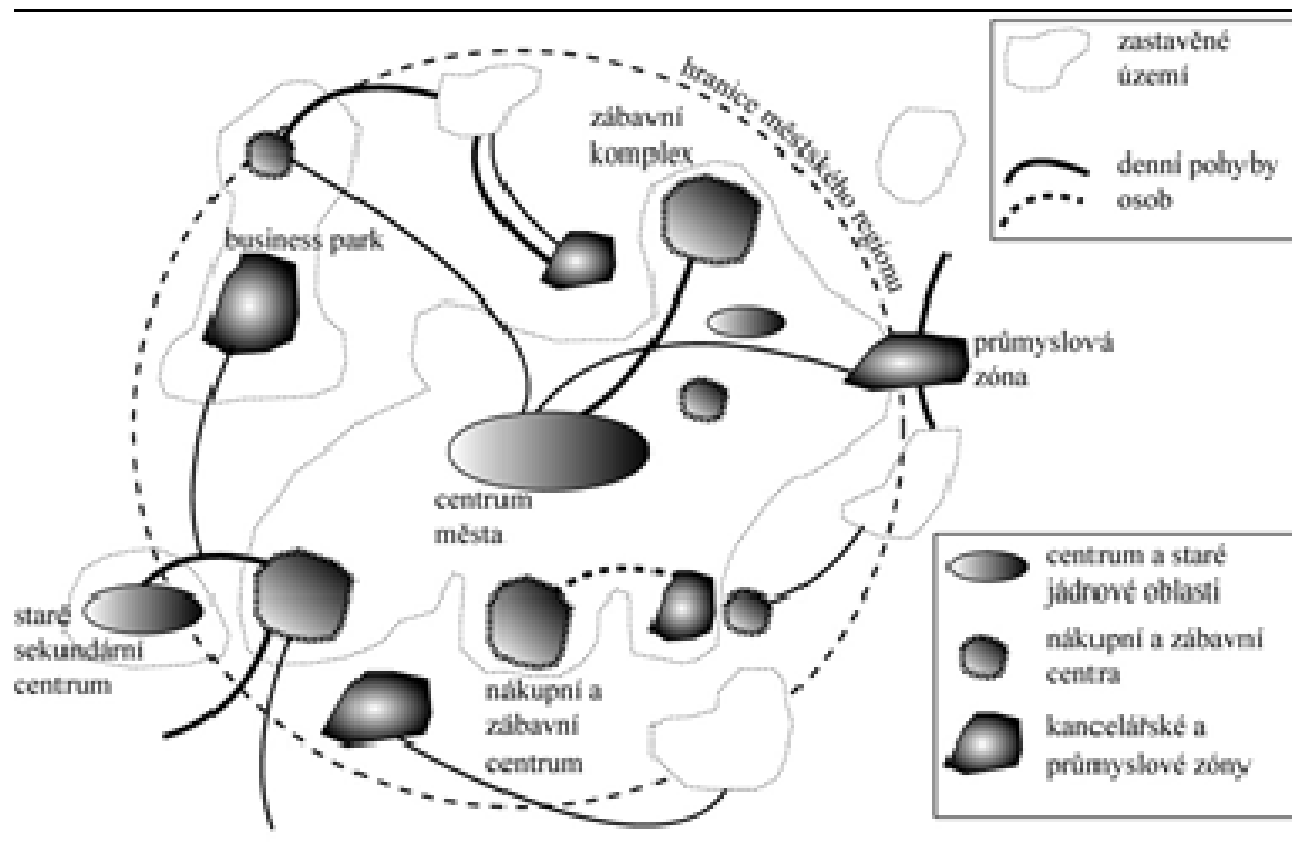
- **Ekonomické změny** zdůrazňující roli **služeb** (nárůst podílů zaměstnanosti v terciérních a kvartérních funkcích)...,
- **změny ve společenské struktuře** posilující roli profesionálních a technologických tříd, VaV, vzdělávání, inovace...,
- **zvýšený důraz na technologie a význam informací** ve společenském životě...,
- ... to vše se odrazilo v druhé polovině 20. století i ve **změnách v prostorové struktuře města.**

Vývoj a změny

Za základní znaky změn postindustriálního města lze považovat:

- Dominujícím procesem je rozptyl, a to nejen **prostorový**, ale i **hodnotový** (kulturní fragmentace).
- Relativně **nepravidelné, chaotické seskupování různých funkcí bez výrazné centrality** (oslabení vztahu mezi centrem a ostatními částmi města, resp. **vznik sekundárních center, resp. polycentrické struktury**).
- Významný **vliv dopravy a komunikací** spojujících jednotlivá místa spotřeby, bydlení, produkce.
- **Ztrátu komunitního charakteru** města.

Schematické znázornění postindustriálního města



Vývoj a změny

Za dílčí aktuální procesy vyvolávající změny socioekonomické a prostorové struktury současných měst lze zmínit:

1. **Deindustrializace**: ztráta původního průmyslového využití městského prostoru, chátrání a nevyužití původně průmyslových budov a vznik tzv. brownfields.





Ringhofferovy závody –
Tatra Smíchov –
Nákupní centrum Nový
Smíchov

Vývoj a změny

2. Komeracionalizace: nové využití území města pro komerční funkci (administrativa, obchod, cestovní ruch).



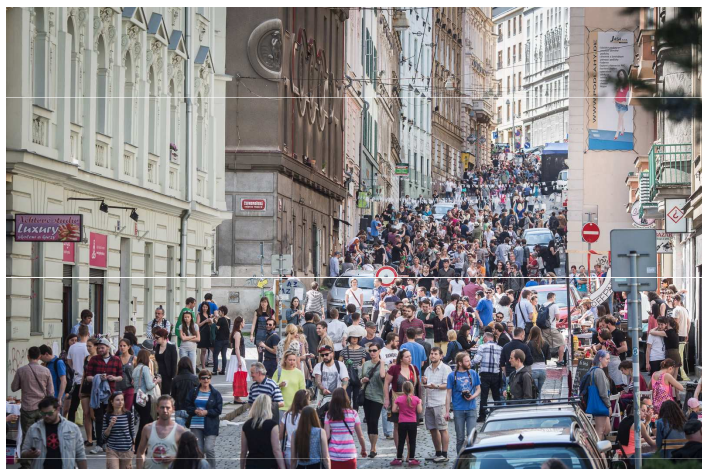
Vývoj a změny

3. Ghettoizace: rostoucí **prostorová koncentrace chudého obyvatelstva v určité oblasti,** která vede k vytvoření specifického sociálního prostředí, které postrádá instituce, sociální role, vzory a hodnoty potřebné k úspěchu ve společnosti.



Vývoj a změny

4. Gentrifikace: rehabilitace budov v centru města spojená s **příchodem specifické skupiny obyvatel - mladí, vzdělaní, vysoce příjmově postavení profesionálové**, často žijící individuálně či v malých domácnostech. Proces gentrifikace je často doprovázen **ekonomickým vytlačáním sociálně slabšího obyvatelstva** z tradičních lokalit jádrového města, z tradiční „dělnické a bohémské“ čtvrti se stává atraktivní, drahá a „trendy“ čtvrť.



- <https://www.youtube.com/watch?v=Dd9kJF8-ORg>
- <https://wave.rozhlas.cz/gentrifikace-je-negativni-proces-prestoze-na-zacatku-vypada-dobre-castem-prahy-5197092>

Vývoj a změny

5. Citizace: vylidňování center měst; v souvislosti s koncentrací terciárních funkcí do středu měst, dochází k významným rozdílům mezi denním a nočním obyvatelstvem středu měst („města duchů“).



Změny a transformace

Jako nové socioekonomické a prostorové projevy postindustriálního města lze uvést:

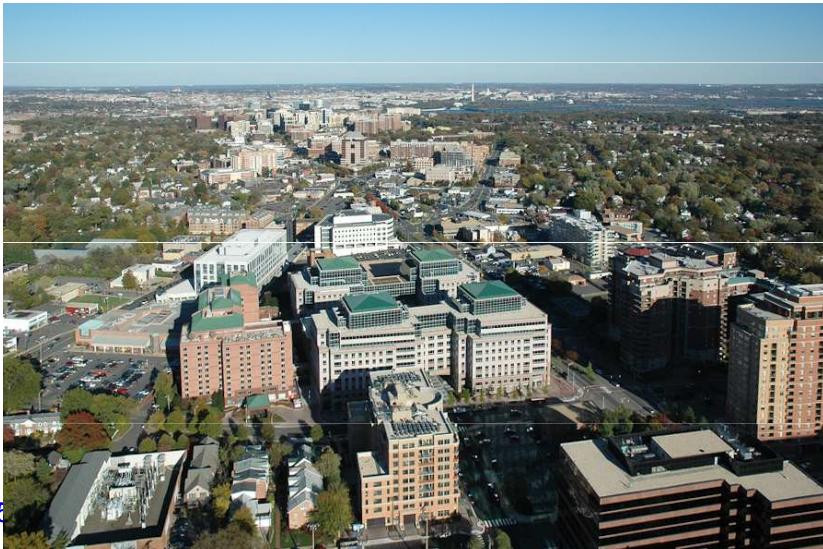
1. Vytváření nových komerčních či administrativních center podél snadno dostupných komunikací v zázemí města postrádající historickou kontinuitu (*edge cities*).



Změny a transformace

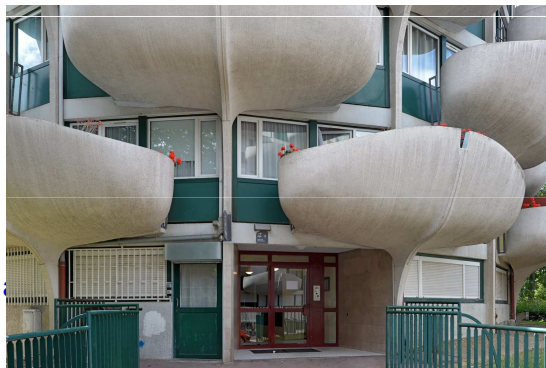
- Edge city je termín, který vznikl ve Spojených státech kvůli koncentraci obchodu, nakupování a zábavy mimo tradiční centrum nebo centrální obchodní čtvrť, v dříve předměstské obytné nebo venkovské oblasti.

Arlington, blízko Washingtonu



Změny a transformace

2. Vznik rozsáhlých obytných zón vytvořených jedním developerem, obsahující zpravidla základní prvky občanské vybavenosti (*master planned communities*),



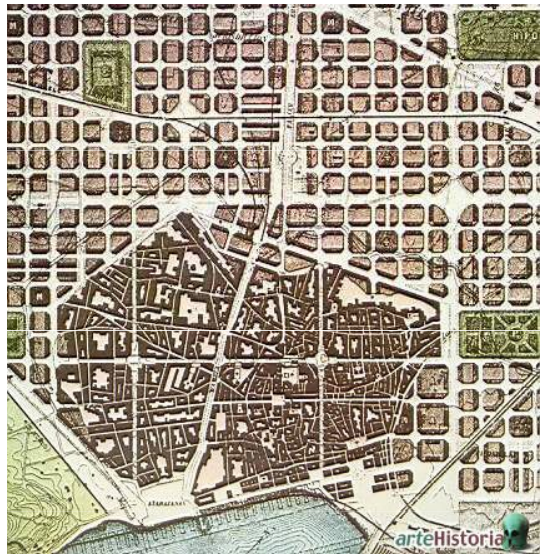
Změny a transformace

Paříž Créteil

- Na přelomu 60. a 70. let vzniklo v devadesátitisícovém předměstí Créteil na jihovýchodě Paříže podle projektu Gérarda Grandvala organické sídliště Les Choux (franc. *kapusta*) složené z deseti patnáctipodlažních válcových věží doplněných meandrujícími cestami a na kruhovém půdorysu založenými hřišti, parkovacími domy i veřejnými budovami.
- Toto území v historii sloužilo k pěstování zeleniny pro potřeby Pařížanů, což nejspíš Grandval ve svém návrhu zohlednil.
- S realizací se začalo rok po studentských bouřích na jaře 1968, kdy dostupné bydlení bylo jedním z hlavních témat. Konkrétně v departmentu, kde stojí sídliště Les Choux se od války populace zdesetinásobila.

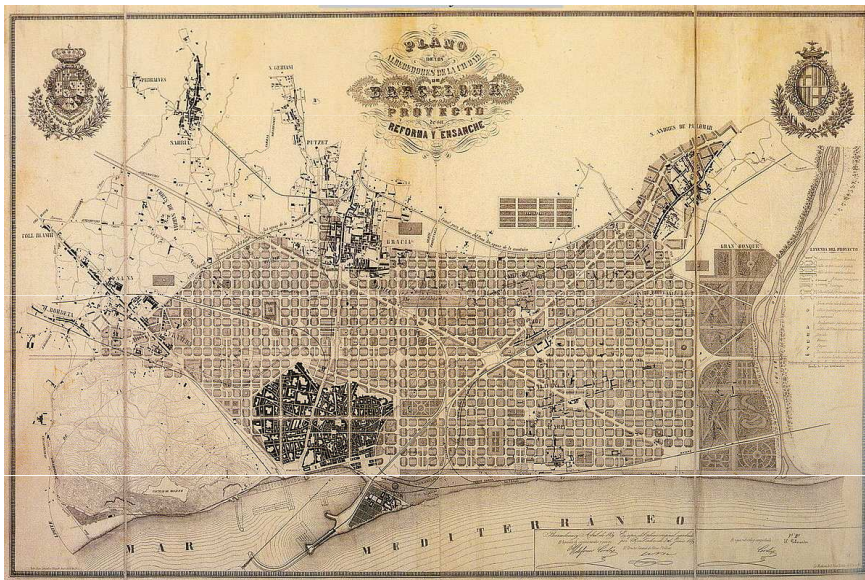
Změny a transformace

- Jedná se o svéráznou interpretaci tzv. zahradního města, kdy i jednotlivé stavby připomínají vzrostlou zeleninu na zahrádce (kapusta nebo kukuřice).
- Grandval původně zamýšlel osázet prefabrikované balkony okrasnými rostlinami i menšími stromy, čímž by se celá stavba ještě lépe integrovala do celkového konceptu parkového města.
- Jižní část sídliště se již nepodařilo dokončit podle původního plánu a byly zde postaveny běžné panelové domy.
- Grandvalův projekt dokázal spojit typologii dostupného sociálního bydlení s organicky urbanistickým plánem a za pomoci inovativních prefabrikátů. Jedná se o jeden z nejzdařilejších příkladů francouzské architektury 70. let.



Změny a transformace

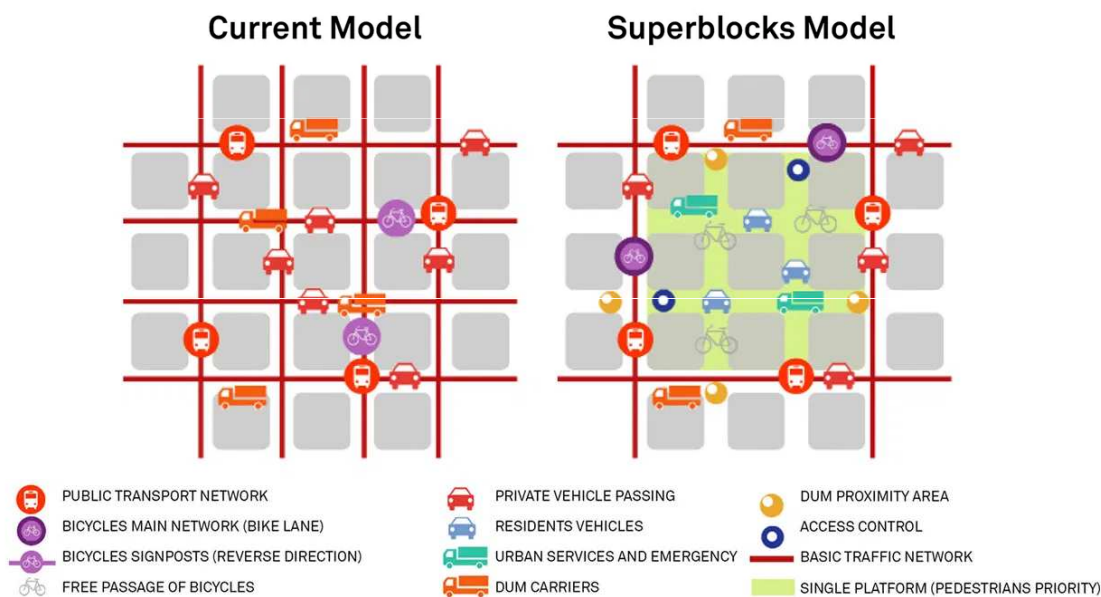
- Barcelona superblocs, první plány již 1869, postupná výstavba



Změny a transformace

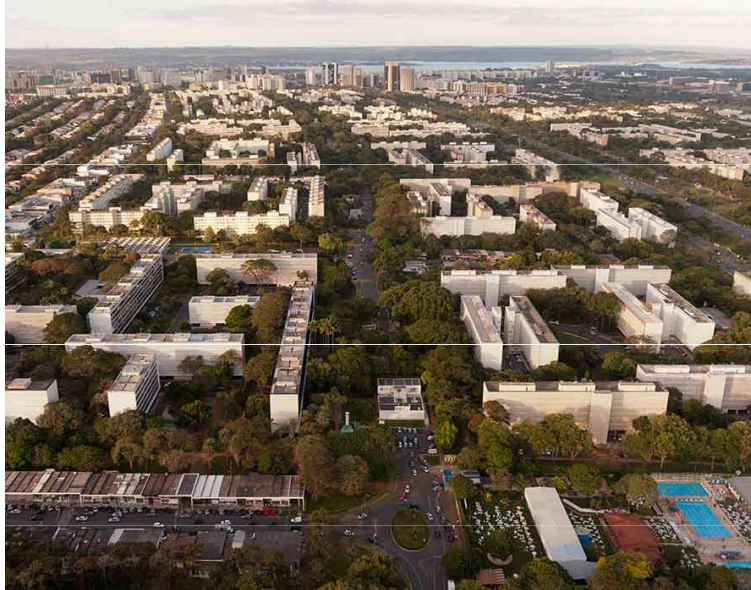
- Superbloky jsou polygonové mřížky o rozměrech 400 x 400 metrů (9 dílčích bloků), kde je zakázán provoz nerezidentů a parkování na ulici. Uvnitř polygonu jsou silnice úzké a rychlost vozidel je omezena na 10 km/h.

SUPERBLOCKS MODEL



Změny a transformace

- Princip superbloků spočívá v tom, že sousední prostor ve městech by měl být sloužit lidem a nikoli jako dopravní tepna pro jízdu z jednoho místa na druhé.
- Za posledních deset let došlo k 10% u nárůstu počtu místních obyvatel, kteří začali chodit na procházky jako na každodenní činnost, 30 % lidí více jezdilo na kole. Počet aut se ve čtvrti snížil o 26 % a o 40 % uvnitř samotného superbloku.
- Oblasti, které byly dříve obsazeny auty, jsou nyní věnovány dětským hřištím, městskému mobiliáři, cyklotrasám a uměleckým instalacím, což mění způsob, jakým obyvatelé začali soužít s místem a sousedy.



73 URMU Udržitelny rozvoj měst a regionů

Změny a transformace

Brasília – nové hlavní město v polích

- Ještě v polovině 50. let byly v místech dnešní Brasília jen zelené louky.
- Prezident Juscelino Kubitschek, vnuk českého emigranta, snil o symbolu nové demokracie, městu, které nebude historicky spjaté s Portugalci a "kávovou oligarchií".
- V září 1956 dal prezident vypsát národní soutěž na urbanistickou studii, kterou o rok později vyhrál architekt Lúcio Costa. Vzápětí už do polí v centru země vyjely první buldozery.

Změny a transformace

- To, jak bude vypadat architektura nové metropole, navrhl architekt Oscar Niemeyer.
- Představa vycházela z filozofie slavného švýcarského architekta Le Corbusiera, který prosazoval modernistické pojetí města.
- Pro takové vidění světa jsou charakteristické široké ulice, oddělené čtvrti a monumentální, ale prostá architektura.



Toto možná poznáte..



Změny a transformace

3. Vytvoření rezidenčních oblastí s omezeným vstupem (*gated communities*)



Změny a transformace

- Gated communities neboli "**uzavřený rezidenční objekt**".
- Jedná se o typ rezidenční oblasti, která je od okolní zástavby oddělena zdí (plotem) a všechny vchody a východy jsou střeženy, zpravidla bezpečnostní agenturou.
- Gated communities často obsahují i veřejné prostory a služby, např. parčíky, bazén, tenisové kurty nebo golfové hřiště.
- **Důvod vzniku gated communities je zpravidla obava z kriminality.** Proto jich většina **existuje v zemích, kde panuje velká sociální nerovnost, sociální polarizace a také v oblastech s vysokou rasovou a etnickou diverzitou.** V mnoha případech se do gated communities **stahují spíše bohatší vrstvy.** Fenomén gated communities vznikl v USA a posléze se rozšířil prakticky do celého světa.



Změny a transformace

- Gated communities v ČR - oproti jiným státům **jsou lokalizovány především ve vnitřním městě a liší se i v základní příčině vzniku.**
- České gated communities vznikají z jiného primárního důvodu, nikoliv z obavy z kriminality – a sice na **straně nabídky**, tedy u **developerů**, kteří se **v nabitém konkurenčním prostředí snaží nabídnout nové produkty.**

Změny a transformace

- 4. Vznik rozsáhlejších firemních sídel zpravidla na „zelené louce“
(*corporate campuses*)



Změny a transformace

- Firemní kampus se skládá z budov ve vzájemné blízkosti s centralizovanou podporou, vybavením a dalšími interními funkcemi.
- **Existují tři základní typy: městský, mimoměstský a příměstský.**

Změny a transformace

- Budovy v **městském areálu** téměř sousedí, ale nemusí být nutně propojeny, jedná se o nejdražší pozemky.
- **Mimoměstský areál** se nachází v blízkosti městského jádra, kde jsou stále vysoké náklady, takže budovy jsou blízko sebe a parkování je obvykle pod budovami nebo v přilehlých garážích.
- Vzhledem k tomu, že náklady na pozemky jsou nižší, poskytuje **předměstský kampus** více příležitostí pro otevřený prostor a více možností parkování



A toto také možná poznáte..



Změny a transformace

- V městech ovlivněných globalizací narůstají průmyslovou výrobou opuštěné a dnes nevyužívané zóny znečištěných a kontaminovaných pozemků se zbytky výrobních hal a skladů - *brownfields*, z nichž se podařilo některé oživit.
- **Úspěšné projekty revitalizace se zpravidla týkají polohou atraktivních území na březích řek, jezer či moří (tzv. *waterfronts*).**





Tuhle „budoucnost“ možná opět poznáváte...



Vzestup (a pád) města

- **Města a jejich aglomerace se nacházejí po celé planetě** a už od starověkých Atén a Říma jsou hnacími motory pokroku.
- Renesance se zrodila v italské Florencii, průmyslová revoluce v anglickém Birminghamu...
- ... **příčinou velké prosperity dnešního Londýna, Tokia či Bengalúru je jejich schopnost přicházet s novými myšlenkami**, být inovativní a kreativní.

Vzestup (a pád) města

- **V bohatších západních zemích velkoměsta úspěšně přežily turbulentní konec průmyslové éry a dnes jsou bohatší, zdravější a přitažlivější než kdykoliv v minulosti.**
- **V chudších zemích dochází k růstu velkoměst proto, že velká hustota osídlení je zároveň i nejjednodušší cestou od chudoby k bohatství.**
- **Navzdory přelomovým technologickým objevům, díky kterým „přestalo záležet“ na vzdálenostech, se ukázalo, že svět není placatý, ale také, že všude vede cesta...**

Vzestup (a pád) města

- **Velkoměsto zvítězilo, respektive triumfovalo.**
- Na druhé straně je zřejmé, že **řada cest** – včetně těch, po kterých se vydala i některá velkoměsta – často **nevede do ekonomického a sociálního ráje.**
- **Samotné město může zvítězit, zdá se však, že jeho obyvatelé někdy zároveň prohrávají...**, taková je realita.

- **Ve 2. polovině 20. století se v západní civilizaci skončila průmyslová éra a toto období bylo pro obyvatele spíše plné problémů a starostí než naopak.**
- To, do jaké míry se poučí lidstvo z lekcí, které mu velkoměsta uštedřili, rozhodne o tom, jestli obyvatele měst čeká rozkvět a naše velkoměsta nový zlatý věk.

Vzestup (a pád) města

Studium velkoměst si vynucuje pokládat důležité, ale i zajímavé a složité otázky:

- Proč tak často vedle sebe žijí nejbohatší a nejchudší lidé?
- Proč se kdysi slavná města dočkala velkého úpadku?
- Proč se některým velkým a slavným městům opět podařilo dostat na piedestal, na vrchol?
- Proč v konkrétních městech a konkrétních epochách vzniklo tolik uměleckých proudů?
- Proč tolik chytrých lidí dělá tak naivní a „destruktivní“ rozhodnutí?

Vzestup (a pád) města

- Při hledání odpovědí na tyto otázky asi neexistuje vhodnější příklad (velko)města jako je **New York a Detroit**.



Vzestup (a pád) města

New York – obrozené město

- **Budoucnost New Yorku před čtyřmi desetiletími ještě nevypadala vůbec růžově.**
- Jako i další „původní“ americká města působil dojmem unaveného dinosaura.
- **Metro i hromadná doprava byly zastaralé** a svět se přeorientoval na osobní auta.
- **Městský přístav**, někdejší pýcha celého východního pobřeží, **upadal** tak dlouho, až **se stal takřka bezvýznamným.**
- Město se pod vedením starostů Johna Lindsaye a Abrahama Beama dostalo na **pokraj krachu**, a to i přesto, že **obyvatelé platili jedny z nejvyšších daní v USA.**
- **Zdálo se, že město neodvratně patří do minulosti.**



Vzestup (a pád) města

- **Jak vznikl New York?**
- New York (Nieuw Amsterdam, 1624) vznikl v průběhu jedné z raných fází globalizace a v té době sehrával roli předsunuté obchodní stanice Holandské západoindické společnosti.
- Podnikaví holandští obchodníci se v něm sdružovali, protože vzájemná blízkost jim ulehčovala výměnu zboží (kožešiny za lacinou bižutérii) a idejí a hradby (dnešní Wall Street) jim dávaly záruku určitého bezpečí.
- **V 18. století New York předběhl Boston a stal se nejdůležitějším přístavem v rámci anglických kolonií** – soustředil se přitom zejména na obchod s pšenicí a moukou. Tyto komodity směřovaly na jih, kde se zase pěstovala cukrová třtina a tabák.

Vzestup (a pád) města

- V průběhu první poloviny 19. století došlo k prudkému rozmachu obchodu a počet obyvatel vzrostl z 60 na 800 tisíc a stal se největším americkým velkoměstem.
- Populační explozi měly částečně na svědomí i změny v dopravních technologiích – začátkem 19. století obecně platilo, že **lodě** jsou malé.
- Mezi roky 1800 – 1850 však díky technologickému pokroku a ekonomickému a finančnímu růstu se začaly vyrábět větší **lodě, s větší kapacitou, rychlostí a levnějším provozem.**
- Nedávalo by také smysl, aby obrovské obchodní lodě kotvily v každém americkém přístavu. Z New Yorku se tak stal nejdůležitější přístav celé země. Měl ideální polohu, jeho přístav byl hluboký, chráněný a díky řekám byl jednoduchý přístup do vnitrozemí.
- **Díky umělým kanálům bylo postupně získáno spojení se Středozápadem a lodí se dalo dostat až do New Orleans.**

Vzestup (a pád) města

- **Lodní doprava byla pro ekonomiku města klíčová, ale již tehdy pracovali obyvatelé města v mnohem větším počtu v průmyslu:**
 - ...zpracování cukrové třtiny, textilní výroba a tiskárny (lokalizované v okolí přístavu).
- **Ve 20. století však přestalo záležet na vzdálenostech čímž zanikla výhoda, která vyplývala z nízkých nákladů na přepravu a díky které v New Yorku vzkvétal i průmysl.**
- **Proč by se měly textilní výrobky šít v New Yorku, když byla cena práce v Číně o mnoho levnější?**
- **S globalizací tak přišla i konkurence, což platilo jak pro podniky, tak pro samotné město.**
- **Přeprava zboží přes oceán se stala jednoduchou a relativně levnou a úpadek města v polovině 20. století odrážel skutečnosti, které v 19. století vedly k jeho raketovému**

Vzestup (a pád) města

- Globalizace tak přispěla ke skutečnosti, že přestalo záležet na původních výhodách New Yorku, tedy i na tom, že byl průmyslovým centrem.
- Zároveň se však díky globalizaci začalo městu dařit v úplně jiném „odvětví“ – v produkci nápadů a myšlenek, v kreativitě a inovativnosti.
- Textilní průmysl dnes ve městě prakticky neexistuje, ale je v něm mnoho špičkových módních návrhářů (Calvin Klein..) podle kterých se šije oblečení na druhém konci zeměkoule.
- Vzestup automobilky Honda asi na jedné straně přispěl k úpadku detroitské „Velké trojky“, ale díky řízení mezinárodních finančních toků (New York je jedním ze tří největších finančních center světa) však extrémně zbohatli zdejší bankéři.
- Vzájemně propojený svět tak štědře odměnil autory nových nápadů a myšlenek...



Vzestup (a pád) města

- **New York se v době temného období v 70. letech minulého století změnil. Ekonomicky nezemřel.**
- **Právě v té době se v něm totiž spojila skupina finančních inovátorů a vizionářů a vytvořila několik na sebe navazujících systémů.**
- **Akademické znalosti o obchodování postavené na riziku a zisku (dluhopisy, cenné papíry apod.) umožnily přesnější odhady a tedy i prodej rizikovějších aktiv.**
- **Plných 40 % lidí, kteří dnes pracují na Manhattanu, je zaměstnaných ve finančním sektoru – a právě oni tvoří základ přeplněného a pulzujícího velkoměsta.**
- **V pěti manhattanských poštovních obvodech pracuje 600 tisíc lidí a vydělávají víc než 100 tis. USD na osobu ročně, což znamená vyšší objem platů než ve státech Oregon a Nevada.**



Světové finanční centrum



100 URMR Udržitelný rozvoj měst a regionů

Vzestup (a pád) města

- A přestože díky řadě těchto finančních géniů „vděčíme“ i za globální finanční a ekonomickou krizi z roku 2007/2008, město ve kterém obchodují ji přestálo.
- **V letech 2009-10, kdy americké hospodářství obecně stagnovalo, vzrostly platy na Manhattanu o 12 %.**
- V roce 2010 zde dosahoval průměrný plat o 170 % víc než byl americký průměr a o 45 % více než v okrese Santa Clara, kde se nachází Silicon Valley, a kde jsou po New Yorku druhé největší platy v USA.

Vzestup (a pád) města

- **Vzestup, pád a opětovný vzestup New Yorku je projevem základního paradoxu, kterému čelí moderní metropole – náklady na spojení na velké vzdálenosti sice klesly, ale vzájemná blízkost je i tak čím dál víc důležitější.**
- **Příběh New Yorku je sice svým rozsahem výjimečný, ale klíčové faktory, které stály za jeho nesmírným růstem, smutným pádem a výjimečným znovuzrozením se však dají nalézt i v dalších metropolích – Chicagu, Londýně, Milánu a dalších.**

Vzestup (a pád) města

Detroit – nezvratně upadající město?

- Ve francouzštině znamená Detroit průplav či úžina/soutěska a i samotné město bylo na počátku svého rozvoje, podobně jako New York a Chicago, centrem lodní dopravy a obchodu. V roce 1900 se 20 největších amerických měst nacházelo na březích velkých vodních toků.
- V roce 1701 založil francouzský důstojník Antoine de la Mothe Cadillac osadu známou jako *Fort Détroit*. Později, 29. listopadu roku 1760 byla pevnost předána Britům. Ti zkrátili název osady na *Detroit*. Ke Spojeným státům se Detroit přidal v roce 1796. Roku 1815 byl Detroit oficiálně prohlášen za město a zároveň za hlavní město státu Michigan.

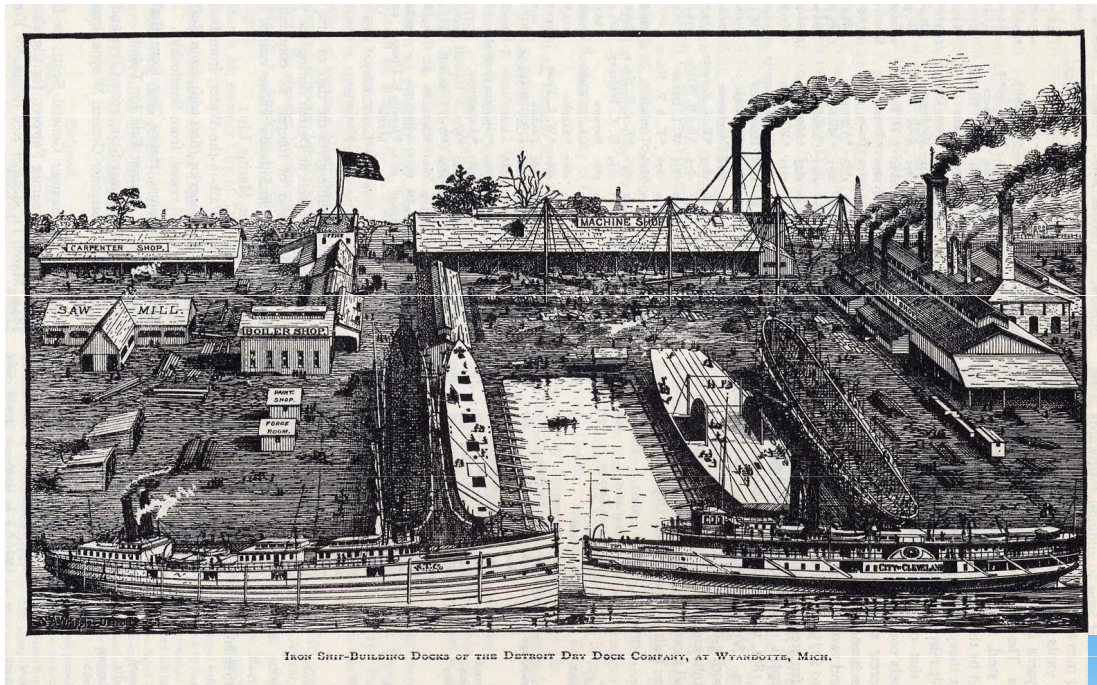
Vzestup (a pád) města

- Jak jsme již konstatovali, **lodní doprava byla ve své době ekvivalentem globalizace a v 19. století v ní nastal velký pokrok**, který urychlil i růst Detroitu, New Yorku a dalších měst.
- Mezi roky 1850 – 1890 se počet obyvatel Detroitu zvýšil desetkrát, z 21 na 206 tisíc obyvatel.
- **Rozmach Detroitu souvisel opět s vodní cestou (stejnojmenná řeka) napojenou na síť**, po které výrobky z lowy putovaly do New Yorku. V roce 1907 dosáhl roční objem zboží přepravovaného po řece Detroit 67 mil. tun, což byl trojnásobek objemu přepravy zboží v přístavech v New Yorku a Londýně.

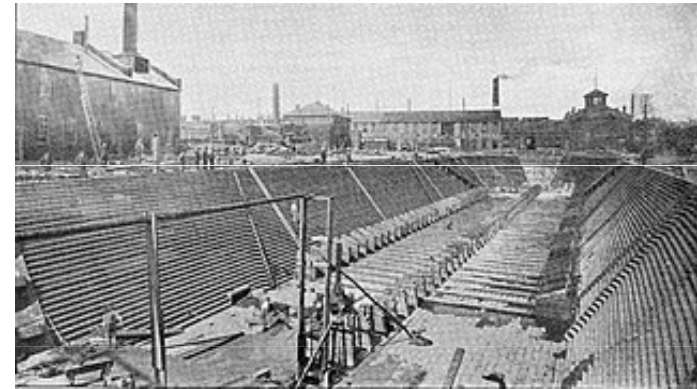
Vzestup (a pád) města

- **Detroit před automobily představoval úspěšné a velké firmy, které poskytovaly služby přímo vyplývající z velkého množství lodí plavících se přes město.**
- Příkladem mohou být strojírenské Detroit Dry Docks (1872), které patřily po tři další desetiletí mezi nejdůležitější loděařské firmy v celé oblasti Velkých kanadských jezer.
- Henry ford navštívil tuto firmu v roce 1880, kdy pracoval jako strojník v menší firmě, ale právě v Dry Docks přišel do styku s technologicky pokročilou strojírenskou výrobou. A to ho zásadně ovlivnilo do budoucna.
- Automobil se stal novým vynálezem, který v sobě spojoval dva vynálezy staršího data – kočár a spalovací motor – které se v Detroitu už v delší době vyráběly.

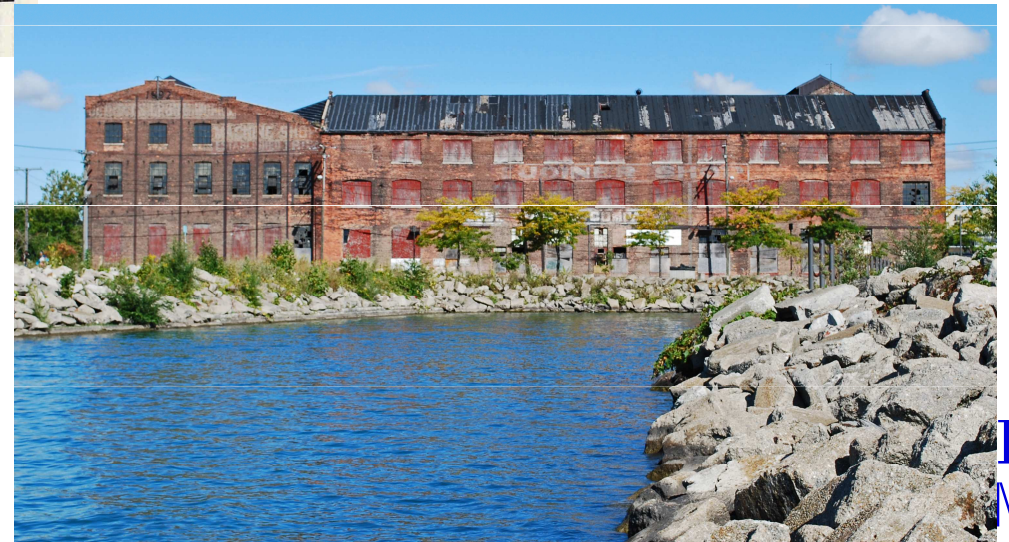
Detroit Dry Docks



IRON SHIP-BUILDING DOCKS OF THE DETROIT DRY DOCK COMPANY, AT WYANDOTTE, MICH.



106 URMR Udržitelny rozvoj mest a regionu



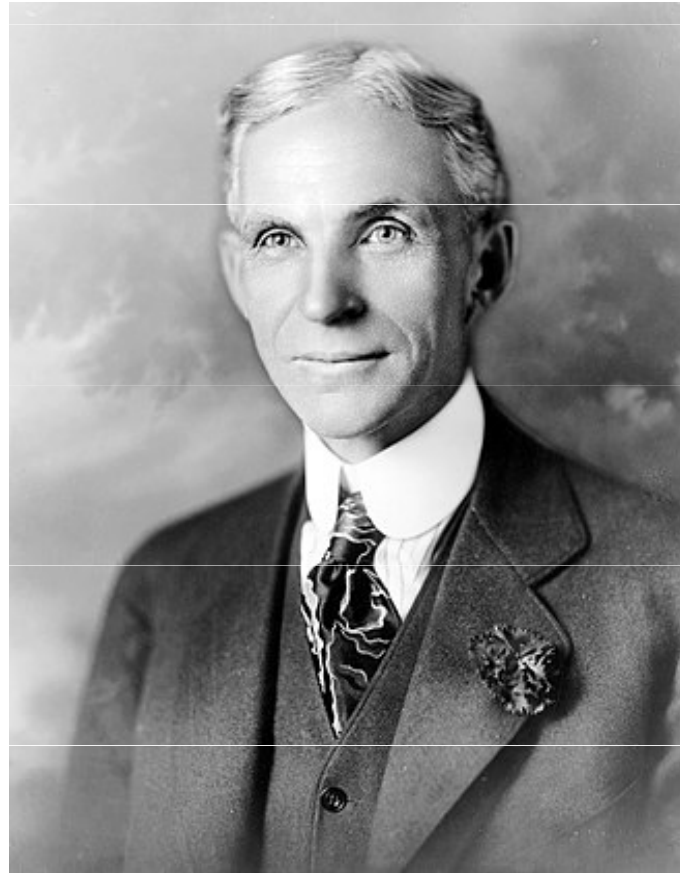
Vzestup (a pád) města

- **Koncem 19. století se Detroit v mnohém podobal na Silicon Valley z 60. a 70. let minulého století.**
- **Tzv. „Motor City“ rozkvétalo díky množství malých inovativních firem, z nichž se mnohé soustředily na nový vynález – automobil.**
- Automobil se zrodil v 80. letech 19. století v Německu (Benz, Daimler, Diesel..), ale vynálezy německých inovátorů nebyly v USA chráněny ochrannými známkami.
- Proto se zde rozběhly doslova **závody o to, kdo jako první přijde na způsob, jak vyrábět automobily ve velkém.**

Vzestup (a pád) města

- **Henry Ford** odešel z **Dry Docks** na rodinnou farmu, kde se věnoval **experimentování s motory**. Poté působil ve firmě **Westinghouse**, kde se také věnoval práci se spalovacími i parními motory.
- V roce 1891 odešel Ford k **hlavnímu konkurentovi Westinghousu, firmě Edison Illuminating Company**, aby se v detroitské továrně stal hlavním inženýrem.
- Zkušenosti u Edisona využil Ford při práci na motorových vozidlech, ale několik let se trápil neúspěchy a až v roce 1901 založil, s podporou jistého dřevařského magnáta, firmu, kterou tento magnát pojmenoval **podle zakladatele Detroitu – Cadillac**.

Henry Ford, 1919



Vzestup (a pád) města

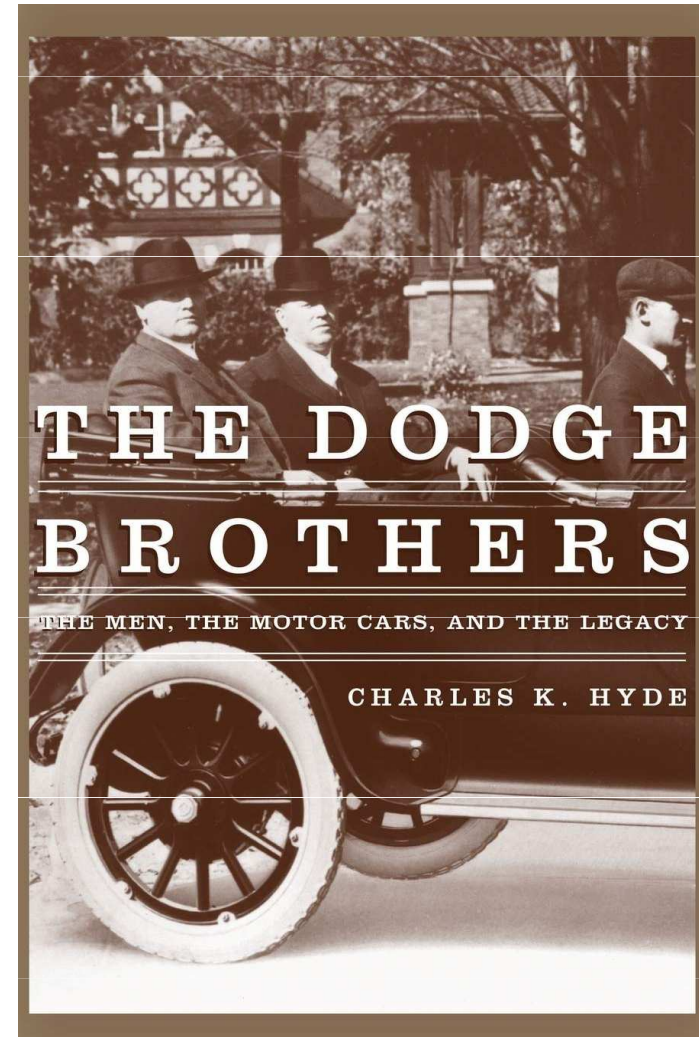
- V roce 1900 sídlilo víc amerických výrobců automobilů v New Yorku než v Detroitu.
- Začátkem 20. století však detroitský automobilový průmysl zažil obrovský rozmach. Podnikal v něm nejen Ford, ale Ransom **Olds**, Bratři **Dodgeové**, David Dunbar **Buick** a další.
- **Výhodou tehdejšího Detroitu bylo, že ve městě působilo velké množství nezávislých, pokrokových a kreativních dodavatelů, kteří pomáhali začínajícím firmám.**
- **Fordova auta se stávaly stále levnější a rychlejší.** V roce 1908 uvedl na trh **model T**, který stál jen 825 dolarů a o pět let později jej začal vyrábět na pásové lince, čímž se výroba stala rychlejší a efektivnější.



111 URMU Udrzitelny rozvoj mest a regionu



11 DECADES OF
BUICK



MON
ECON

Vzestup (a pád) města

- Ironie a nakonec i tragédie Detroitu spočívá v tom, že díky malým dynamickým firmám a nezávislým dodavatelům vznikly mamutí a plně integrované automobilové společnosti, které se následně staly synonymem stagnace.
- Ford si uvědomil, že když bude auta vyrábět ve velkém, tak budou laciné a budou se lépe prodávat „všem“ obyvatelům. Neuvědomil si však (asi ani tehdy nechtěl), že **obrovské a soběstačné továrny („město ve městě“)** jsou pravým opakem konkurence, inovace, kreativity a navazování vzájemných vztahů.
- Ford přišel na to, jak vytvořit montážní linky, kde by **mohli pracovat i Američané s nedostatečným vzděláním.**
- **Detroit se však v konečném důsledku stal méně konkurenceschopným a v dlouhodobém horizontu to jeho ekonomice ublížilo.**

Vzestup (a pád) města

- Když se výrobci automobilů přestali věnovat inovacím a namísto nich se zaměřili na pásovou výrobu, továrny nacházející se v centrech měst pro ně přestaly být výhodné.
- Hustě osídlené centra velkoměst jsou totiž ideální na vznik nových kreativních myšlenek, ale nejsou vhodné pro pásovou výrobu a velké továrny.
- Ford tak začal v roce 1917 s výstavbou továrny v River Rouge na detroitském předměstí Dearborn (komplex 93 budov, 830 tis. m²; vlastní doky, železnice, elektrárna... auta vznikaly od začátku do konce v jednom komplexu)



Vzestup (a pád) města

- Fordova továrna v River Rouge tak stála na počátku procesu přesunu továren z centra na předměstí a tento proces potom pokračoval po celé 20. století. Zaměstnávala několik desítek tisíc pracovníků a byla synonymem města.



Vzestup (a pád) města

- V roce 1950 měl Detroit 1,85 mil. obyvatel a byl pátým největším městem USA. Od té doby však začal jeho dlouhodobý úpadek – v roce 2020 měl 640 tis. obyvatel.
- *Osm z deseti největším amerických měst přišlo v poválečné éře o nejméně pětinu obyvatel.*
- Pád Detroitu a mnohých dalších průmyslových měst není projevem toho, že město je slabé jako celek, ale spíše toho, že ztratilo cit pro to, co podstatou sebeobnovy a revitalizace měst.

Detroit – vývoj počtu obyvatel

Historical population		
Census	Pop.	%±
1820	1,422	—
1830	2,222	56.3%
1840	9,102	309.6%
1850	21,019	130.9%
1860	45,619	117.0%
1870	79,577	74.4%
1880	116,340	46.2%
1890	205,876	77.0%
1900	285,704	38.8%
1910	465,766	63.0%
1920	993,678	113.3%
1930	1,568,662	57.9%
1940	1,623,452	3.5%
1950	1,849,568	13.9%
1960	1,670,144	-9.7%
1970	1,514,063	-9.3%
1980	1,203,368	-20.5%
1990	1,027,974	-14.6%
2000	951,270	-7.5%
2010	713,777	-25.0%
2020	639,111	-10.5%

U.S. Decennial Census^[133]
2010–2020^[4]

Vzestup (a pád) města

- **Města rozkvétaly tehdy, když se v nich nacházelo velké množství malých firem a kreativních a inovativních lidí v nich pracujících.** Detroit byl v té době živým úlem navzájem propojených malých inovátorů a kreativců a Henry Ford jen jedním z šikovných podnikatelů.
- **Obrovský úspěch Fordova nápadu na montážní linku však toto tradiční a kdysi inovativní město zničil.**
- **Růst, který Detroit ve 20. století zažil, do něj přivedl statisíce méně vzdělaných lidí. Ti byli zaměstnáni v továrnách, které se staly de facto „pevnostmi“ oddělenými od zbytku města a světa.**
- **Průmyslová diverzita, podnikatelský duch a vzdělání vedou k inovacím a kreativitě, detroitský model namísto toho vedl k úpadku. Éra průmyslového města na „Západě“ skončila.**

Vzestup (a pád) města

- Pád Detroitu po 2. světové válce souvisí spíše s ekonomikou než s politikou, ale způsob jakým na úpadek města reagovali politici, celou situaci ještě zhoršil.
- New York na krizi v 70. letech reagoval tím, že se vzdal snu o ukončení sociální nerovnosti a namísto toho si zvolil centristických a lidových starostů – Kocha, Dinkinse, Giulianiho či Bloombergga, kteří ho chtěli zatraktivnit pro investory a přitáhnout střední třídu.
- Detroit naopak vsadil na „zapáleného vůdce utlačovaných“, prvního afro-amerického starostu Colemana Younga (1974 – 1994).



Vzestup (a pád) města

- Young byl velmi aktivním bojovníkem za práva černošského obyvatelstva, které se po řadu desetiletí stěhovalo z (post)otrokářského jihu na bohatý průmyslový sever za prací a lepšími sociálními i životními podmínkami.
- Tyto přání a vize se však často nenaplnovaly, rasistické útoky bílých obyvatel byly do 70. let 20. století na pořadu dne i na „svobodném“ severu.
- V roce 1951 založil Young sdružení „National Negro Labor Council), které mělo velmi radikální postoje.
- Jeho politický vliv v Detroitu stoupal, v roce 1963 se stal senátorem za stát Michigan a starostou se stal v roce 1974.

Vzestup (a pád) města

- Jednou z Youngových politicko-ekonomických aktivit bylo zavedení místní daně z příjmu jejíž přímým důsledkem bylo to, že z peněz bohatých obyvatel Detroitu byly financované služby, které pomáhaly chudým obyvatelům (to je v zásadě pozitivní...)
- Nepřímým důsledkem místní daně z příjmu však byla i skutečnost, že z města odcházeli nejen bohatí obyvatelé, ale i firmy.
- Podle řady ekonomů znamenají vyšší daně ve třech případech ze čtyř jen minimální zvýšení samotného výběru daní, protože v důsledku vyšších daní dochází k poklesu ekonomické aktivity.
- V městech postihnutých krizí, tedy i Detroitu, mohou mít snahy o přerozdělení bohatství na místní úrovni opačný efekt – urychlení odchodu velkých úspěšných firem a bohatých obyvatel. Důsledkem je potom ještě větší izolace chudých obyvatel.

Vzestup (a pád) města

- Nepokoje mezi obyvateli zničily politickou kariéru Jeroma Cavanagha (starosta Detroitu 1962 – 1970).
- Podíl černošského obyvatelstva stoupal a s nástupem Colemanu Younga a jeho radikálních názorů se frustrace afroamerické komunity nijak zvlášť nezmenšovala, takže 4krát obhájil svůj mandát
- **V roce 1970 žilo v Detroitu 55,5 % bělochů, v roce 2008 dosahoval podíl jen 11 %!!!**
- **Young bojoval za práva afroameričanů**, někdy zvláštním stylem, někdy hodně radikálně, snažil se také sám hodně zviditelňovat.
- **Dosáhl nakonec toho, že z Detroitu odešla velká většina schopných bělochů, firem, společností...**

Vzestup (a pád) města

- Young měl jasnou ekonomickou strategii pro Detroit, která však sledovala nesprávný cíl.
- Místo aby se do města snažil přitáhnout kreativní a bohaté podnikatele, věnoval se **VÝSTAVBĚ**.
- Dopustil se tak stejné chyby jako jeho předchůdce – výstavbu města si zaměnil za **funkční město**.
- Přesvědčení, že město se z úpadku dostane výstavbou velkých projektů je učebnicovým příkladem takzvané „chyby velké budovy“, podle které je úspěch města pouze otázkou dostatečné výstavby.
- **Výstavba je však výsledkem úspěchu, ne jeho příčinou.** Přílišná výstavba v upadajícím městě, ve kterém už navíc existuje mnoho velkých staveb než je potřeba, je **pouze obyčejným vyhazováním peněz.**

Vzestup (a pád) města

Příklady velkých staveb iniciovaných Youngem (a financovaných městem):

- Nová Hokejová hala pro Detroit Red Wings (57 mil. USD, pronájem za zanedbatelnou sumu).
- Nadzemní železniční systém People Mover (200 mil. USD), naprosto nereálná vytiženost a efektivita, hovoří se o nejabsurdnějším dopravním projektu v USA.
- Kancelářský komplex Renaissance Center (350 mil. USD) s plochou několika milionů m². Naprosto nepotřebná stavba pro město, kterou General Motors odkoupili za 100 mil USD v roce 1996.
- Spolu s GM vyvlastnění nemovitostí a zbourání 1400 rodinných domů, kde bydlely populační menšiny a výstavba nové moderní továrny, která zaměstnala na konec jen cca 1300 obyvatel!!

Vzestup (a pád) města

- Různé chyby, kterých se města při snaze o svoji obnovu dopustily, jsou zejména důsledkem selháním vlády na všech úrovních vlády – nikdo si neuvědomil, že **nikoliv budovy, ale lidé rozhodují o tom zda město bude úspěšné.**
- Mohl jiný přístup Detroit zachránit? V době vlády Colemana Younga už mu nebylo pomoci. Do úvahy by však připadala jiná cesta, kterou by se město muselo vydat v předchozích desetiletích.
- Možná kdyby na začátku 20. let 20. století začalo svoje bohatství a politickou moc používat na investice do vzdělání, mohl v něm vzniknout lidský kapitál, díky němuž přežily jiné postindustriální města.
- Jaká to obdoba s řadou českých měst (Praha, Brno...), ale dalších všude ve vyspělých průmyslových regionech.

Vzestup (a pád) města

- **V roce 2013 dlužil Detroit jako město 18,5 mld. USD** a jeho problémy denně zasahovaly do života obyvatel.
- **Detroit se proslavil automobilovým průmyslem, který se v posledních letech stal i symbolem jeho úpadku. K bankrotu města (největšího v historii USA) přispěla globální hospodářská krize a pravděpodobně se začala psát zcela nová životní kapitola města.**

Vzestup (a pád) města

- Úpadek průmyslu v průběhu minulých let nakonec zasáhl každé tradiční velkoměsto.
- **Rezavý pás** (v originále **Rust Belt**) je označení pro oblast na severovýchodě USA, od pobřeží Atlantského oceánu až k Velkým jezerům. **Název symbolizuje ekonomický úpadek a snižování počtu obyvatel v důsledku útlumu sektoru těžkého průmyslu, který byl v této oblasti velice významný.**



Vzestup (a pád) města

- Postprůmyslový úpadek se nevyhnul ani Evropě, viz např. střední Anglie (Liverpool, Birmingham), Porúří (Dortmund, Essen, Düsseldorf..), SV Francie a JZ Belgie, severní Itálie, severní Španělsko...
- Ale i oblasti těžby a těžkého průmyslu v postsocialistických zemích – *příklady?*

Vzestup (a pád) města

- Když už teď hodně víme – co stálo např. za obrovským rozmachem a bohatstvím Silicon Valley?
- Založení Stanford University (oficiálně **Leland Stanford Junior University**), což je dnes je **americká soukromá univerzita ve Stanfordu nedaleko Palo Alto v Kalifornii v srdci Silicon Valley**. Založil ji v roce 1891 kalifornský guvernér Leland Stanford a pojmenoval ji po svém stejnojmenném synovi.
- **Z projektů na škole vyšlo mnoho úspěšných počítačových firem dneška, mezi jinými Google, Cisco Systems, Tesla Motor, Skype apod.** A další desítky úspěšných startupů a firem...

San Francisco a Palo Alto

