

**Vaishar, A.**

**KULTURNÍ A EKONOMICKÉ PODMÍNKY ROZHODOVACÍHO PROCESU PRO TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ MĚSTA**

**Barták, R. - Dokoupil, M. - Mikulík, O. - Vaishar, A. - Zapletalová, J.  
KULTURNÍ A EKONOMICKÉ PODMÍNKY ROZHODOVACÍHO PROCESU PRO TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ MĚSTA BRNA**

Ve sféře dopravní politiky je zásadní otázkou vztah mezi městskou hromadnou a individuální dopravou a rovněž vztah mezi centrem - subcentrální zónou a předměstími. Privatizace maloobchodu je úplná a byla dokončena. Základní problém tkví rovněž ve vztahu centrum - přicentrální zóna - předměstí. Lokalizace zelených ploch na území města je disproportionalní. Ve městě jsou přísně definována území ochrany přírody, avšak s malým vlivem na životní prostředí obyvatel. Hlavním nástrojem rozhodovacího procesu je územní plán. Ve studii jsou diskutovány další faktory rozhodovacího procesu.

**Tiner, T.**

**DOPRAVNÍ POLITIKA A TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ BUDAPEŠTI.**

Pro rozvoj městské dopravy v Budapešti byla za desetiletí její existence zpracována řada variant. Základní myšlenkou těchto návrhů byla státem podporovaná preference hromadné dopravy před dopravou individuální. V sedmdesátých letech bylo výsledkem této politiky relativně vysoké zastoupení veřejné dopravy v porovnání s ostatními evropskými městy. Pozdější nárůst individuální dopravy v Budapešti vyvolal požadavek na zpracování dopravy v maďarské metropoli. V 80tých letech tyto potíže ještě zesílily a vedly k takovým negativním jevům jako jsou dopravní zácpy, znečištění životního prostředí, pokles kvality hromadné dopravy atd. Po změně režimu se městská doprava stala vážnou politickou otázkou; stojí zde proti sobě různé zájmy a to na různých rozhodovacích úrovních. Zatím se dopravní problémy v Budapešti znásobily. Aby se město zbavilo chaosu v dopravě, je nutno nejzávažnější z nich urychleně řešit. Proto byly pro dosažení harmonického rozvoje městské dopravy v Budapešti vypracovány krátkodobé a dlouhodobé plány jejího rozvoje jako jeden z prostředků setrvalého rozvoje města.

**Douglas, M. J.**

**PRIVATIZACE, RŮST A TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ MALOOBCHODNÍHO SEKTORU BUDAPEŠTI**

Na rozdíl od ostatních socialistických zemí byl privátní sektor v Maďarsku akceptován do určité míry vždy s ohledem na jeho úlohu v hospodářství. Je proto srovnávána maloobchodní politika v letech 1951-1990 a po roce 1990. Na příkladu Gödöllö, části budapešťské aglomerace cca 30 km od historického centra, je detailněji analyzován současný stav privatizovaných a soukromých obchodů se smíšeným zbožím.

**Tózsza, I.**

**ZELENĚ A TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ BUDAPEŠTI**

Je zkoumána minulost i současnost zelených ploch v Budapešti a formulovány hlavní trvale udržitelné podmínky pro budoucí rozvoj. Je hodnocen vývoj ve využívání pozemků ve městě ve vztahu k zeleni a odpovědnost i úloha politiků při udržování a obhospodařování zeleně.

**Špes, M. - Lampič, B. - Smrekar, A.**

**KULTURNÍ A EKONOMICKÉ PODMÍNKY ROZHODOVACÍHO PROCESU PRO TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ MĚSTA LJUBLJANA**

Je pojednáno o environmentální degradaci slovinských měst na příkladu Ljubljany. Na pozadí růstu urbanizovaného území v letech 1880-1993, vývoje městské dopravní sítě a současných metod využívání krajiny je diskutováno o konceptech dopravních řešení do roku 2010. Dále je věnována pozornost vývoji maloobchodu a problematice zelených ploch. Protože se Ljubljana stala nedávno hlavním městem nového evropského státu - Slovinska, je nutné plánovat její další rozvoj už s ohledem na tuto její novou funkci.

**Kirchner, K.:** 5. symposium na téma "Pseudokras" s mezinárodní účastí

**Vicherek, P.:** Mezinárodní konference "Geografie měst"

***KRONIKA***

**Profesor Miroslav Havrlant (70)**

**Profesor Jaromír Demek (65)**