

3. Městské osídlení

Ze0132 Geografie obyvatelstva a sídel



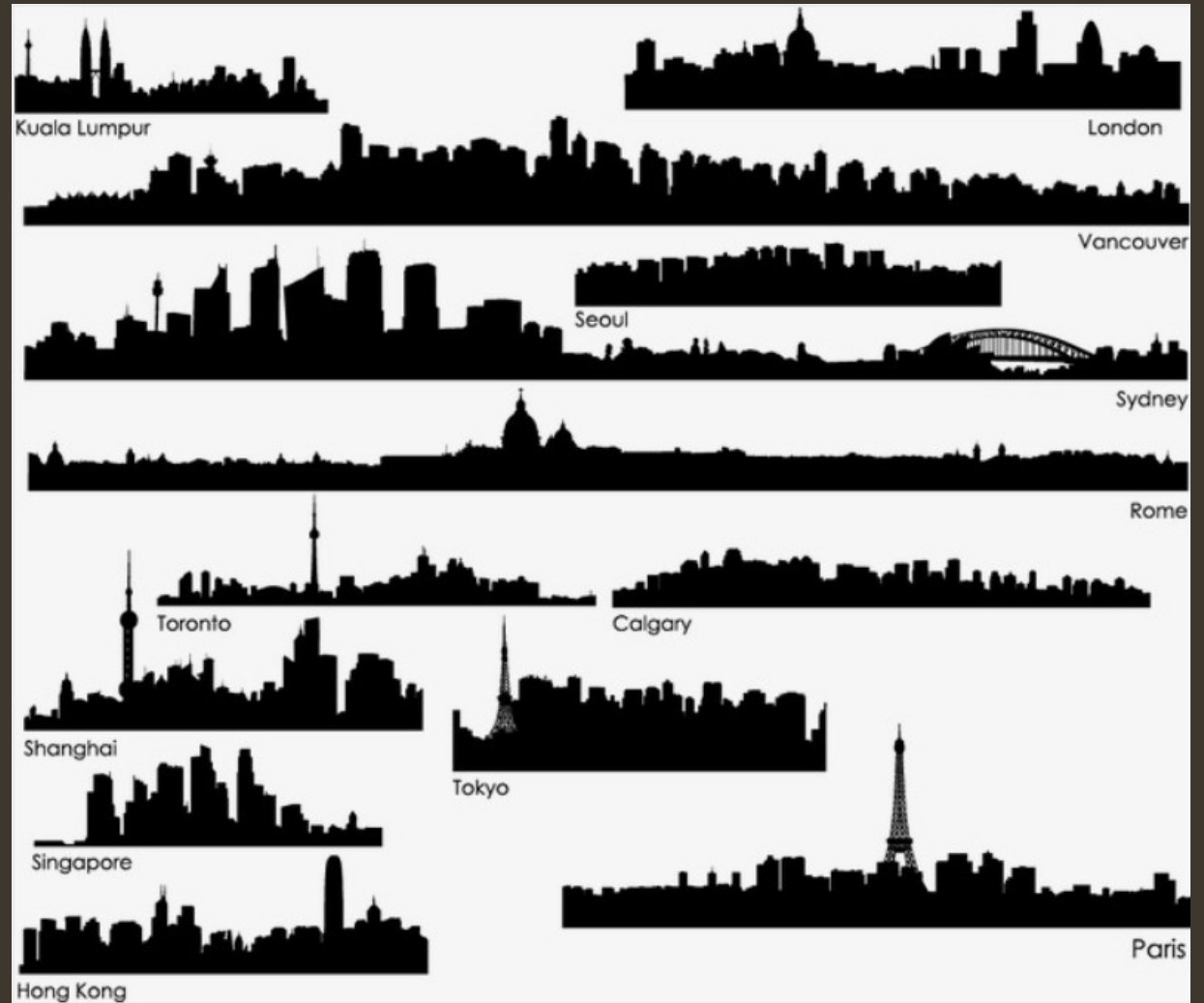
Město

- Obecná definice: sídla nezemědělského charakteru s určitými specifickými znaky, která se liší od venkovských sídel především svými funkcemi
- V minulosti bylo město určeno **městským právem** v podobě privilegií (práva trhu, hradeb, mýta, várečné právo) udělovaných králem (královská města, horní města), církví nebo šlechtou (poddanská města)
- Definice v ČR: podle § 3 zákona 128/2000 Sb., o obcích „obec, která má alespoň 3000 obyvatel, je městem, pokud tak stanoví předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády“

Vnější znaky	<ul style="list-style-type: none">▪ soustředěný půdorys▪ existence uzavřeného a zřetelného jádra▪ větší počet neobývaných budov (továrny, úřady, kostely apod.)▪ funkční diferenciací zastavěné plochy (obytná část, průmysl apod.)
Vnitřní znaky	<ul style="list-style-type: none">▪ vysoký stupeň koncentrace obyvatelstva▪ různorodost hospodářských činností a městských funkcí▪ plně vyvinutá středisková funkce města

Morfologická struktura města

- **Vertikální** – výšková struktura městské zástavby
- **Horizontální** – půdorysné uspořádání města



Znaky měst

- Zatímco v zaostalých a chudých oblastech nebývá problém odlišit venkov od měst, ve vyspělých bohatých zemích se **rozdíly mezi venkovskými a městskými sídly rychle stírají**
- Pro vymezení městského a venkovského sídla se obvykle používají kritéria:
 - administrativně právní: město – (městys) – obec
 - statistická (velikostní) – různé pro různé země – minimální počet obyvatel města je na Islandu 200 osob, v Dánsku nebo Švédsku 250 osob, v Albánii 400 osob, v Rakousku a Rusku 5 000 osob, v Japonsku 30 000 osob
 - kritéria fyziognomie – snadno uplatňována v minulosti, kdy byla města architektonicky zcela odlišná od venkovských sídel
 - kritéria funkce – typickou funkci venkovského sídla je zemědělství, obchod, řemesla, průmysl nebo administrativa jsou typická pro města
 - kritéria „městského života“ – způsob život života a trávení volného času obyvatel venkova se stále více začíná podobat způsobu života ve městech, poměšťování venkovského způsobu života nazýváme **rurbanizace**

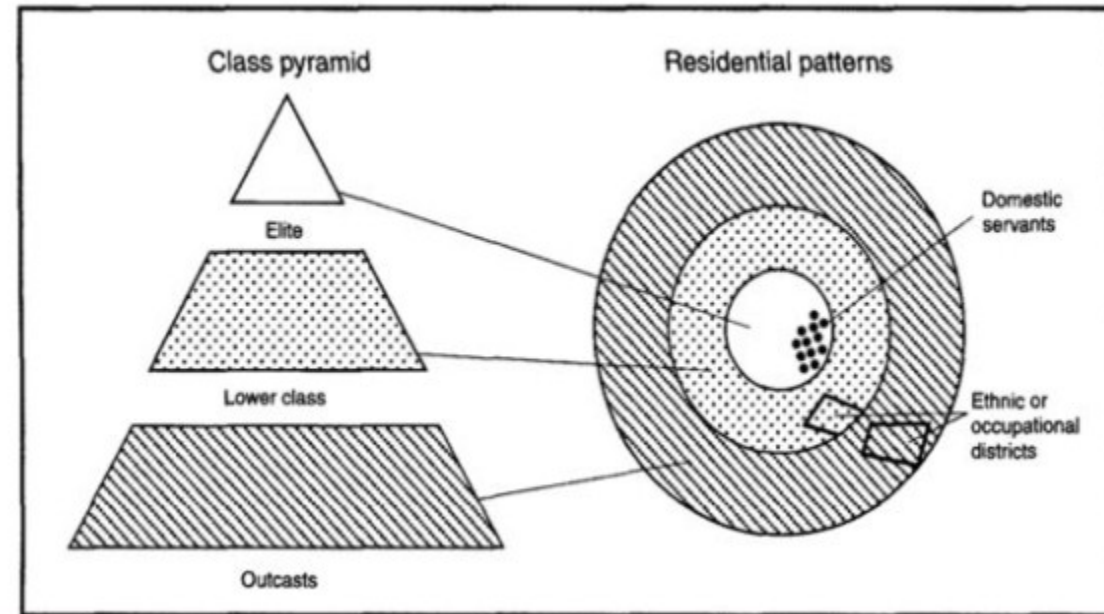
Vývoj měst

- Již v době před začátkem našeho letopočtu existovala prosperující města s několika sty tisíci obyvateli (Damašek, Jericho, ... <https://www.stream.cz/top-5/10004017-5-nejstarsich-mest-sveta>).
- K bouřlivému nárůstu počtu měst a městského obyvatelstva došlo až v době průmyslové revoluce.
- V celkovém vývoji měst rozlišujeme tři základní fáze:
 - město před-industriální
 - město industriální
 - město post-industriální

Preindustriální města

- Většina měst je malé velikosti – pouze největší města dosahují či přesahují hranici 100 000 obyvatel
- Dopravní technologie na nízké úrovni – pěší doprava, koňské povozy, obyvatelstvo a produkty imobilní
- Města mají kompaktní formu
- Zázemí města malá
- Vztahy mezi městy velice slabé
- Není významnější dělba práce či specializace jednotlivých částí měst
- Důležitou roli v prostorovém rozložení a populační velikosti sídel mají přírodní podmínky

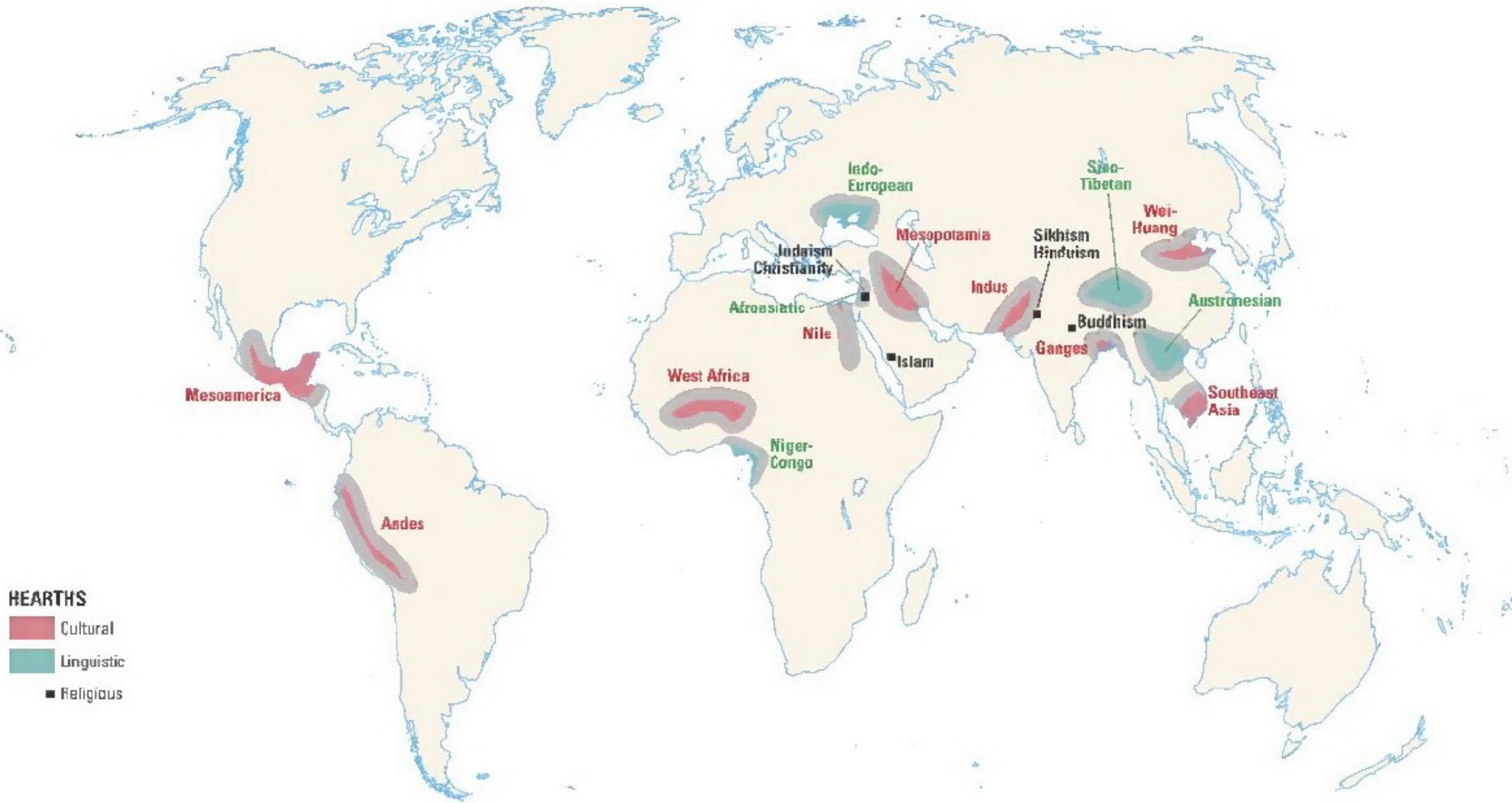
A model of the pre-industrial city



Zdroj: Sjoberg, Gidden. 1960. "The Pre Industrial City." New York Time Press.

Preindustriální města

- Nejstarší města: 3500 př. n. l. – 1000 n. l.
- Nejranější města: Mezopotámie (Ur, Babylon, nilská delta, údolí Indu, oblast Žluté řeky, jižní Mexiko, Guatemala, Belize)
- Katalyzátor vývoje: technologický pokrok v zemědělství spojený se vznikem zavlažovacími systémů → zemědělská nadvýroba
- Role města byla zřejmě místa pro výměnu zemědělských přebytků
- Charakteristiky raných městských civilizací:
 - Zvýšení počtu organizované městské populace představující širší úroveň společenské organizace
 - Specializace pracovní síly, vznik nezemědělských profesí
 - Koncentrace (zemědělských) přebytků a existence nástrojů pro uchování a správu těchto přebytků
 - Třídně strukturovaná společnost, existence privilegovaných společenských tříd
 - Nová organizace státu založená více na příslušnosti k místu/bydlišti než na příslušnosti k rodu



HEARTHS
 ■ Cultural
 ■ Linguistic
 ■ Religious

• **Figure 3.4** Cultural, linguistic, and religious hearths worldwide. All areas are approximate.

Preindustriální města

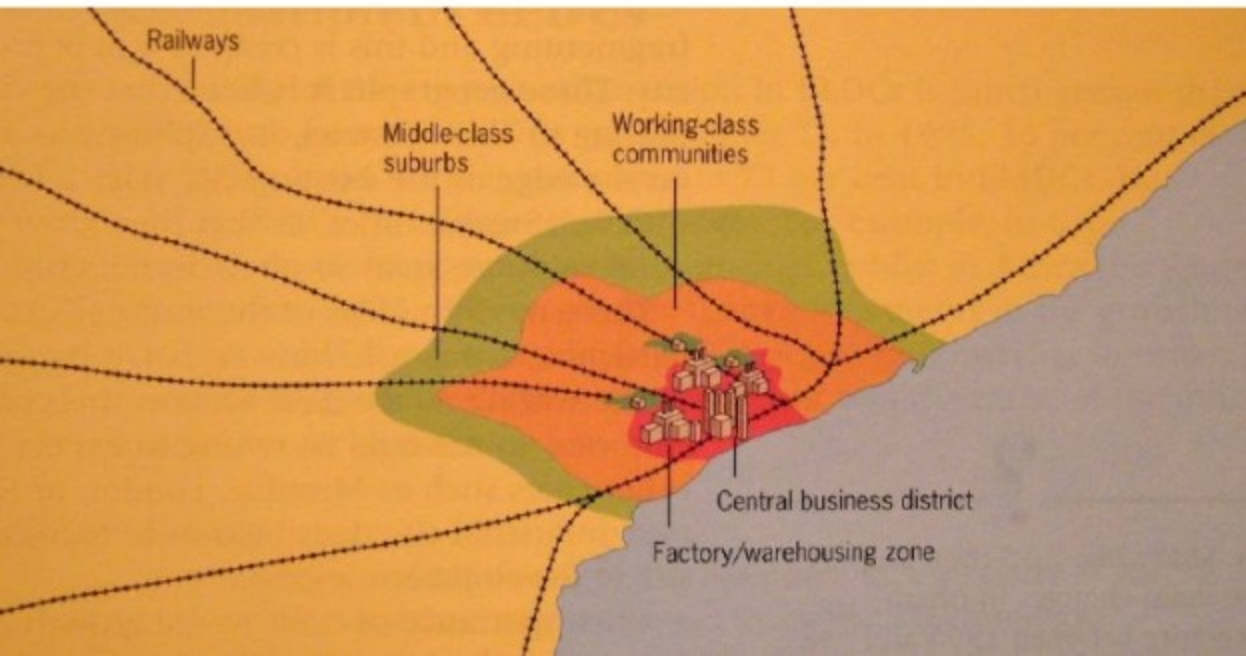
- Zrod středověkého města lze popsat jako postupné koncentrování osídlení kolem opevněných jader (např. kolem sídel šlechty, klášterů apod.)
- Dějiště místních trhů
- Města závisela na nejbližším okolí, oproti kterým měla víc specializovaných skupin obyvatel
- Charakteristická je multifunkčnost – dominantní byly role politické, náboženské, administrativní, kulturní a tyto funkce určovaly land use a společenskou strukturu města
- Ve městě docházelo k oddělování jednotlivých tříd obyvatelstva – elity se vyčleňovaly do ohraničeného centra města, centrum je symbolem moci (hrad, zámek, kostel)
- Prostor mimo centrum byl výrazem vztahů mezi výrobcí a prodejci, resp. cechy + modifikace náboženskými skupinami

Industriální města

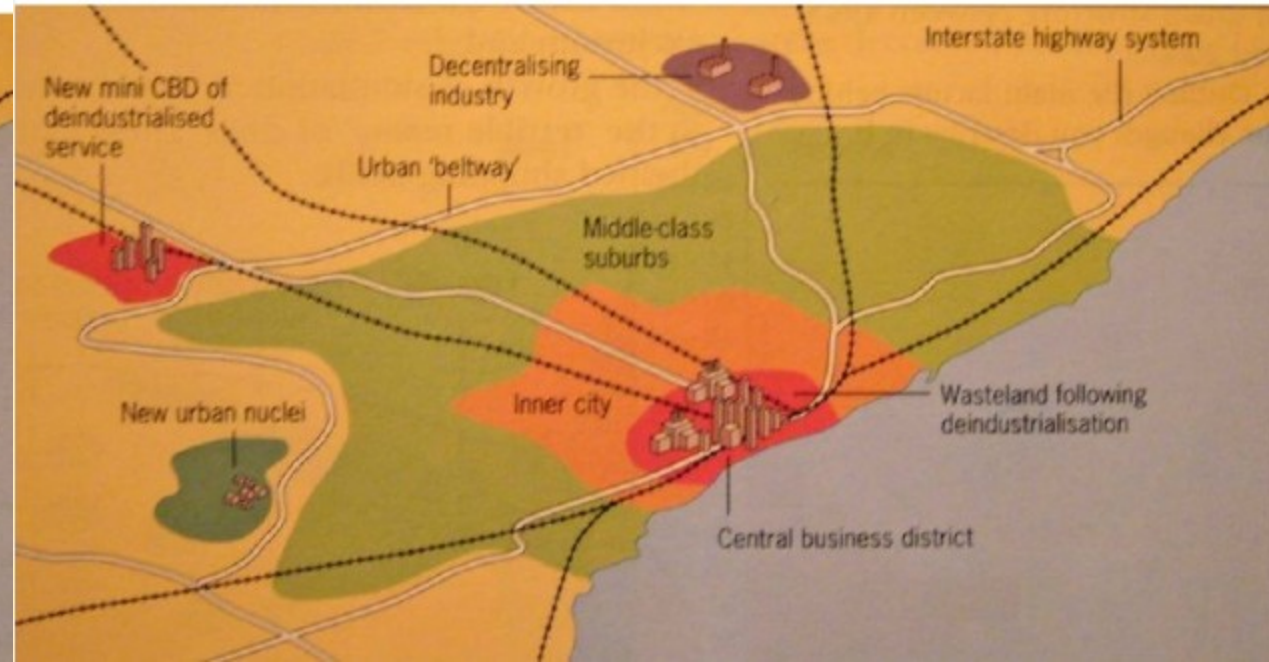
- Města rostou v závislosti na lokalizaci různých typů surovin
- Rozvoj vodní a železniční dopravy umožnil posílení ekonomických vazeb mezi městy a mezi městem a zázemím
- Dochází ke konkurenci měst a územní dělbě práce
- Města v sídelním systému se stávají stále více heterogenními co do růstové dynamiky a ekonomické specializace
- Vyčleňují se jádrové urbanizované a periferní venkovské oblasti, jejichž ekonomická výkonnost je podmíněna zejména přítomností zdrojů (suroviny, pracovní síla) a efektivitou dopravních systémů

Classic industrial city 1850s

Konx and Pinch 2000 – Urban Social Geography



Industrial city 1945-1975



Industriální města

- Industrializace proměňovala strukturu a formu preindustriálních měst
- Faktorem byl přechod od „tradiční“ feudální společnosti ke kapitalistické a nárůstem nových společenských tříd – průmyslové buržoazie a třídy dělníků, které měly jiné způsoby života, spotřeby, místo a typ bydlení, vzdělávání...
- Bydlení a půda se staly předmětem obchodu
- Po nástupu továrního způsobu výroby došlo k oddělování místa práce a bydlení podpořené rozvojem levné dopravy – do té doby vznikaly dělnické kolonie v pěšky dostupných vzdálenostech od místa práce
- Centrum města se stalo komerčním srdcem města a ukazatelem ekonomické úspěšnosti

Geneticko-morfologická klasifikace půdorysu

- Původní obchodovatelné komodity byly zemědělské produkty, později textilní výrobky
- Export přes přístav Liverpool
- Zlepšení dopravního spojení mezi Liverpoolem a Manchesterem (kanál + železnice) se stalo hnacím motorem rychlé industrializace založené na textilním průmyslu
- Textilky způsobily stěhování aristokracie na periferie města, do průmyslového centra proudili pracovníci žijící v nevyhovujících podmínkách → společenských gradient byl tedy opačný než v předindustriálním městě
- První debaty o městském plánování



<https://www.telegraph.co.uk/sport/football/teams/manchester-united/9271721/Manchester-United-promote-new-kit-that-is-Made-in-Manchester-with-a-picture-of-Oldham.html>

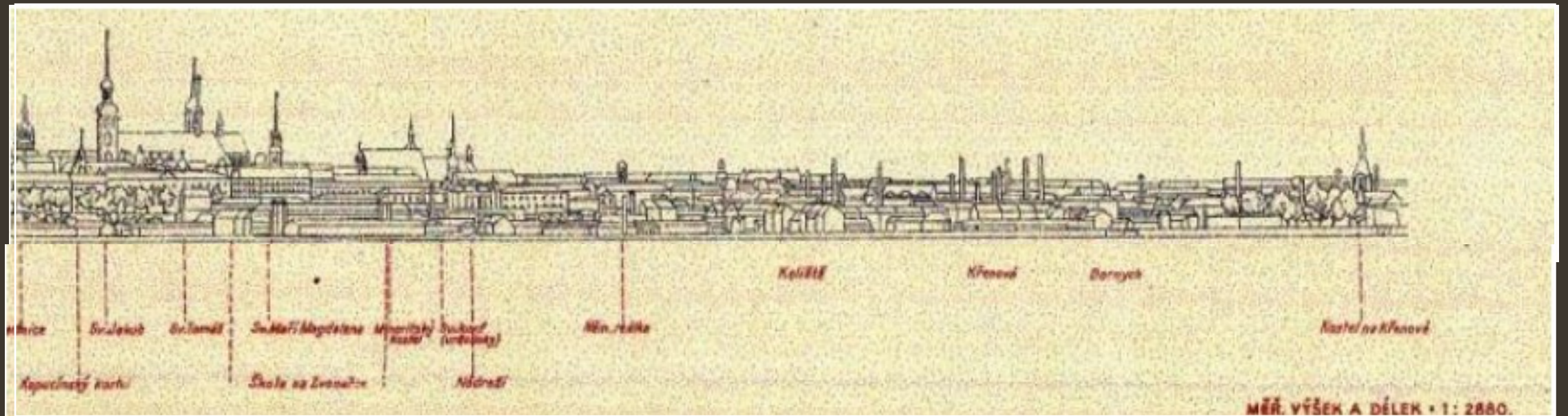
Industriální města

- Rozvoj průmyslu měl velký prostorový a územněsprávní význam
- Průmyslová zóna se utvářela za hradbami města – předměstí prošlo velkým populačním vývojem (dělnické periferie) – velké urbanistické a hygienické problémy
- Předměstí se začleňovala pod správu města
- Kulturně-politický dopad – socio-profesní stratifikace obyvatelstva (včetně národnostní hranice Češi x Němci)
- Rozvoj odborného vzdělávacího systému
- 1869: 74 000 obyvatel, z toho 25 000 zaměstnáno v průmyslu
- 1850: administrativní připojení 30 ulic/obcí do tzv. Velkého Brna
- 1852: demolice fortifikačních staveb
- Zisky z průmyslové výroby byly akumulovány v prostoru vnitřního města
- 90. léta 19. století: asanační zásahy
- V období před 1. sv. v. – růst malé a střední buržoazie, úřednické a střední třídy zaměstnanců a etablování obytných čtvrtí velkoměstského charakteru



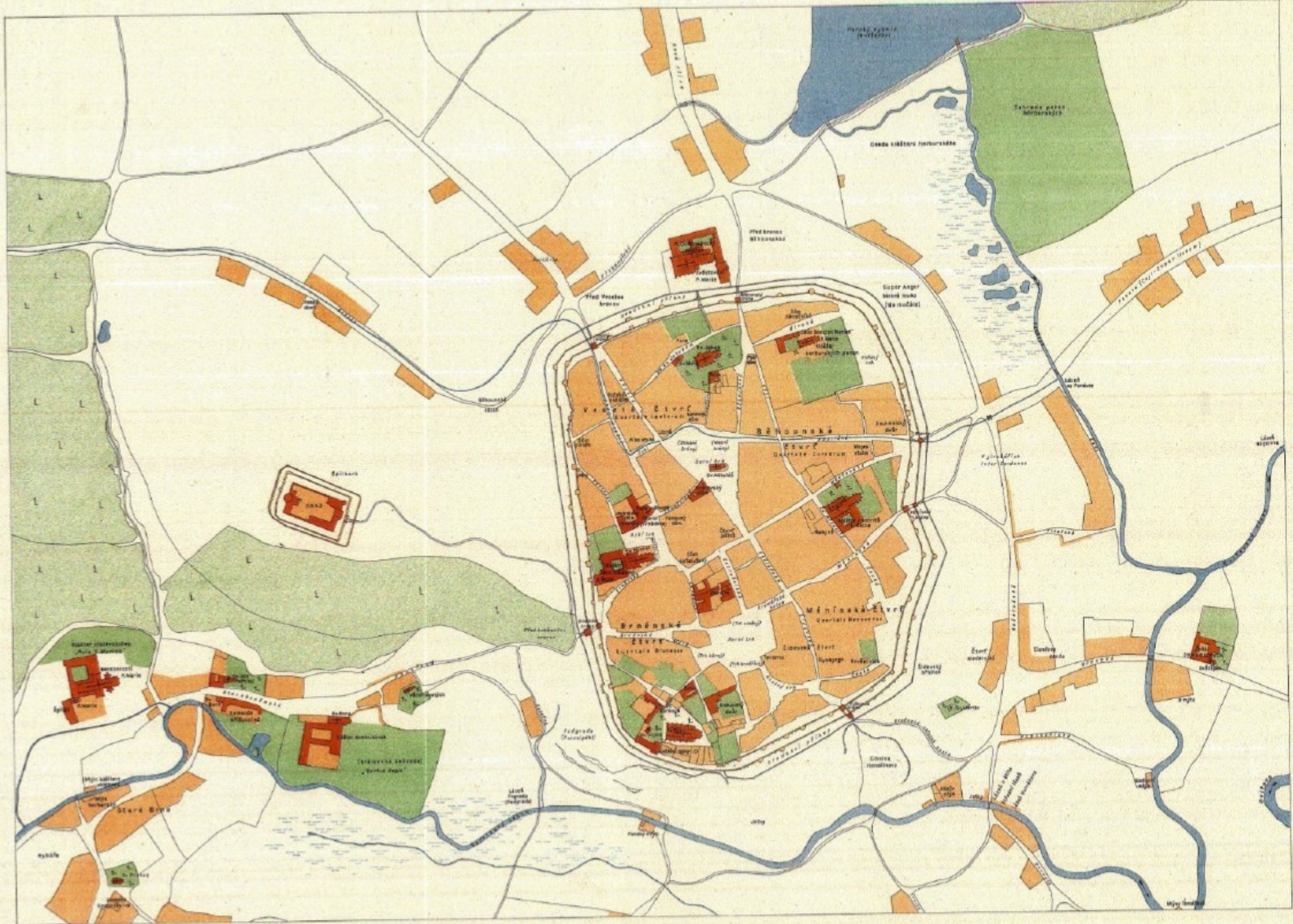
Továrny v okolí ulic Koliště, Křenová, Dornych – rok 1867

Pramen: <http://panorama.brna.cz/>



Továrny v okolí ulic Koliště, Křenová, Dornych – rok 1914

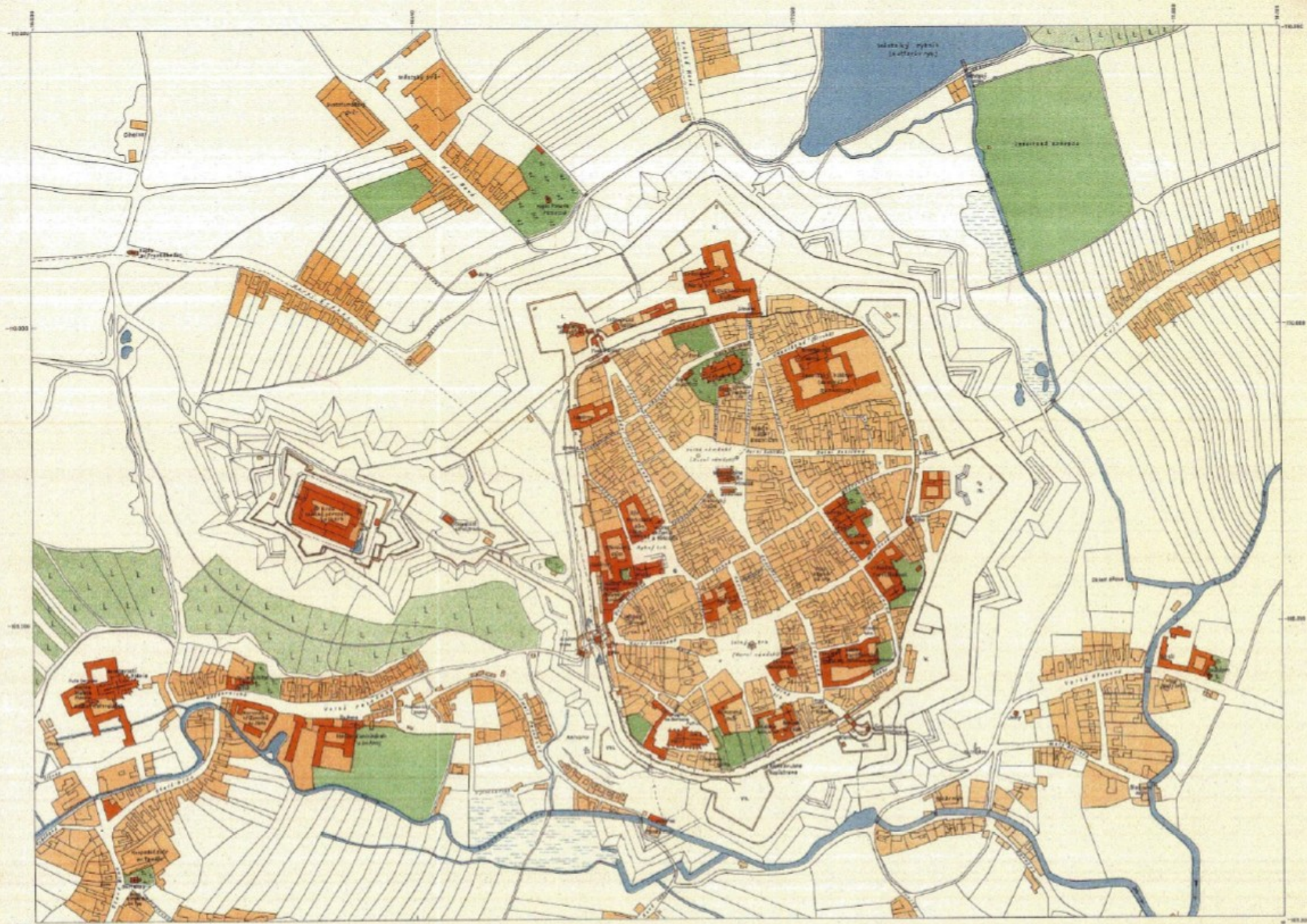
Pramen: KULÍSKOVÁ, Alžběta. Historické jádro města Brna – kulturně historická identita území a ochrana jeho hodnot [online]. Brno, 2012 [cit. 2016-04-17]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta. Vedoucí práce Libor Lněnička Dostupné z: <http://is.muni.cz/th/329193/pdf_b/>.





BRNO 1645

1:2680



BRNO 1749

1:2660



1230

Projekt: Město
Město: Město v Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město



1400

Projekt: Město
Město: Město v Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město



1645

Projekt: Město
Město: Město v Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

Projekt: Město

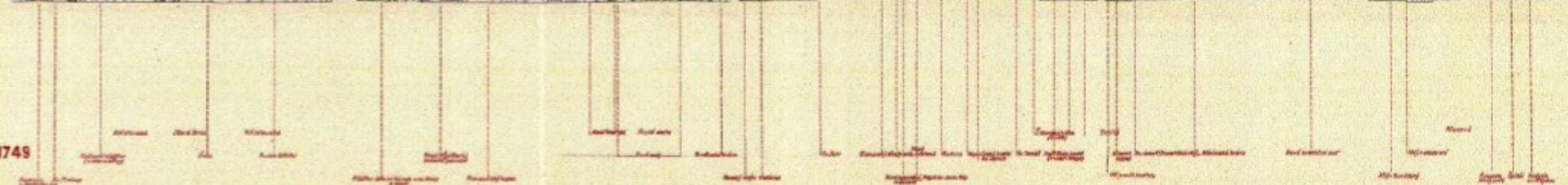
Projekt: Město

Projekt: Město

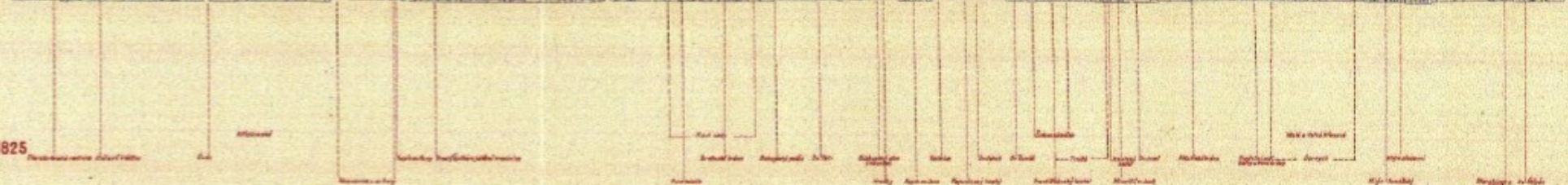
MĚSTO V MĚSTĚ
MĚSTO V MĚSTĚ



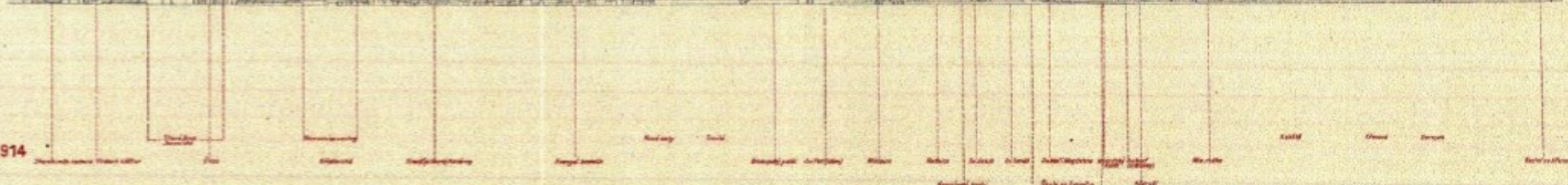
1749



1825



1914

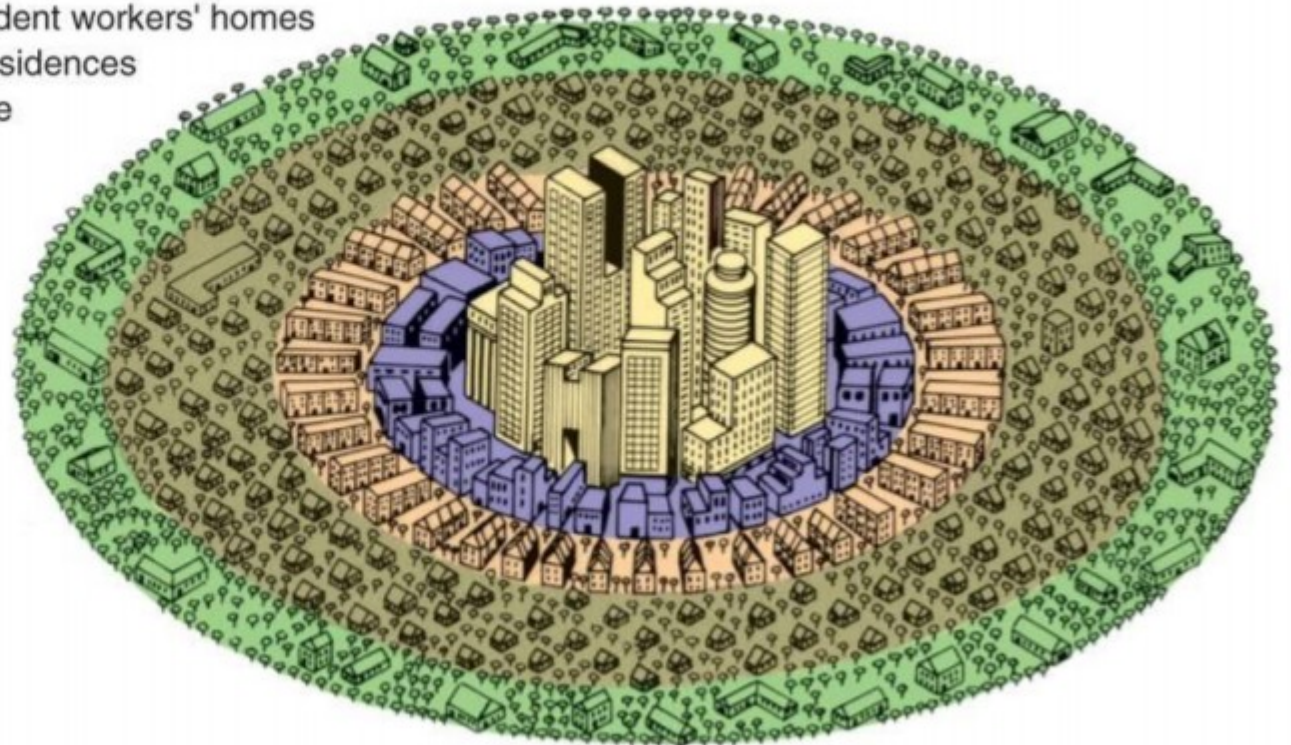
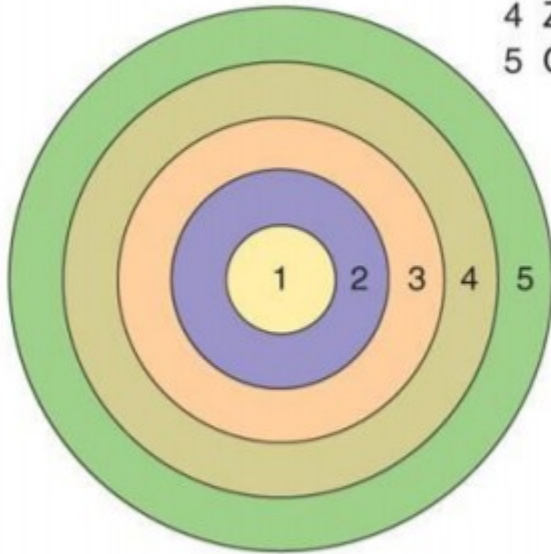


Industriální města - Chicago

- Příklad průmyslového města prvních dekád 20. století
- Vznik prostorové sociologie města
- Ekonomická soutěž vede k dominanci určité skupiny/funkce v daném místě ve městě – té, které je schopná maximalizovat svůj užitek z dané lokalizace
- Prohlubování sociální komplexity na pozadí fyzického růstu města bylo prostorově vyjádřeno sociologem E. Burgessem v **modelu koncentrických zón** rezidenční diference
- Model zahrnuje:
 - **CBD (Central bussiness district)** – jádro obchodního, sociálního a kulturního života města
 - **Zóna přechodu** – původně obytná okrajová zóna, jejíž obytná funkce byla potlačena pronikáním průmyslu
 - **Bydlení pracujících** – bydlení těch, kteří se ekonomicky vymanili ze zóny přechodu, ale potřebují levný přístup do práce (dělnická třída)
 - **Obytná zóna** – soukromé domy, kvalitní nájemní bydlení, střední třída, větší přítomnost služeb
 - **Oblast dojížděky** – soukromé rodinné domy, obyvatelé nejvyššího sociálního statusu
- Zjednodušený model amerických měst 20. let 20. století, který je v reálném prostředí ovlivňován dopravním a terénními podmínkami, strukturou ekonomické základny města a prostorovou mobilitou populace, počítá s neustálým přílivem etnicky a sociálně heterogenního obyvatelstva

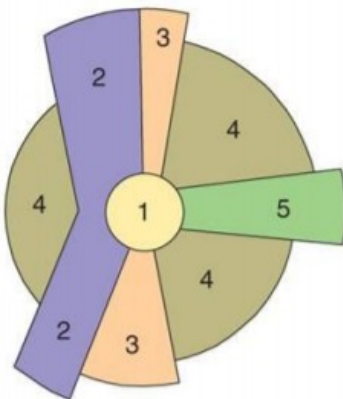
Model koncentrických zón

- 1 Central business district
- 2 Zone of transition
- 3 Zone of independent workers' homes
- 4 Zone of better residences
- 5 Commuter's zone

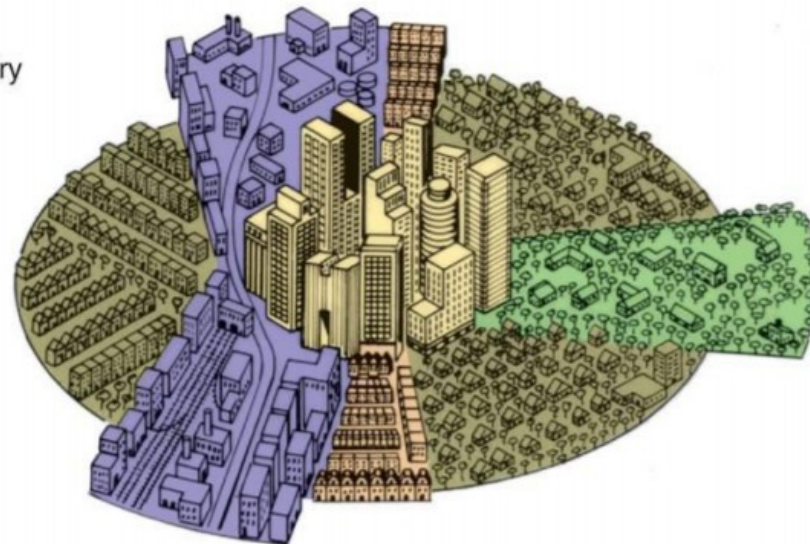


Sektorový model

- Burgessův přístup byl modifikován H. Hoytem v roce 1939 do tzv. sektorového modelu
 - Pracuje více s vlivem dopravy (hl. železniční) a předpokládá historickou setrvačnost ve struktuře města
 - Ve městě se vytváří sektory směřující od centra k okrajům, v nichž můžeme nalézt obyvatelstvo s různým vzdělanostním nebo profesním profilem (vysokoškoláci, manažeři, pracující v těžkém strojírenství...)

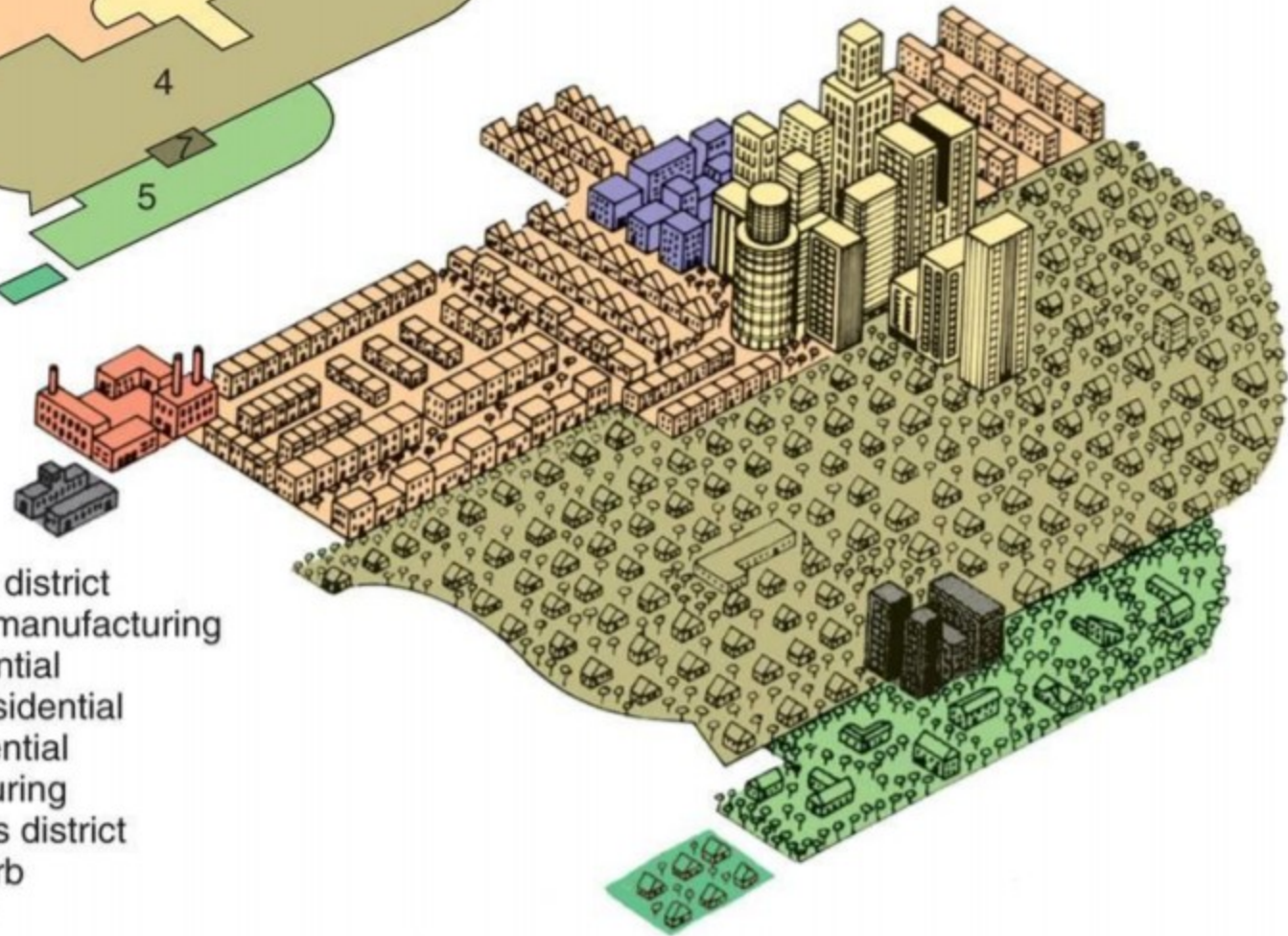
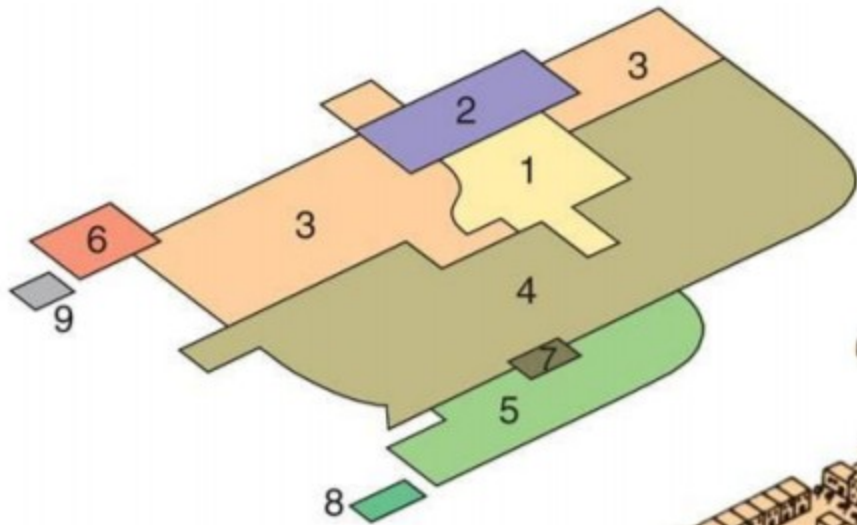


- 1 Central business district
- 2 Transportation and industry
- 3 Low-class residential
- 4 Middle-class residential
- 5 High-class residential



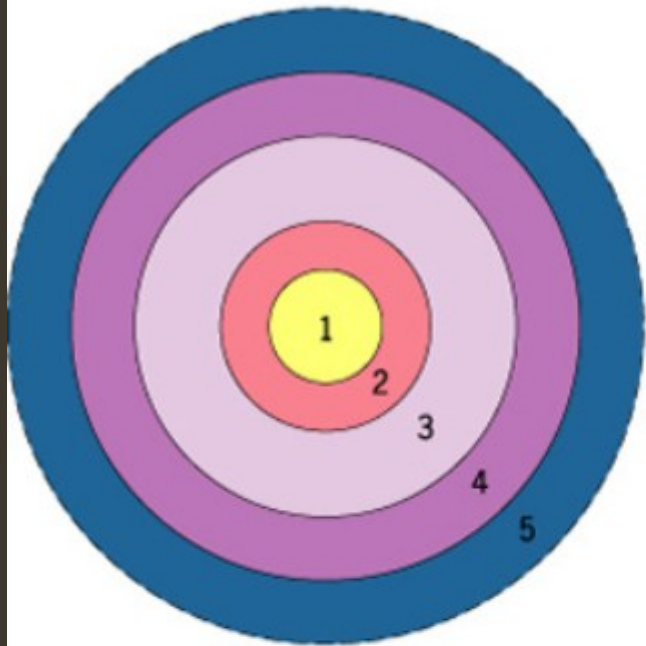
Vícejaderný model

- Předpokládá existenci více specializovaných okrsků (jader) na území města
 - Určité aktivity potřebují speciální podmínky, a proto se koncentrují v místě těchto podmínek
 - Koncentrované aktivity vytvářejí obdobu aglomeračního efektu a to vede ke vzniku specializovaných okrsků (průmyslové, administrativní)
 - Některé aktivity se navzájem vylučují (průmysl a kvalitní bydlení)
 - Některé aktivity by profitovaly z centrální polohy, ale nemohou si ji dovolit např. z důvodu velkých prostorových nároků
 - S tímto modelem se můžeme setkat ve městech, kde široké zastoupení různých etnických skupin, které vytváří své do jisté míry izolované kulturní enklávy – ghetta



- 1 Central business district
- 2 Wholesale, light manufacturing
- 3 Low-class residential
- 4 Medium-class residential
- 5 High-class residential
- 6 Heavy manufacturing
- 7 Outlying business district
- 8 Residential suburb
- 9 Industrial suburb

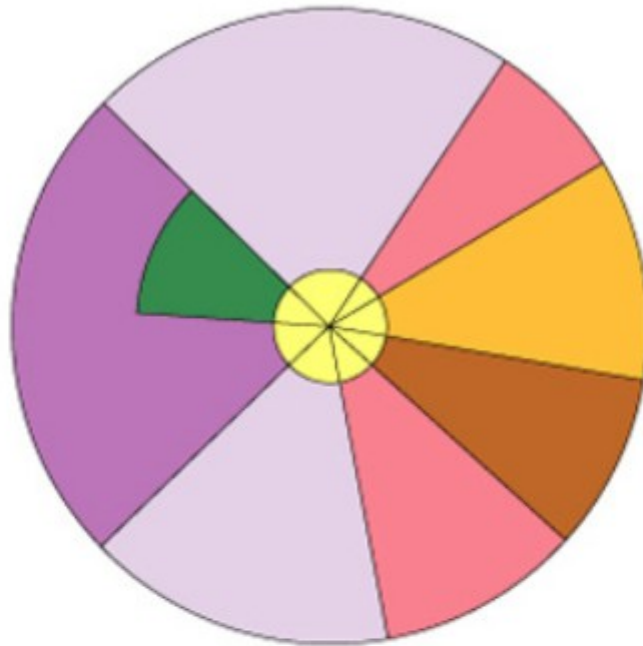
CONCENTRIC ZONE MODEL



A

- Central business district
- Zone of transition
- Zone of independent workers' homes
- Zone of better residences
- Commuters' zone

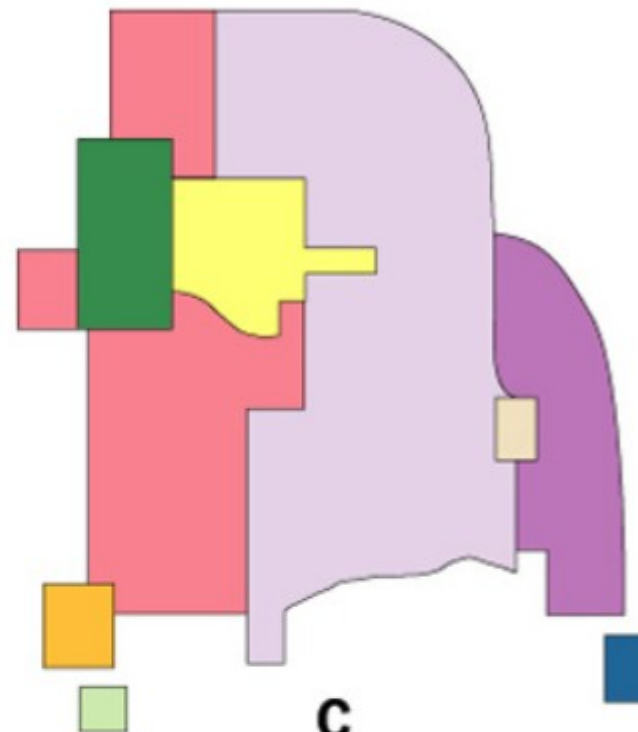
SECTOR MODEL



B

- High-rent residential
- Intermediate-rent residential
- Low-rent residential
- Education and recreation
- Transportation
- Industrial
- Core

MULTIPLE NUCLEI MODEL



C

- Central business district
- Wholesale, light manufacturing
- Low-class residential
- Middle-class residential
- High-class residential
- Heavy manufacturing
- Outlying business district
- Residential suburb
- Industrial suburb

Kritika modelů

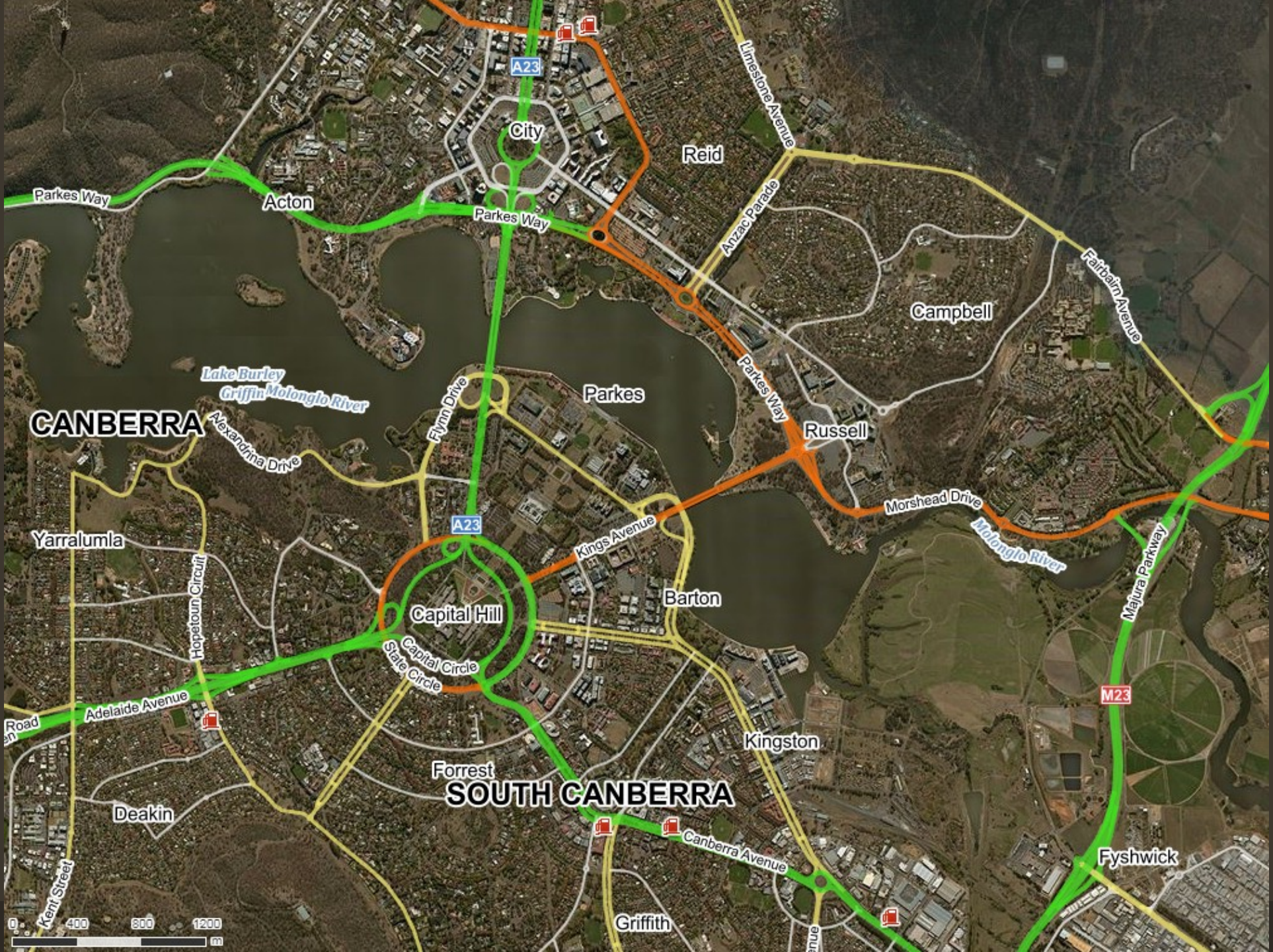
- Základní modely byly podrobeny kritice pro jejich jednoduchost a staticčnost
- Kritiky stávající modely doplňovaly
 - o vazby mezi jednotlivými komunitami
 - funkce městských zón
 - historický vývoj
 - kulturní prostředí
 - tradice
 - prestiže apod.

Zahradní město

- Moderní typ plánovitě budované městské sídelní zástavby rodinnými domky
- Koncepce vznikla v Anglii v reakci na průmyslovou revoluci a migraci obyvatelstva z venkova do měst jako alternativa k nekoncepčně vznikajícím a hygienicky i esteticky podřadným chudinským dělnickým koloniím a slumům
- Původním záměrem bylo zajistit i nižším vrstvám přijatelné a zdravé bydlení a prostředí
- Později byly podle podobného vzoru budovány i luxusní zahradní čtvrti pro vyšší střední třídu
- Příklady zahradních měst:
 - Canberra, Austrálie
 - Svit, Slovensko
 - Zlín, Česká republika
 - Tel Aviv, Izrael

Zahradní město

- Koncept okrouhlého zahradního města, určeného pro asi 30 000 obyvatel
- Uprostřed kruhový ústřední park, kolem nějž jsou soustředěny veřejné budovy, obklopené sady
- Ze středu vychází 6 radiálních tříd (boulevard), které jsou protínány soustavou soustředných prstencových kruhových tříd (avenue), lemovaných stromořadím
- Design rodinných domů není unifikován, dbá se na koncepci a linii ulice
- Navrženo jako uzavřený celek, koncepce nepočítá s plynulým rozrůstáním města
- Dceřiná města by vznikla zopakováním téhož schématu v sousední oblasti, tedy jako prstenec měst kolem mateřského města
- Z těchto zásad byly při realizaci činěny značné ústupky, protože zahradní města byla vždy navrhována do již urbanizovaného prostoru





Parque Nacional de Brasília

450

DF-009

479

DF-004

DF-010

DF-010

SGAN

SHCN

CRUZEIRO NOVO

Brasília

Congresso Nacional

Lago Paranoá

ST. DE CLUBES ESPORTIVOS SUL

DF-004

450

SHCS

DF-002

DF-051

DF-004

DF-025

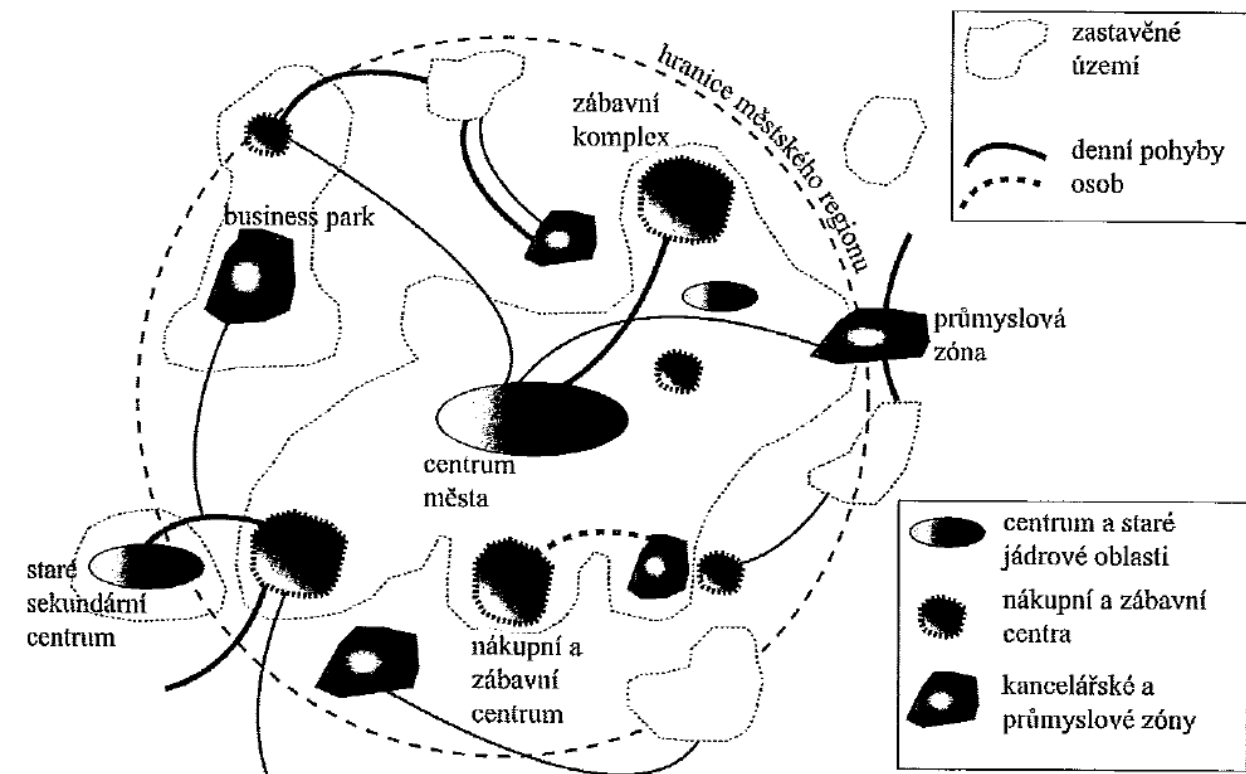
Google

DF-025

Postindustriální města

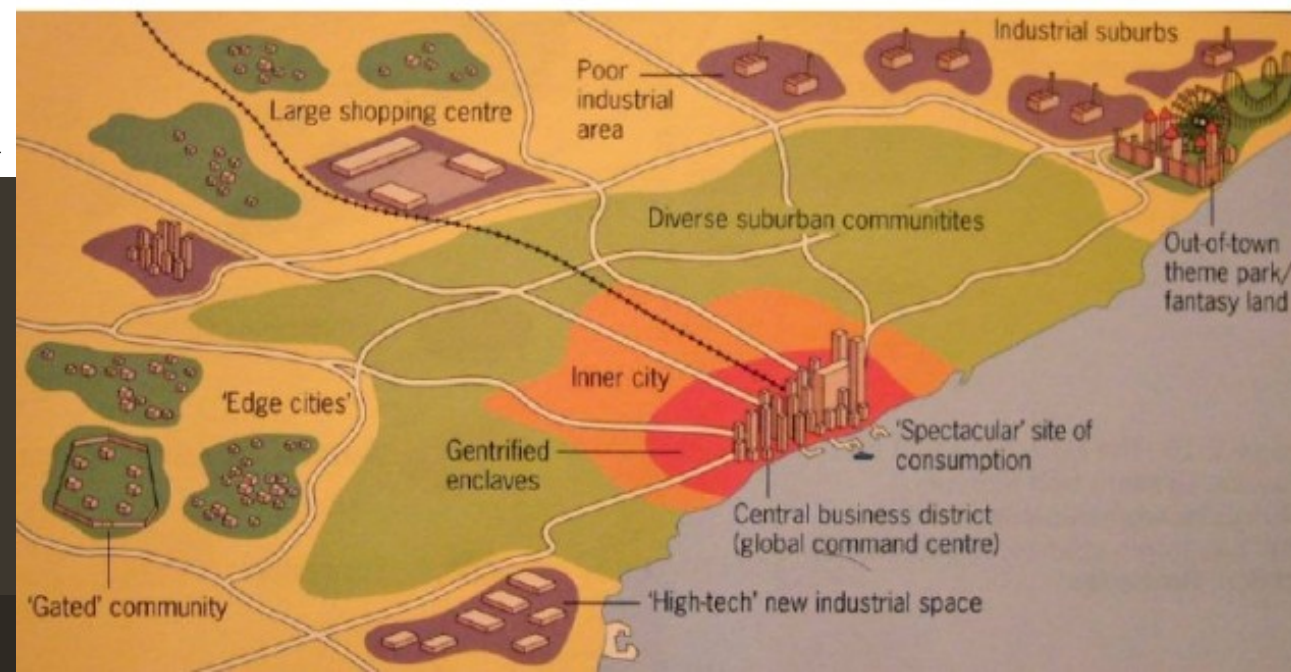
- Od 2. poloviny 20. století
- Změny přechodu od průmyslové k post-průmyslové společnosti:
 - Ekonomické změny zdůrazňující roli služeb
 - Změny ve společenské struktuře posilující roli profesionálních a technologických tříd
 - Zvýšený důraz na technologie a význam informací ve společenském životě
- Dominujícím procesem postindustriálního města je prostorový a hodnotový rozptyl
- Znakem je nepravidelné, chaotické seskupování funkcí bez výrazné centrality, významný vliv dopravy a komunikací spojující jednotlivá místa spotřeby, bydlení, produkce, ztráta komunitního charakteru města
- Vznikají složité prostorové vzorce vztahů mezi sídly
- Vlivem prudkého rozvoje telekomunikací dochází s neutralizací vlivu vzdálenosti na lokalizaci různých typů aktivit – „smrt vzdálenosti“
- Postindustriální město není vnímáno jako jednotka produkce, ale jako jednotka spotřeby
- Stírá se rozdíl mezi městem a venkovem
- Příklad post-industriálního města je Los Angeles

OBŘ. 3.13 SCHEMATICKÉ ZNÁZORNĚNÍ POSTINDUSTRIÁLNÍHO MĚSTA



Zdroj: Upraveno podle Healey 2000.

The post-industrial city

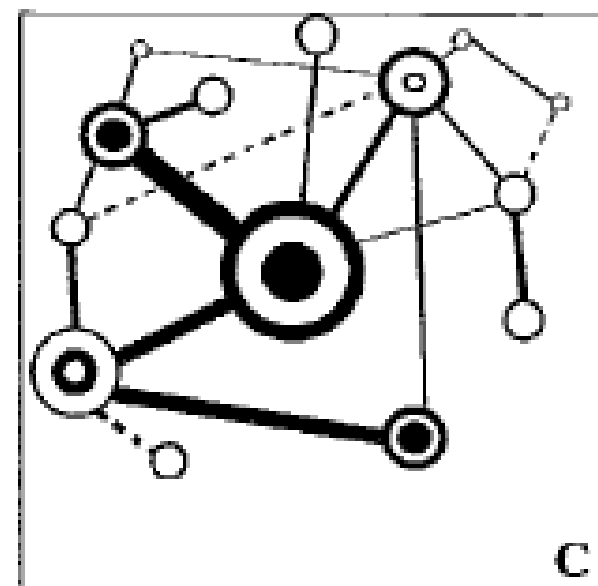
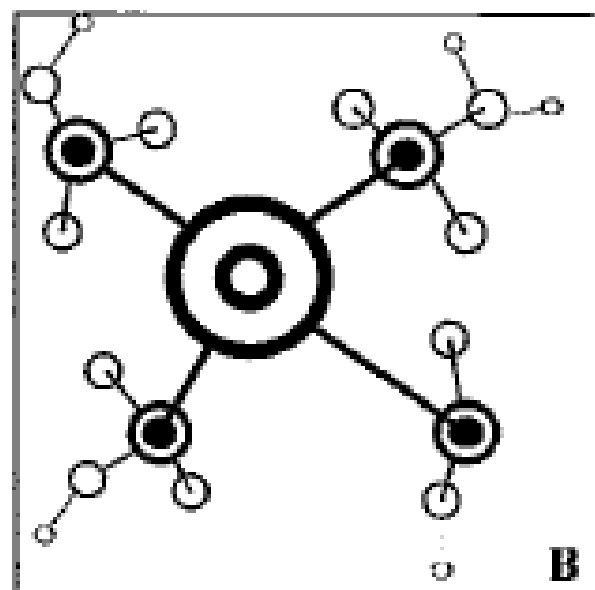
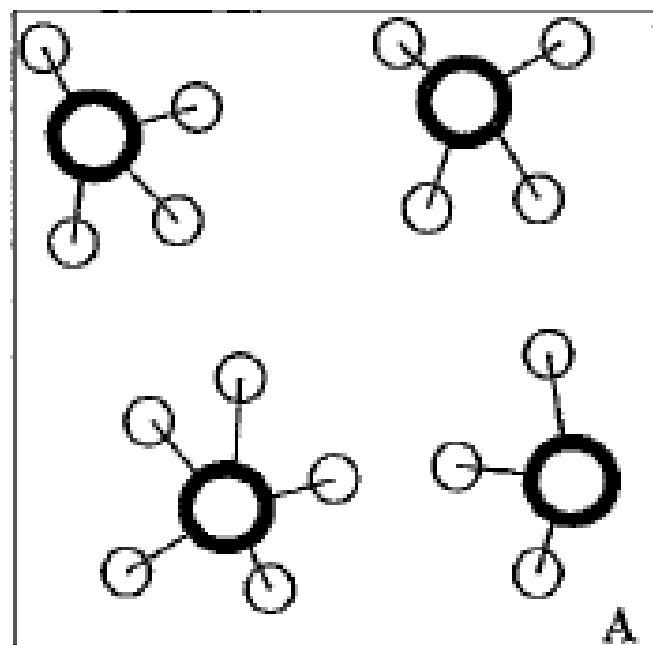


Prostorové formace v postindustriálním městě

- **Edge cities** – nová komerční či administrativní centra v suburbánu, bez historie, podél komunikačních tras
- **Master planned communities** – rozsáhlejší obytné zóny vytvořené jedním developerem, obsahující zpravidla základní prvky občanské vybavenosti
- **Gated communities** – rezidenční oblasti s omezeným vstupem
- **Corporate campuses** – rozsáhlejší firemní sídla zpravidla na „zelené louce“



OB. 3.3 PREINDUSTRIÁLNÍ (A), INDUSTRIÁLNÍ (B) A POSTINDUSTRIÁLNÍ (C) FÁZE VÝVOJE SÍDELNÍHO SYSTÉMU



Zdroj: Upraveno podle Herbert a Thomas 1997.

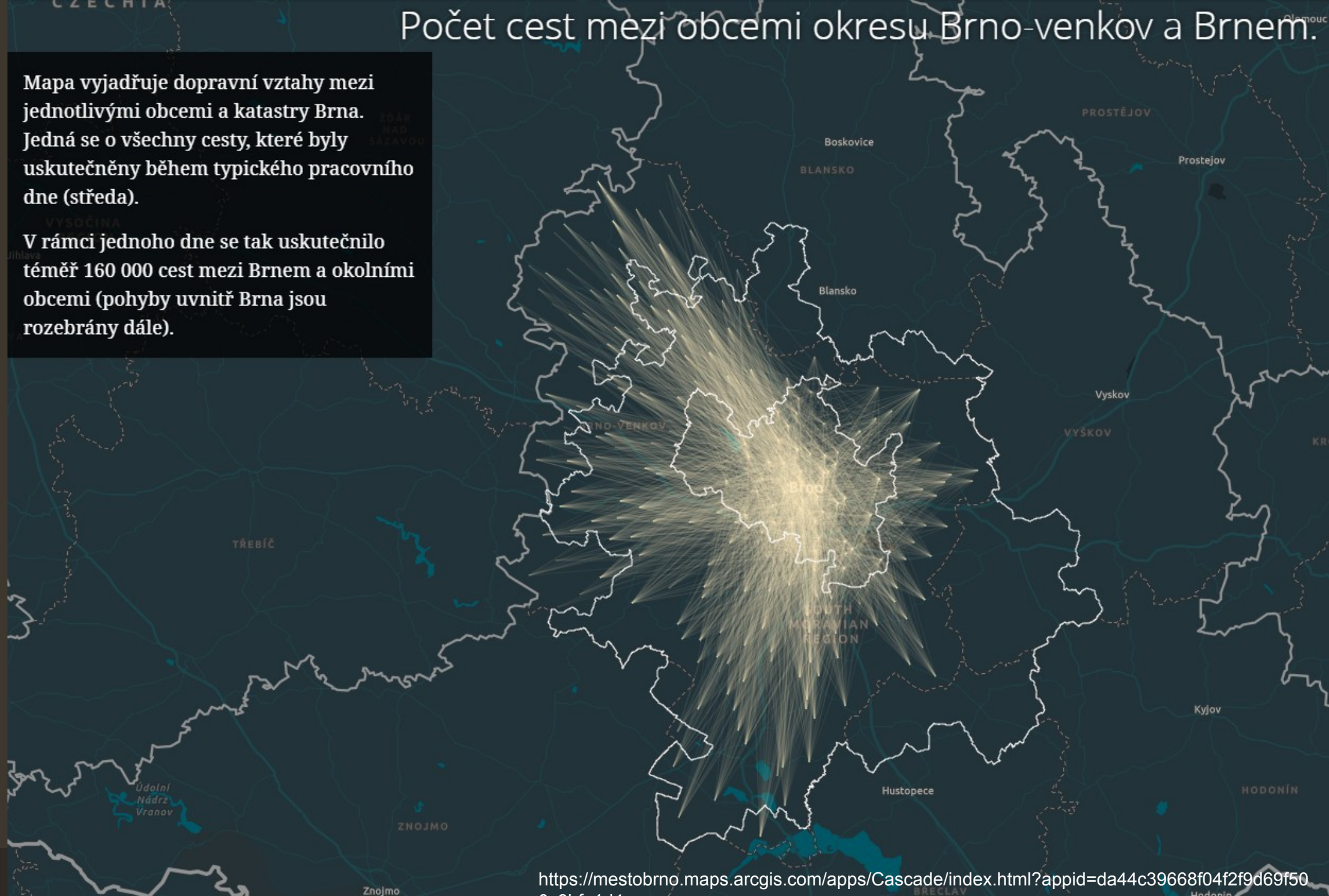
Postindustriální města

- **Demografické změny**
 - Demografické stárnutí populace vyspělých zemí
 - Změny na trhu práce
 - Proměny životních stylů, vzorců spotřeby a bydlení
 - Mezinárodní migrace vytváření kosmopolitní a příjmově polarizované prostředí velkých městských aglomerací
- **Nové lokalizační faktory průmyslu a služeb**
 - Rostoucí vliv environmentalistických faktorů v lokalizačních politikách firem (stále ale dominují faktory ceny práce a výhody aglomerační ekonomiky)
- **Vysoká mobilita populace**
 - Rostoucí denní mobilita populace vede k prostorové expanzi denních městských systémů
 - Zvyšování denních dojížděkových vzdáleností za prací či službami → prostorová dekoncentrace
- **Vysoká míra využití telekomunikačních technologií**
 - Rychlý rozvoj moderních komunikačních technologií – zatím není doložen vliv na vývoj sídelních systémů, nicméně umožňuje lokalizační svobodu (práce z domu) a tím dekoncentraci práce a bydlení
- **Koncept SMART**

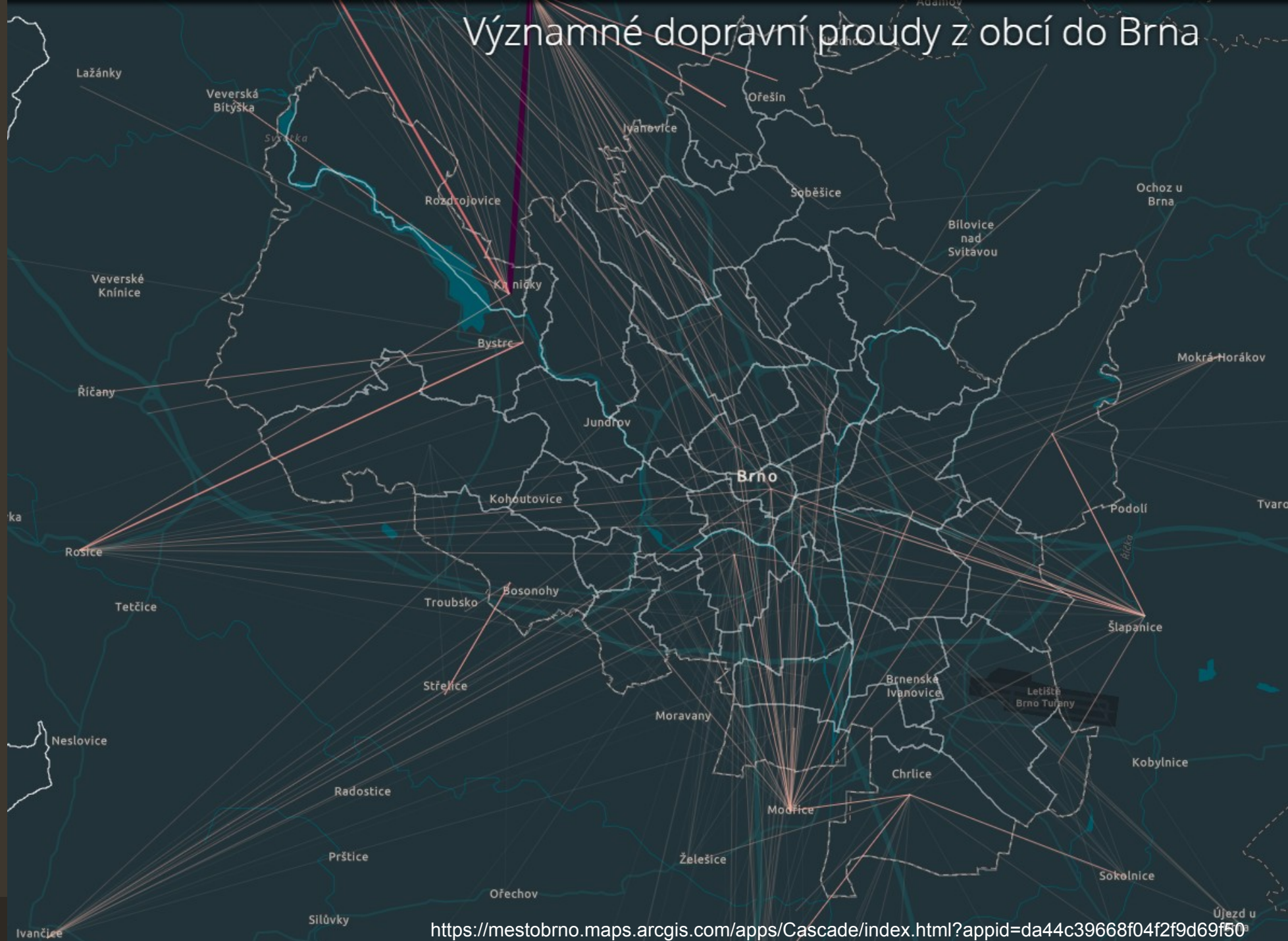
Poččet cest mezi obcemi okresu Brno-venkov a Brnem.

Mapa vyjadřuje dopravní vztahy mezi jednotlivými obcemi a katastry Brna. Jedná se o všechny cesty, které byly uskutečněny během typického pracovního dne (středa).

V rámci jednoho dne se tak uskutečnilo téměř 160 000 cest mezi Brnem a okolními obcemi (pohyby uvnitř Brna jsou rozebrány dále).



Významné dopravní proudy z obcí do Brna



Smart city

- Koncept, který využívá digitální, informační a komunikační technologie pro zvýšení kvality života ve městech.
- Zaměřuje se na efektivní využívání stávajících a hledání nových zdrojů, snižování spotřeby energií, eliminaci zátěží životního prostředí, optimalizaci dopravy a sdílení dat pro veřejné účely
- **Smart mobility** – inteligentní řízení dopravy, systémy chytrého parkování...
- **Smart environment** – využití moderních technologií např. při měření kvality ovzduší, vody, světelného znečištění ..., chytré odpadkové koše, snižování emisí, zelené budovy...
- **Smart people** – celoživotní učení, sdílené dat, ...
- **Smart living** – inteligentní budovy, inteligentní pouliční osvětlení, ...
- **Smart government** – podpora elektronických služeb, participace obyvatel...