

3. Městské osídlení

Ze0132 Geografie obyvatelstva a sídel



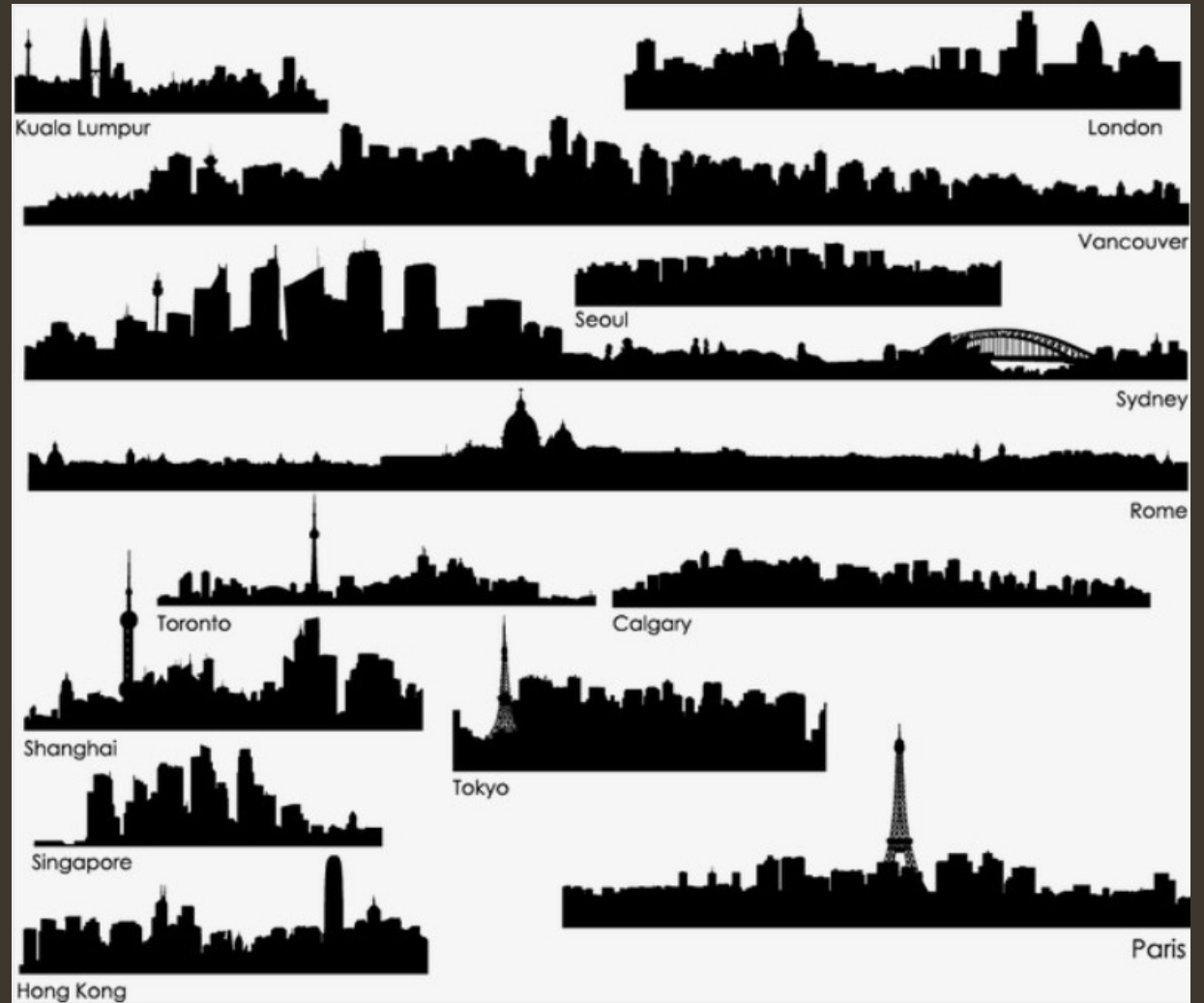
Město

- 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 diferenciacie 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**

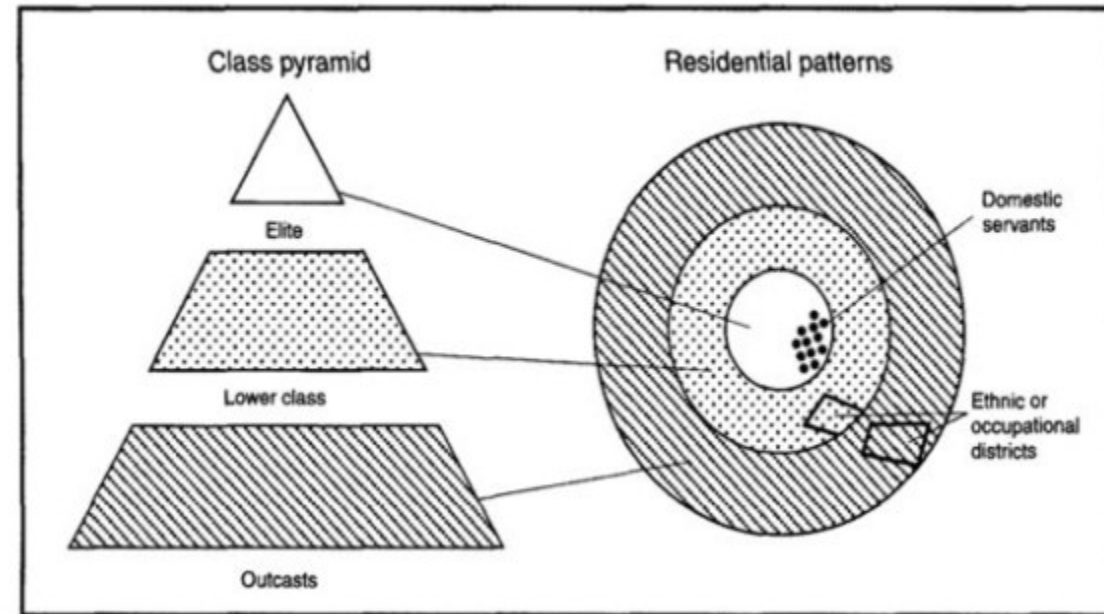
Vývoj měst

- 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

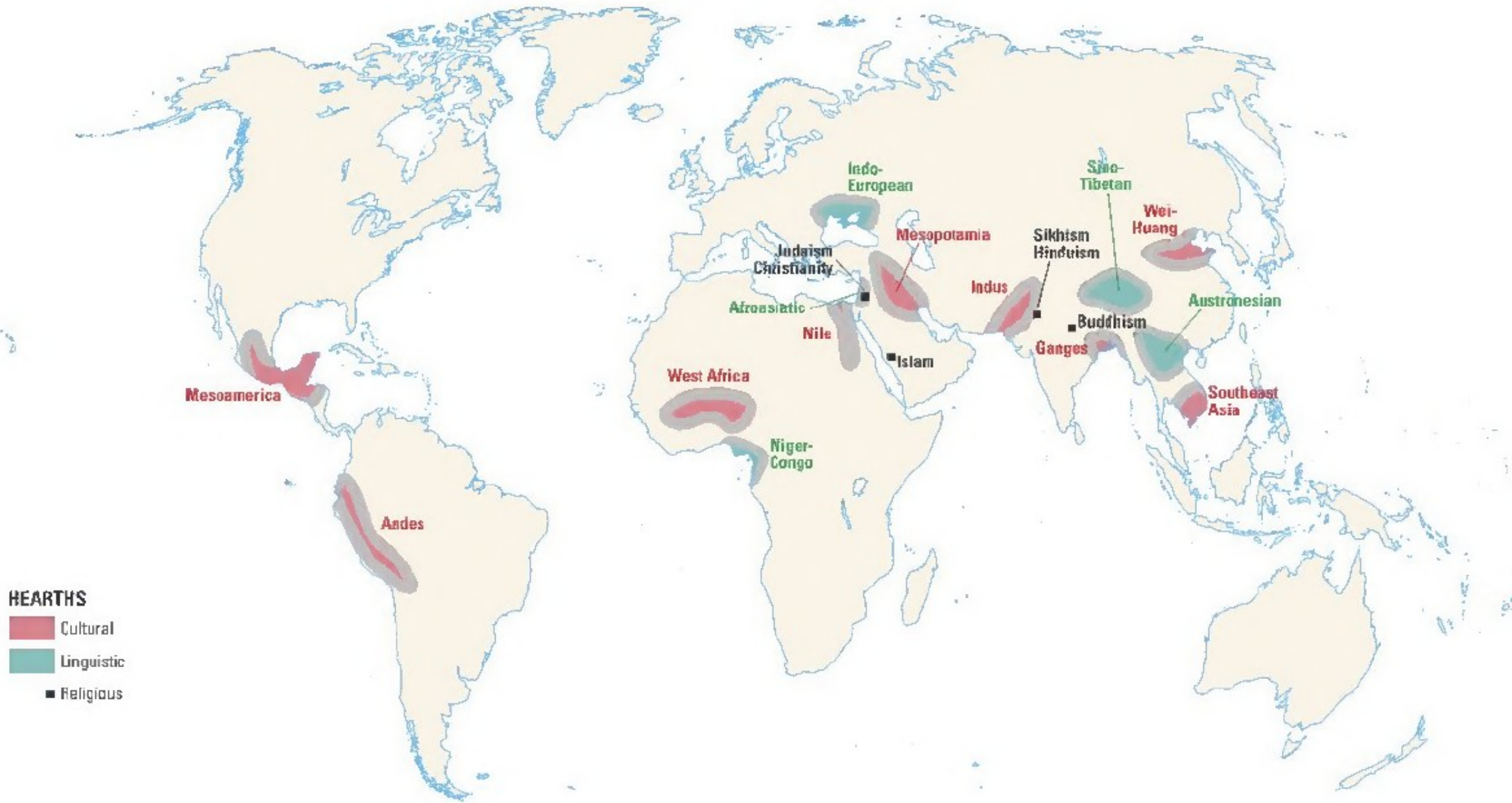
A model of the pre-industrial city



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

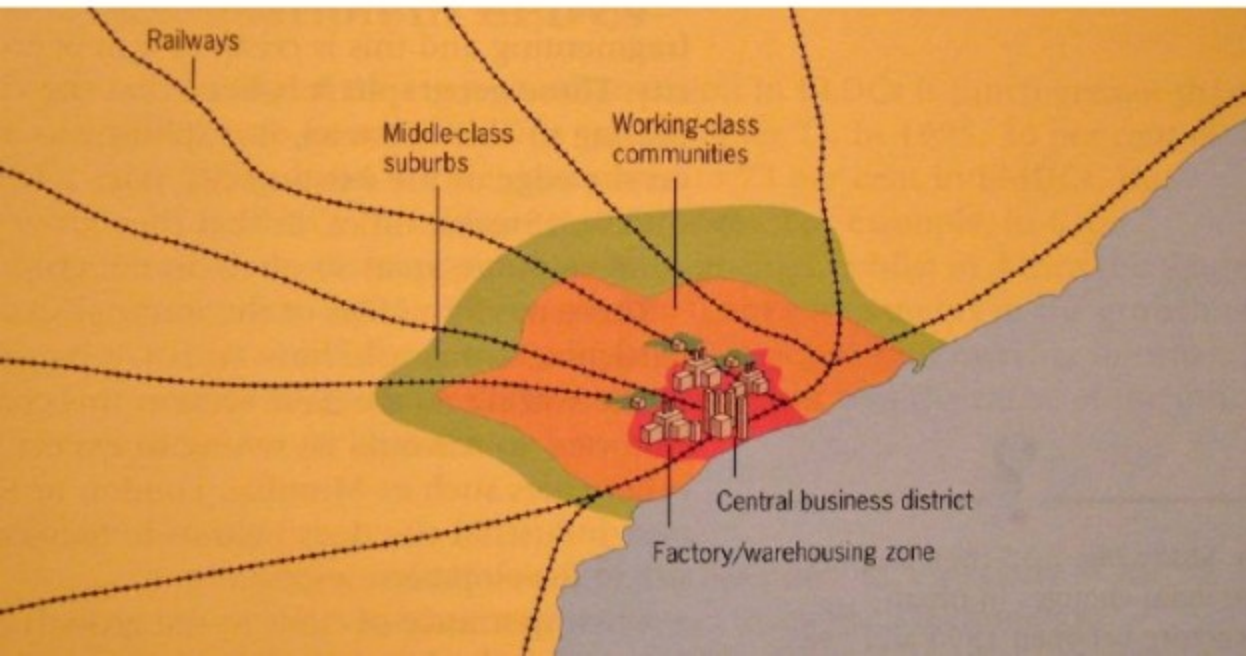
- Zrod středověkého města lze popsat jako postupné koncentrování osídlení kolem opevněných jader (např. kolem sídel šlechty, klášterů apod.)
- Dějiště místních trhů
- Města závisela na nejbližším okolí, oproti kterým měla víc specializovaných skupin obyvatel
- Charakteristická je multifunkčnost – dominantní 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

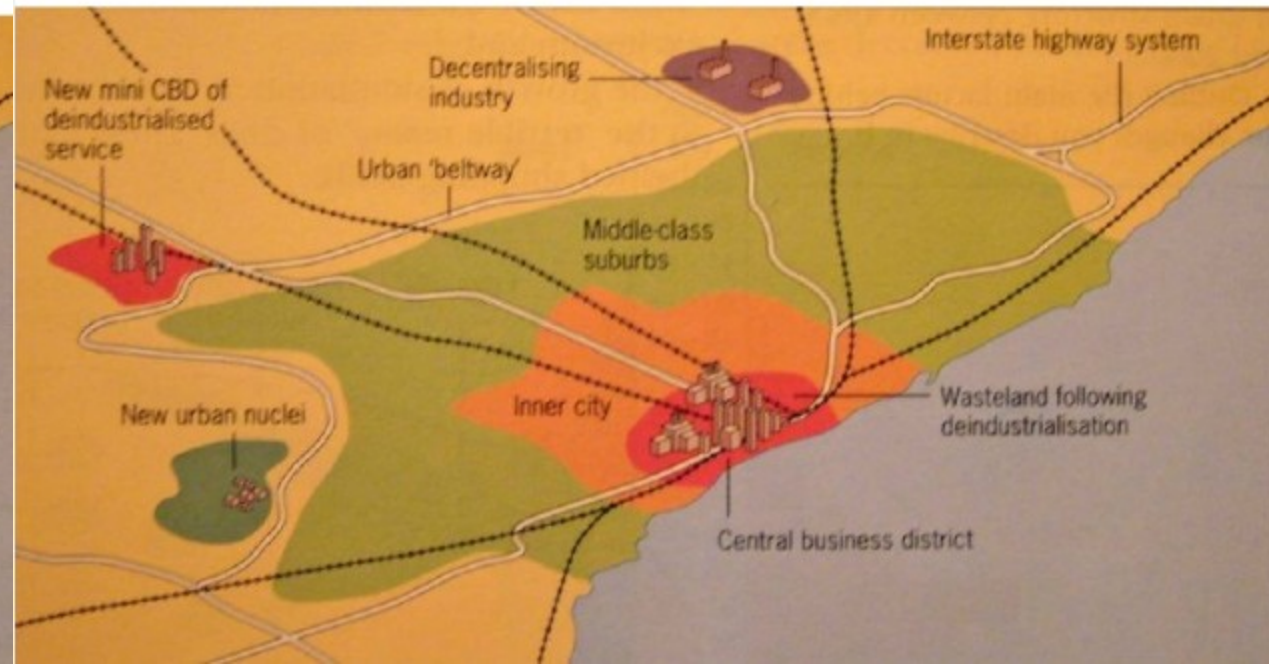
- Města rostou v závislosti na lokalizaci různých typů surovin
- Rozvoj vodní a železniční dopravy umožnil posílení ekonomických vazeb mezi městy a mezi městem a zázemím
- Dochází ke konkurenci měst a územní dělbě práce
- Města v sídelním systému se stávají stále více heterogenními co do růstové dynamiky 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>

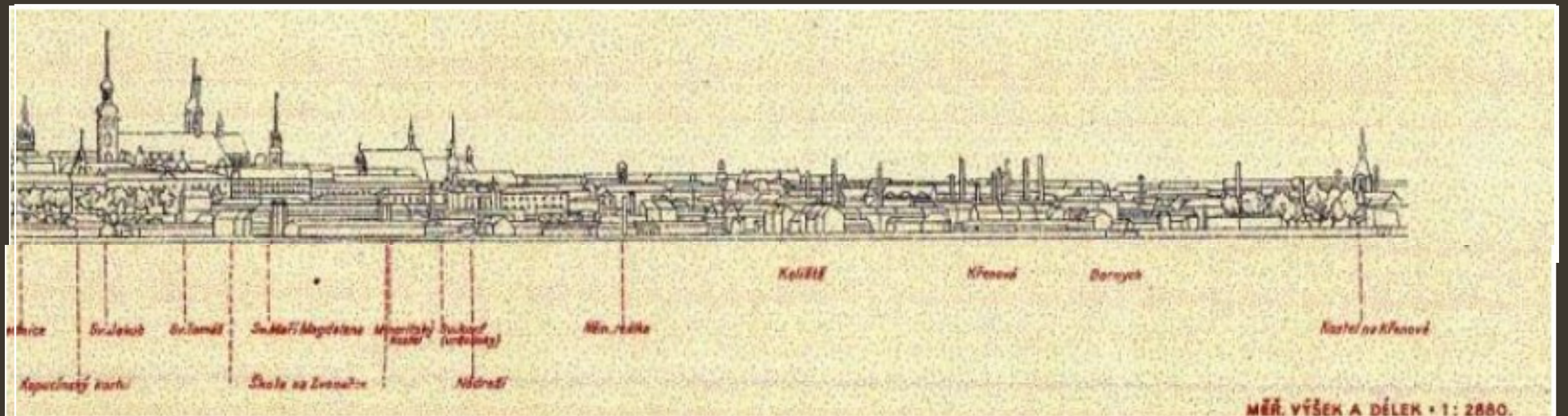
Industriální města (Brno)

- 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
- 1850: administrativní připojení 30 ulic/obcí do tzv. Velkého Brna
- 1852: demolice fortifikačních staveb
- 1869: 74 000 obyvatel, z toho 25 000 zaměstnáno v průmyslu
- 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



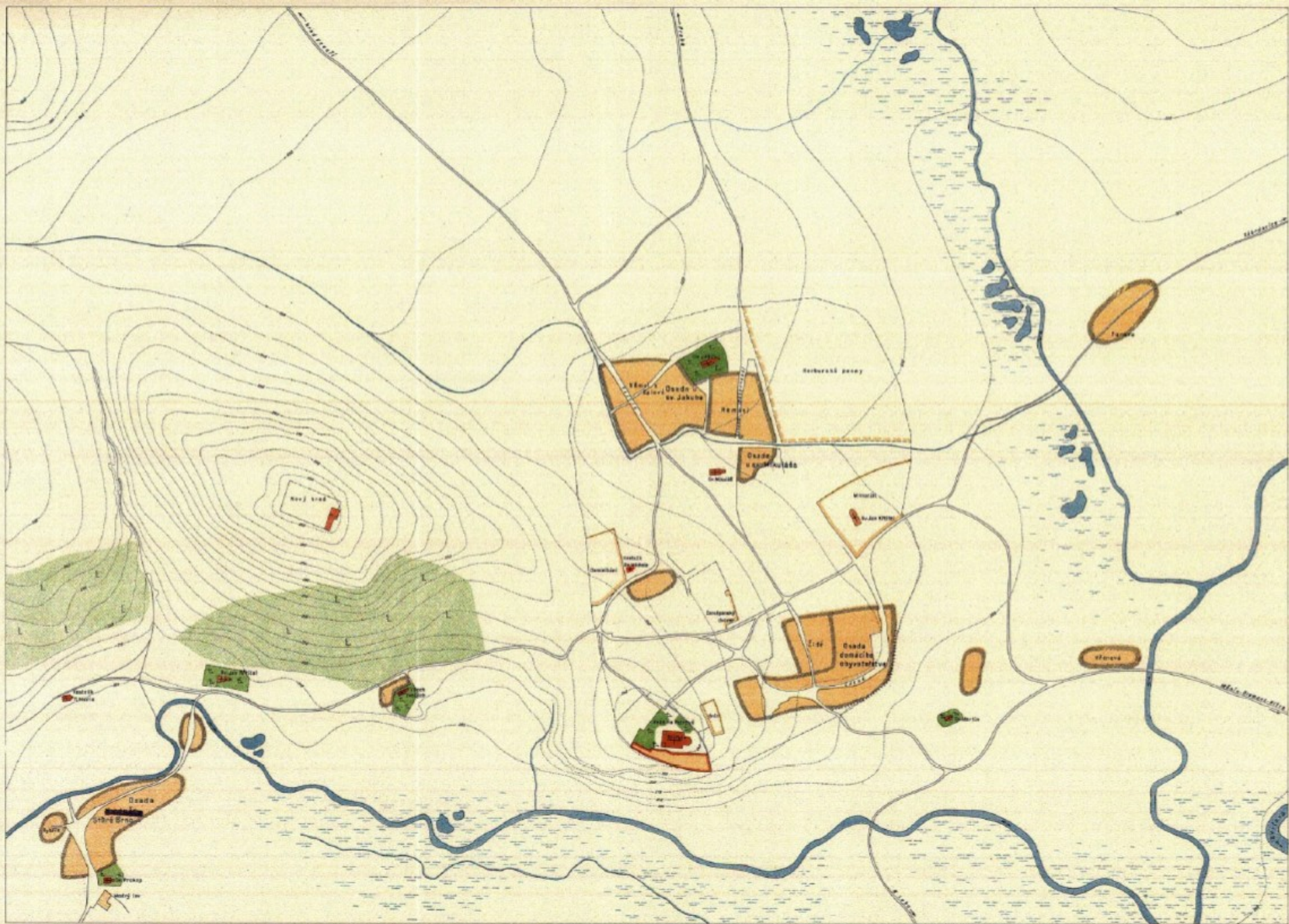
Továrny v okolí ulic Koliště, Křenová, Dornych – rok 1867

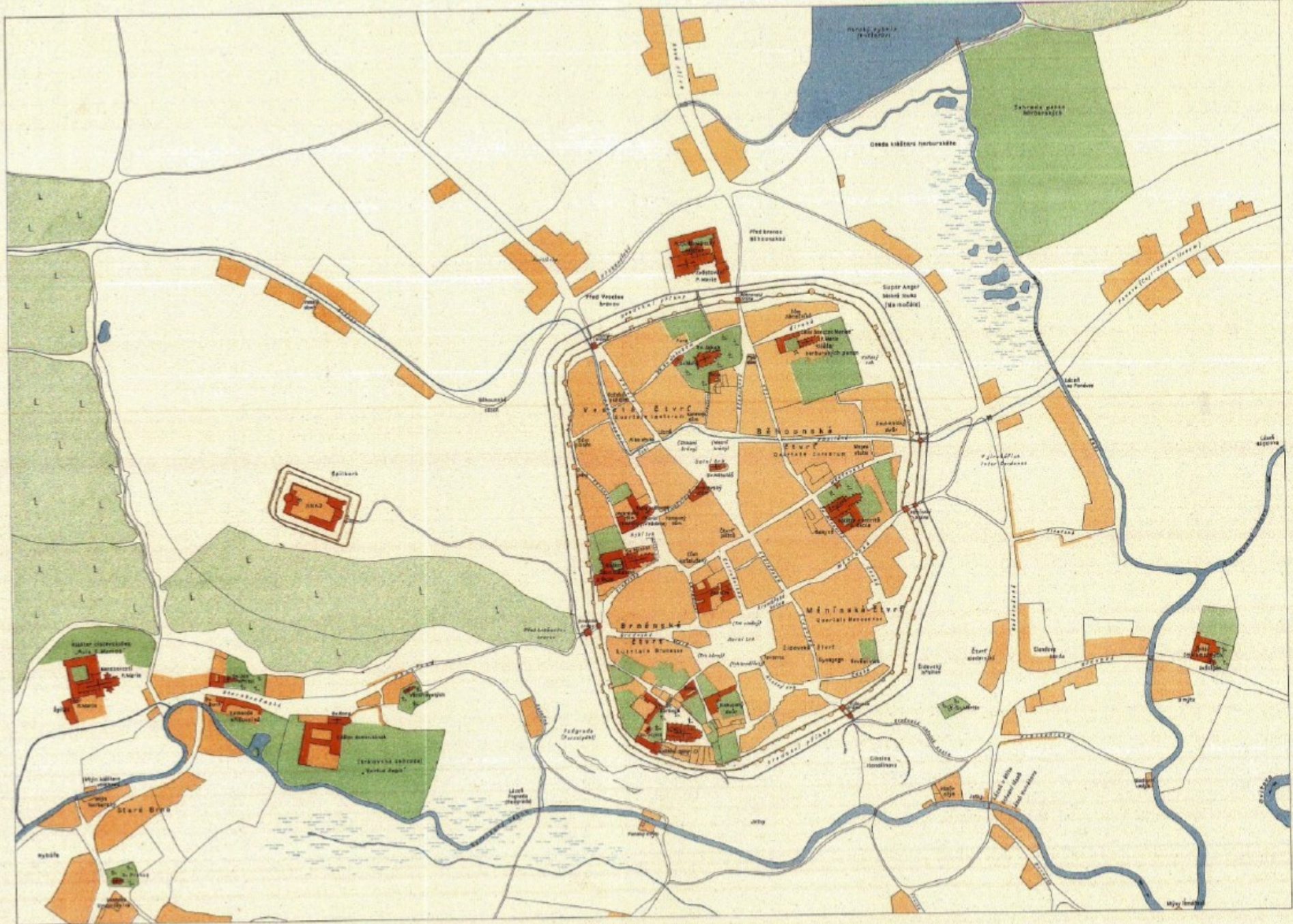
Pramen: <http://panorama.brna.cz/>

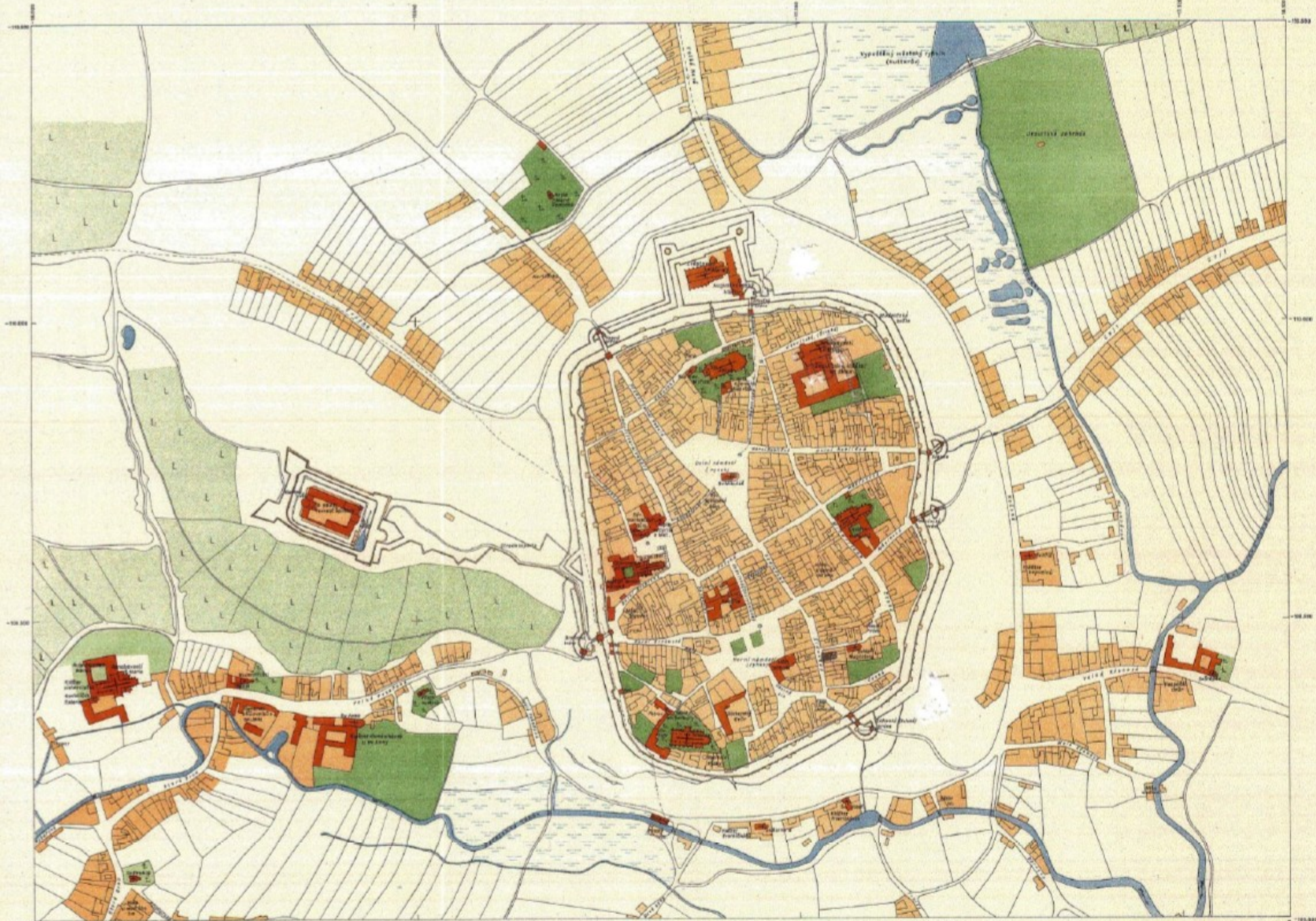


Továrny v okolí ulic Koliště, Křenová, Dornych – rok 1914

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/>.

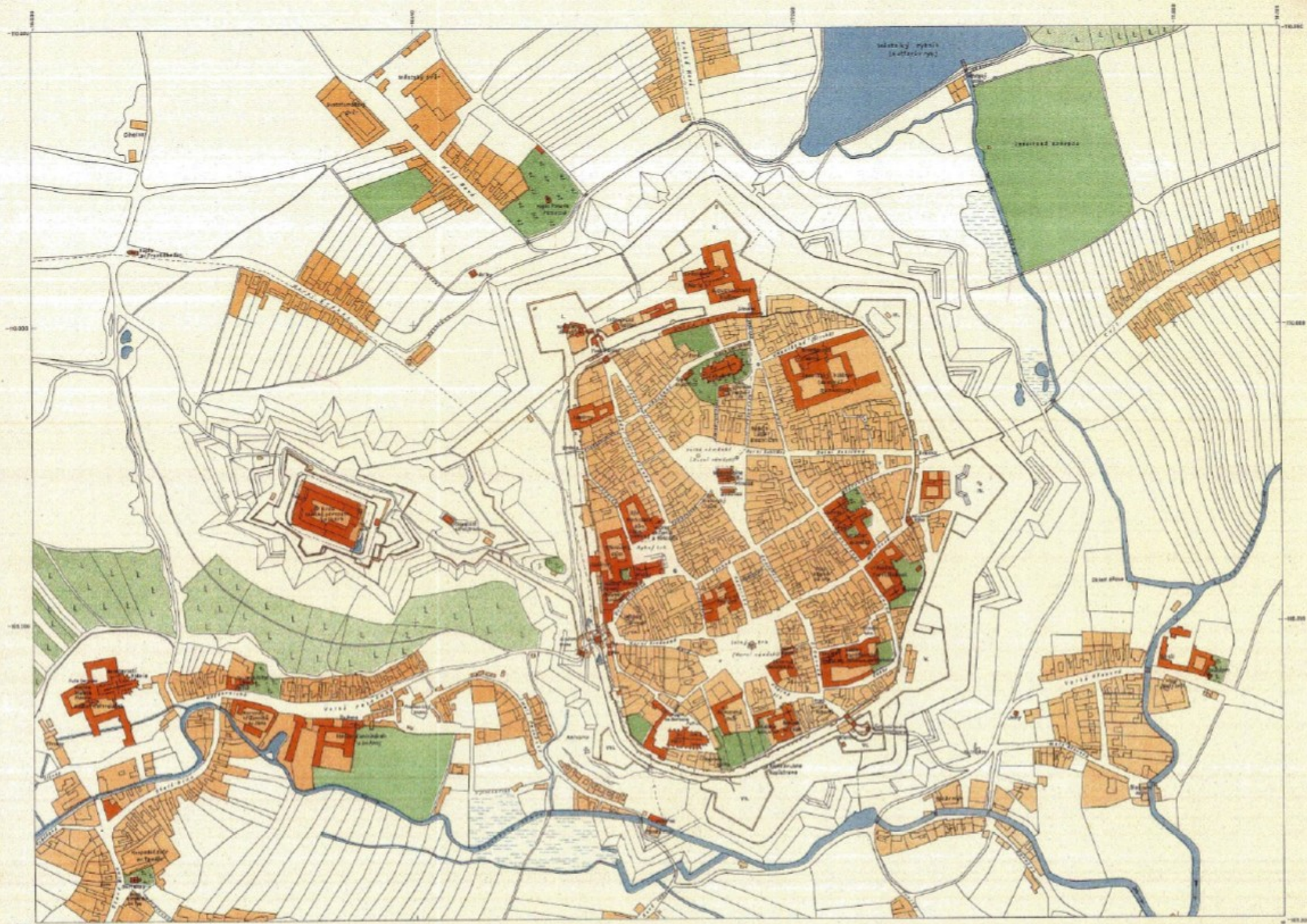






BRNO 1645

1:2680



BRNO 1749

1:2660



1230

Projekt: Město
Město: Praha

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část



1400

Projekt: Město
Město: Praha

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část



1645

Projekt: Město
Město: Praha

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

Střední část

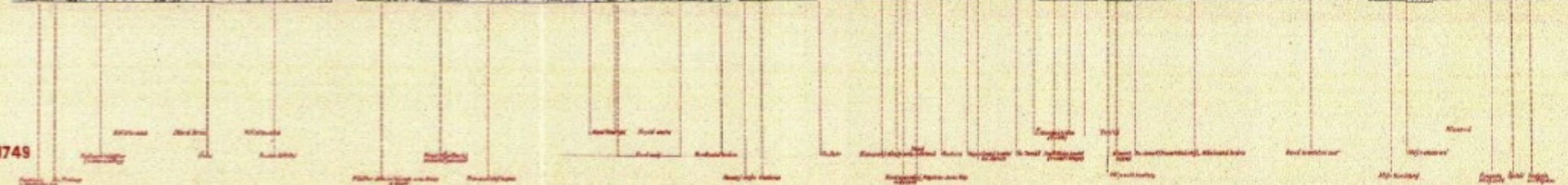
Střední část

Střední část

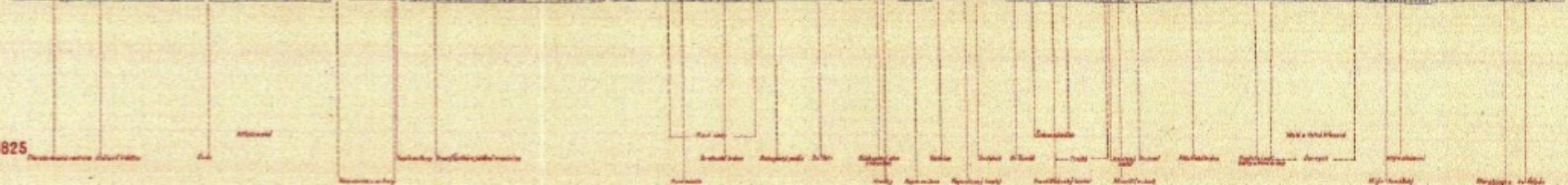
Střední část



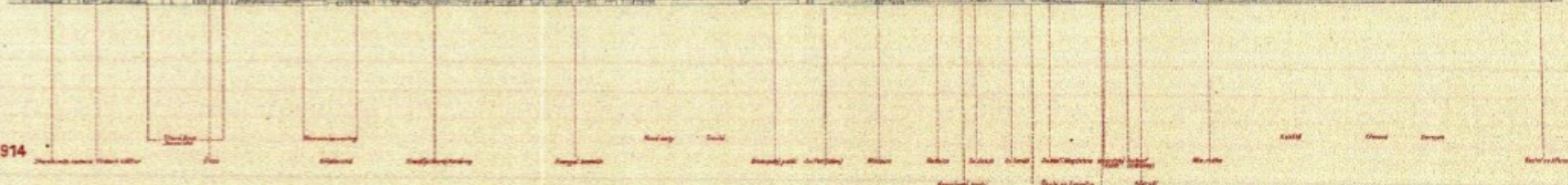
1749



1825



1914

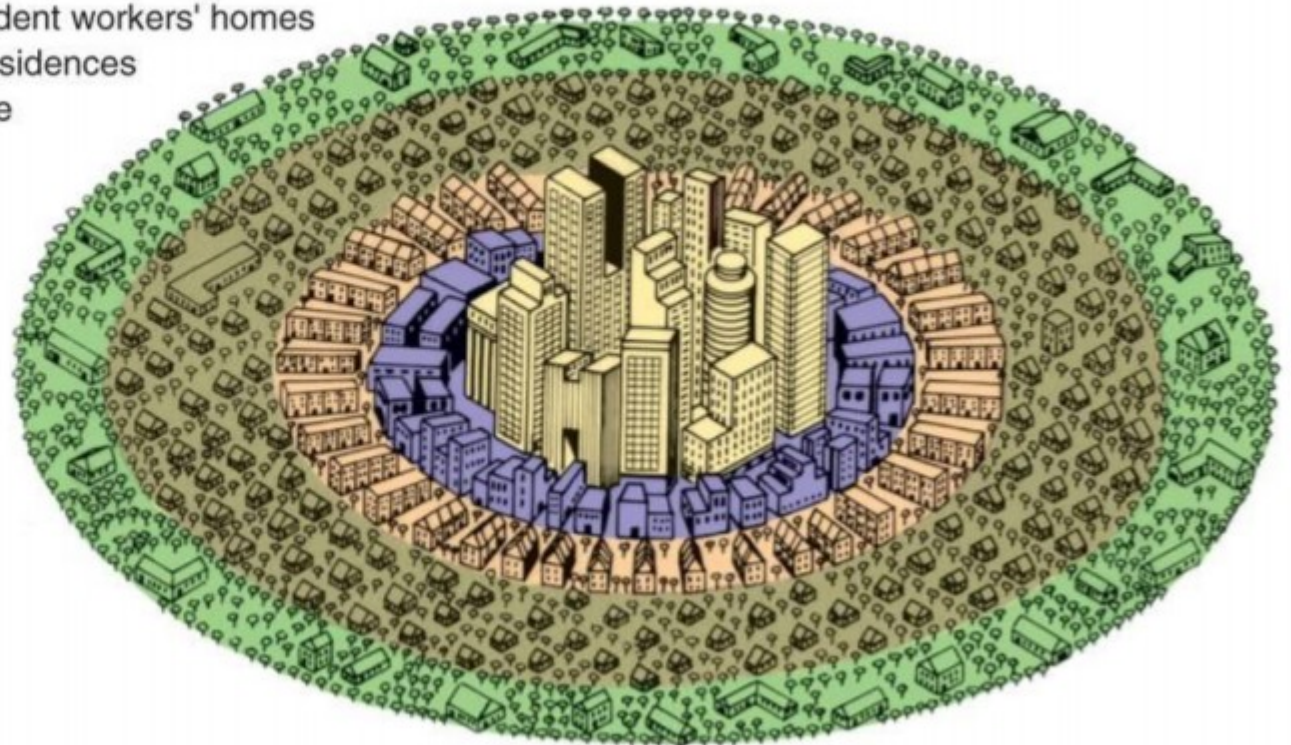
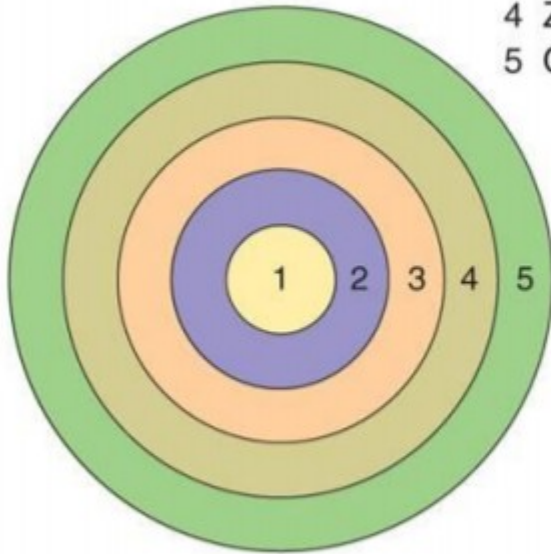


Industriální města - Chicago

- 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

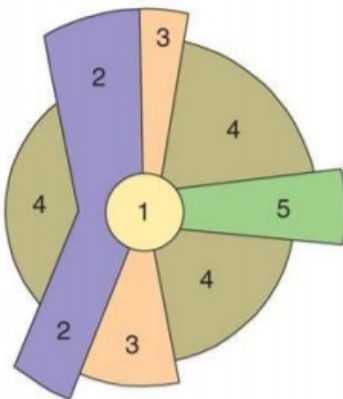
Model koncentrických zón

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

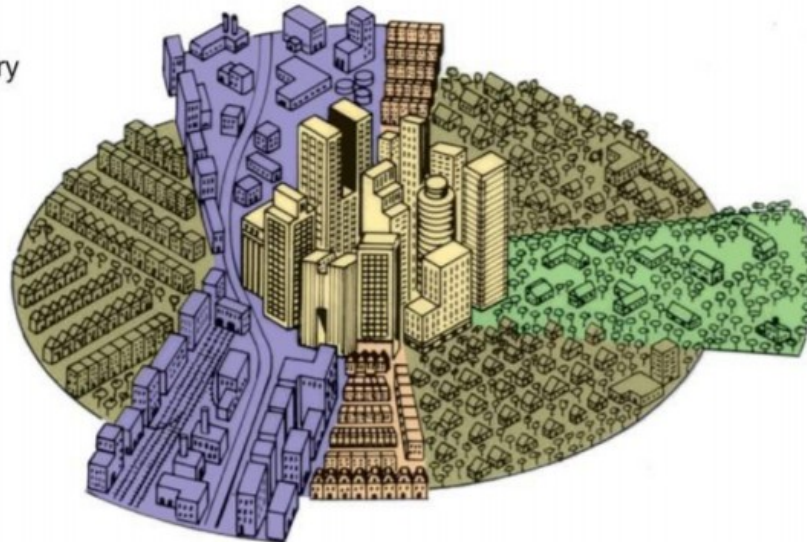


Sektorový model

- 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...)

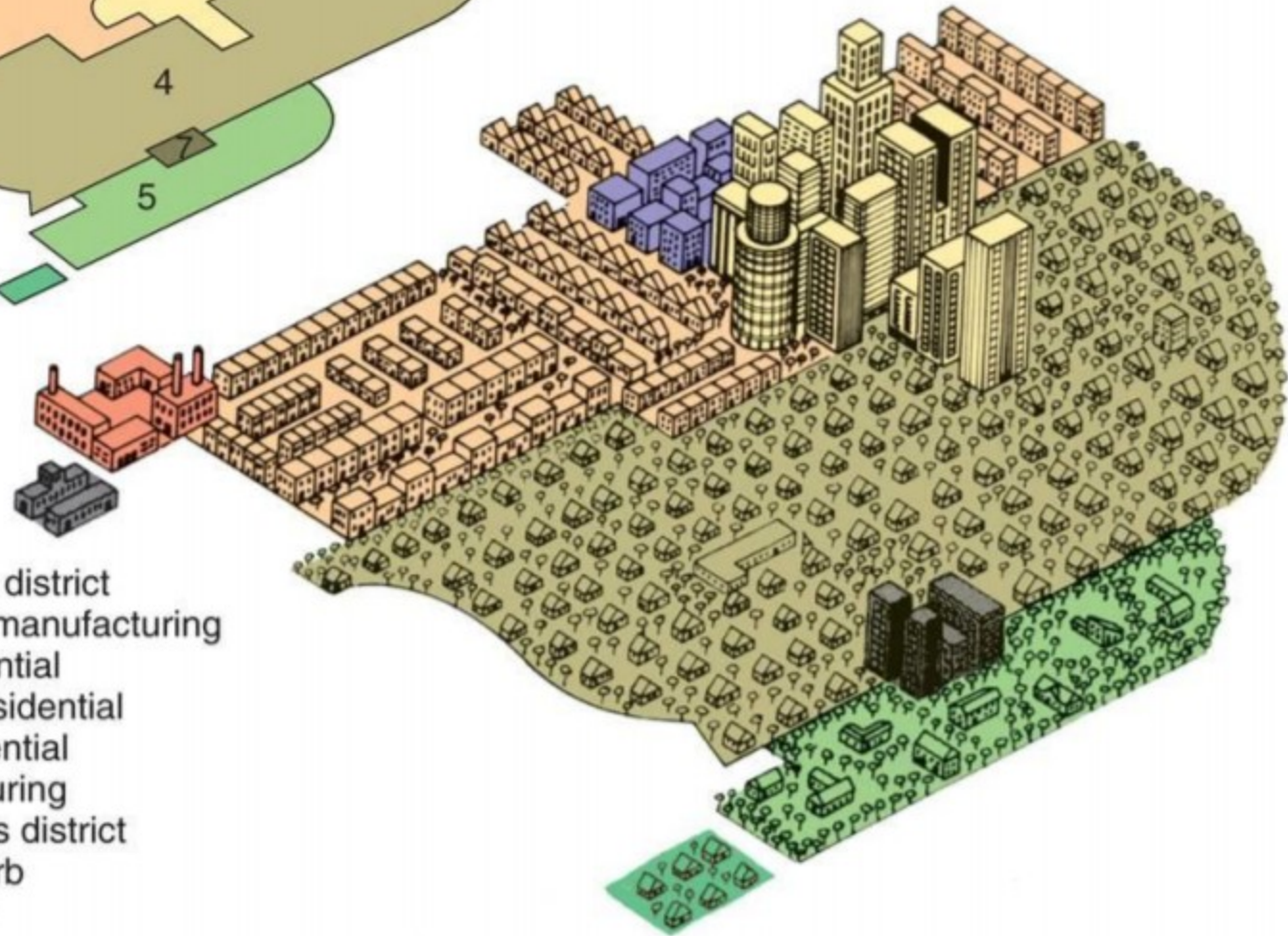
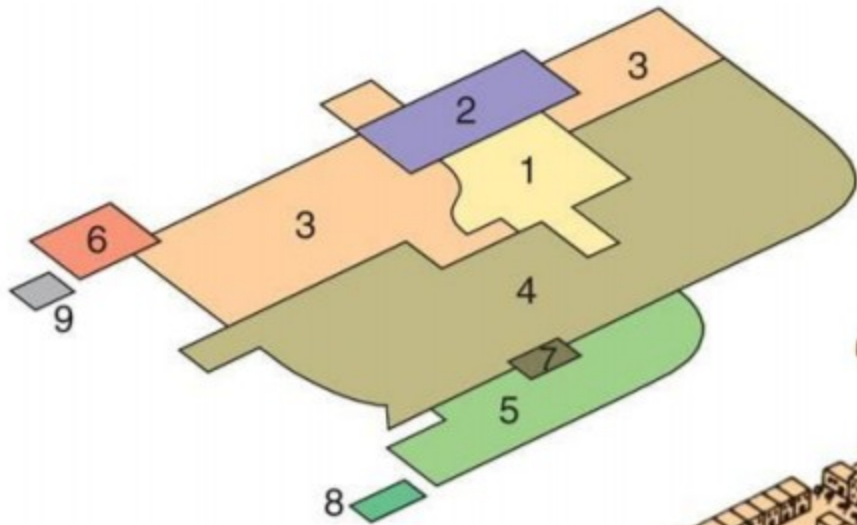


- 1 Central business district
- 2 Transportation and industry
- 3 Low-class residential
- 4 Middle-class residential
- 5 High-class residential



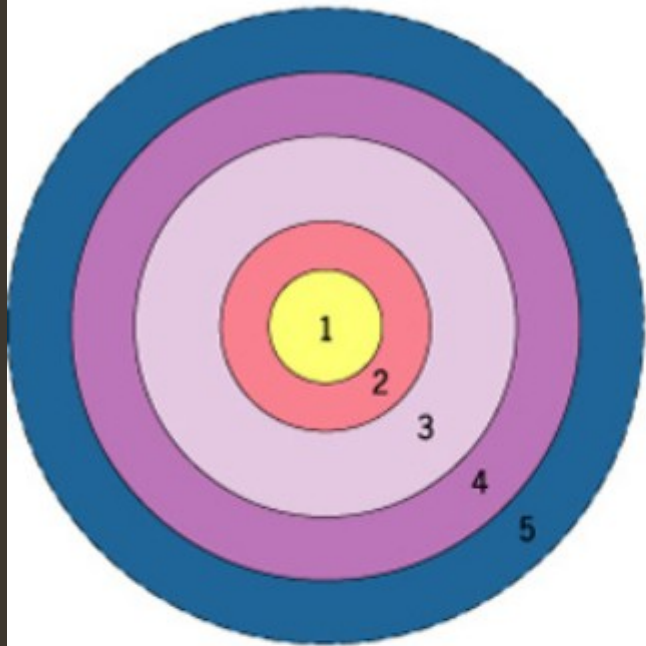
Vícejaderný model

- 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

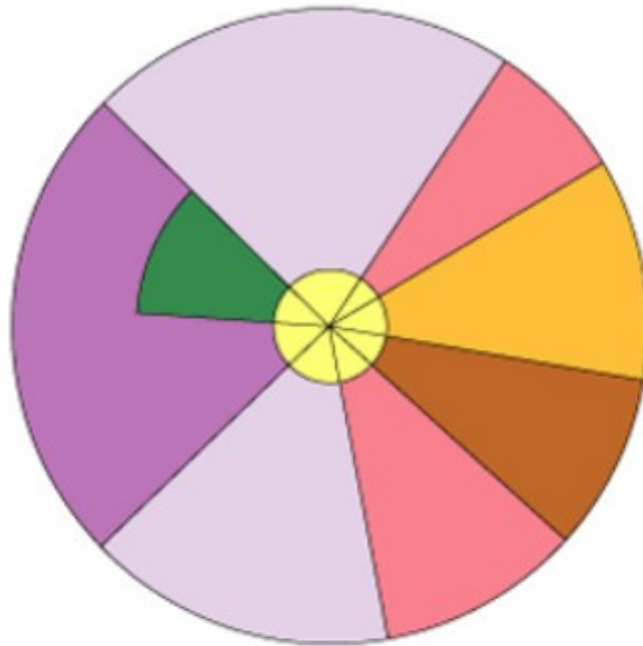
CONCENTRIC ZONE MODEL



A

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

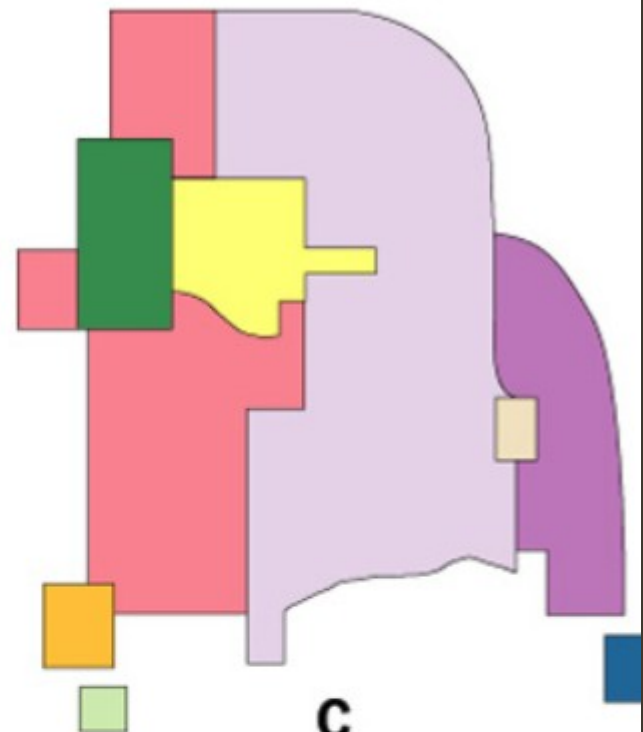
SECTOR MODEL



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

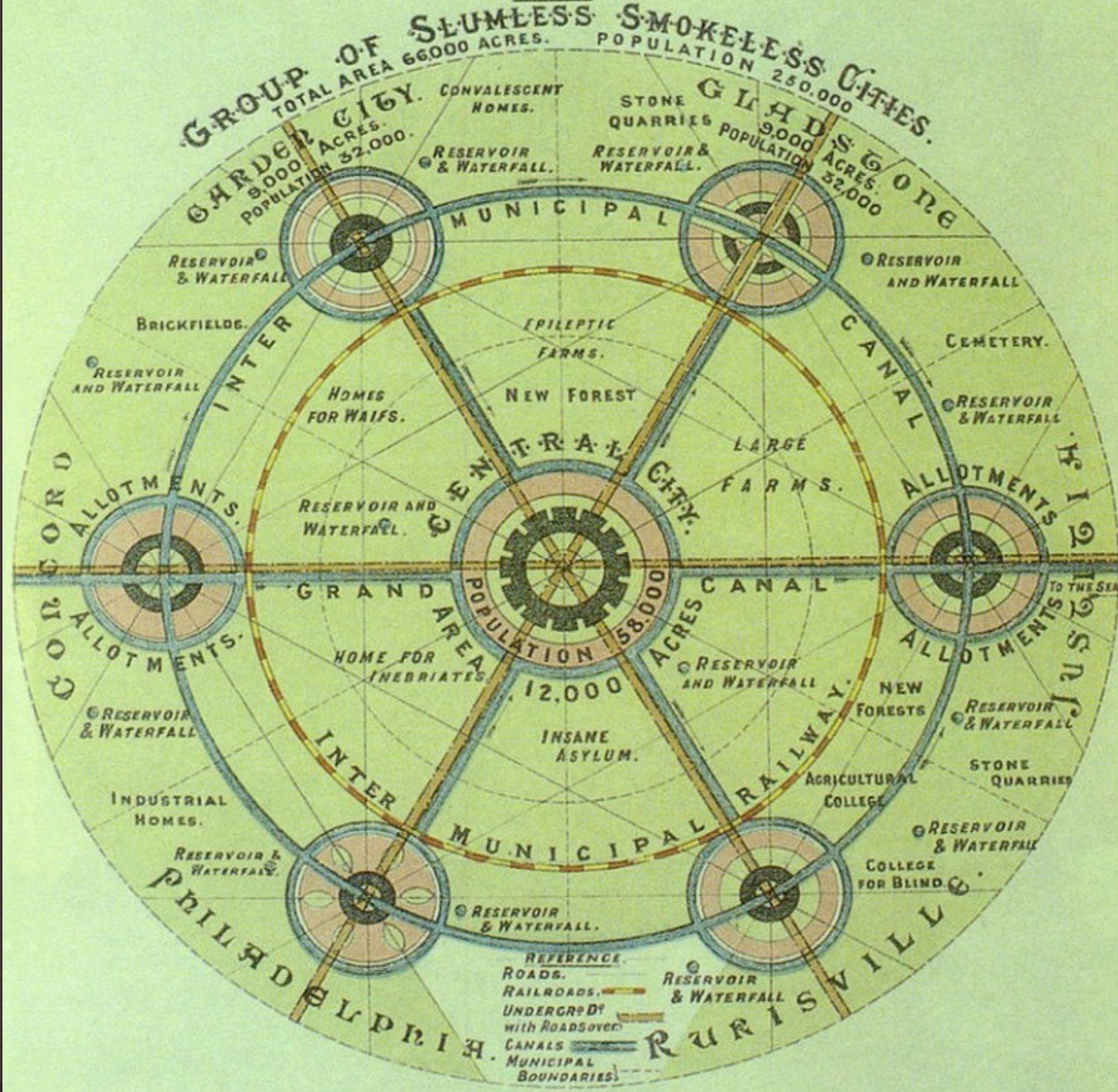
- Základní modely byly podrobeny kritice pro jejich jednoduchost a staticčnost
- Kritiky stávající modely doplňovaly
 - o vazby mezi jednotlivými komunitami
 - funkce městských zón
 - historický vývoj
 - kulturní prostředí
 - tradice
 - prestiže apod.

Zahradní město

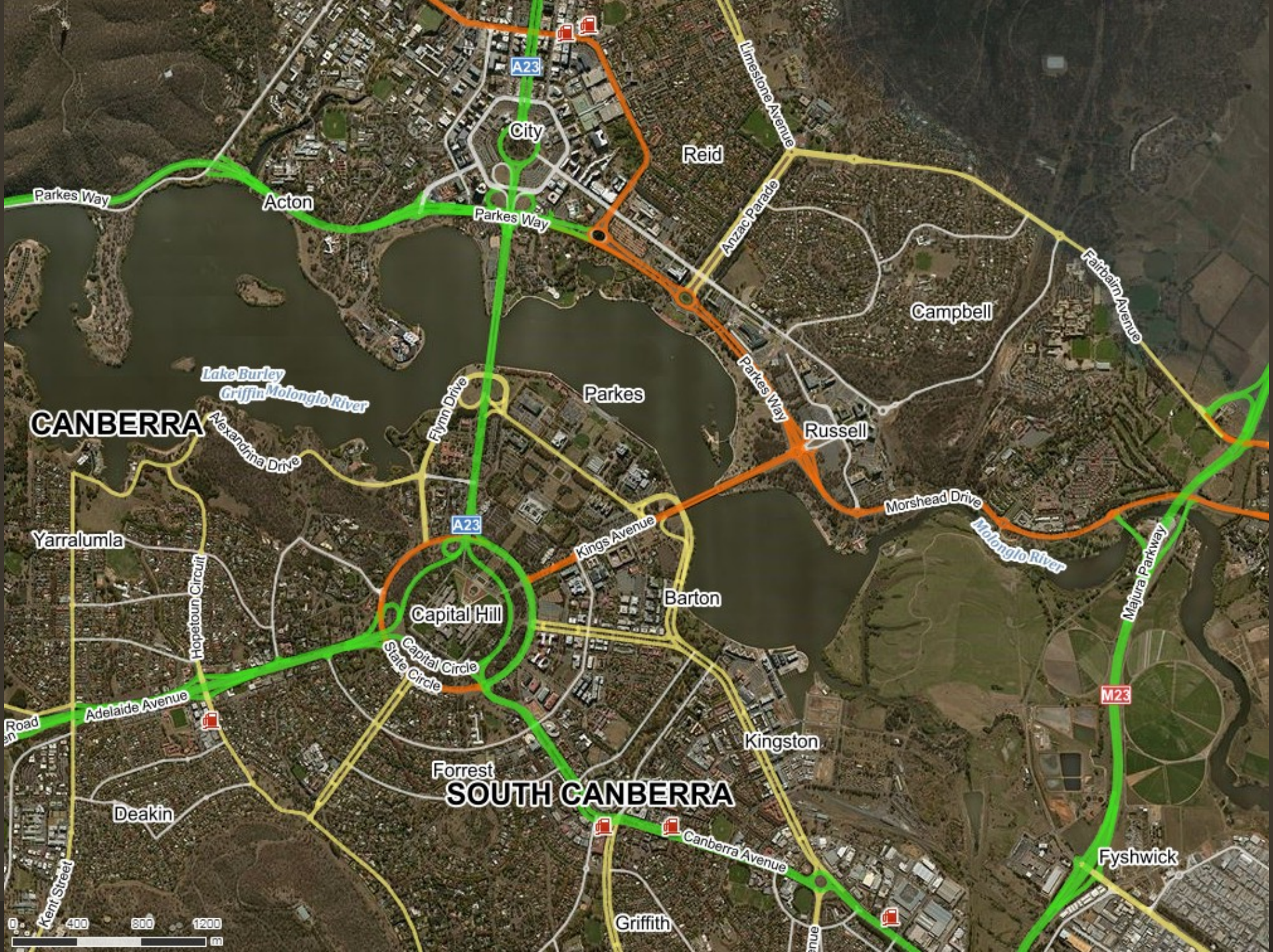
- Moderní typ plánovitě budované městské sídelní zástavby rodinnými domky
- Koncepce vznikla v Anglii v reakci na průmyslovou revoluci a migraci obyvatelstva z venkova do měst jako alternativa k nekoncepčně vznikajícím a hygienicky i esteticky podřadným chudinským dělnickým koloniím a slumům
- Původním 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

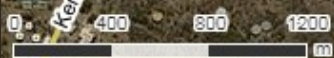


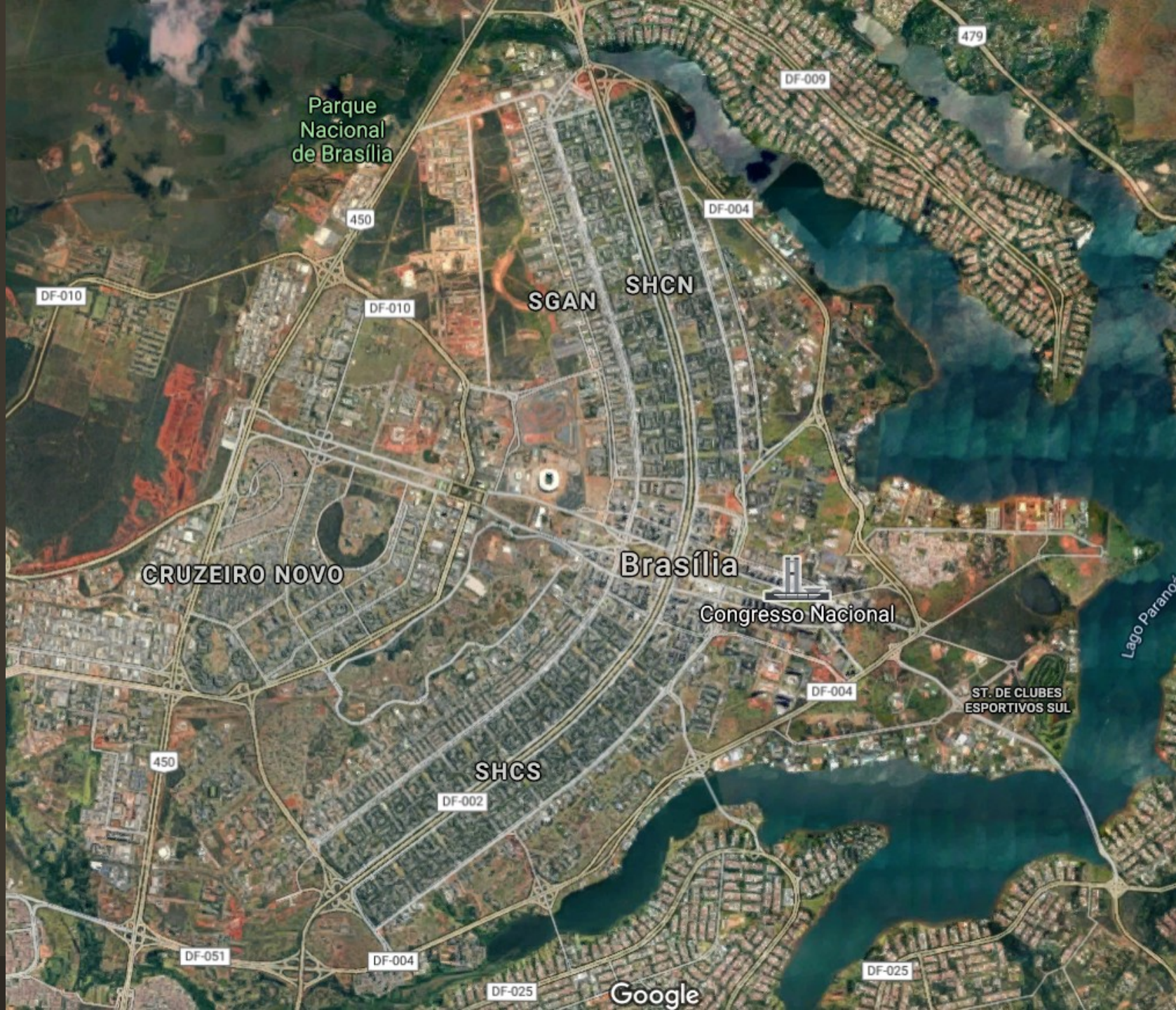
Koncepcie zahradních měst podle Ebenezera Howarda



CANBERRA

SOUTH CANBERRA





Parque Nacional de Brasília

450

DF-009

479

DF-004

DF-010

SGAN

SHCN

DF-010

CRUZEIRO NOVO

Brasília

Congresso Nacional

Lago Paranoá

ST. DE CLUBES ESPORTIVOS SUL

DF-004

450

SHCS

DF-002

DF-051

DF-004

DF-025

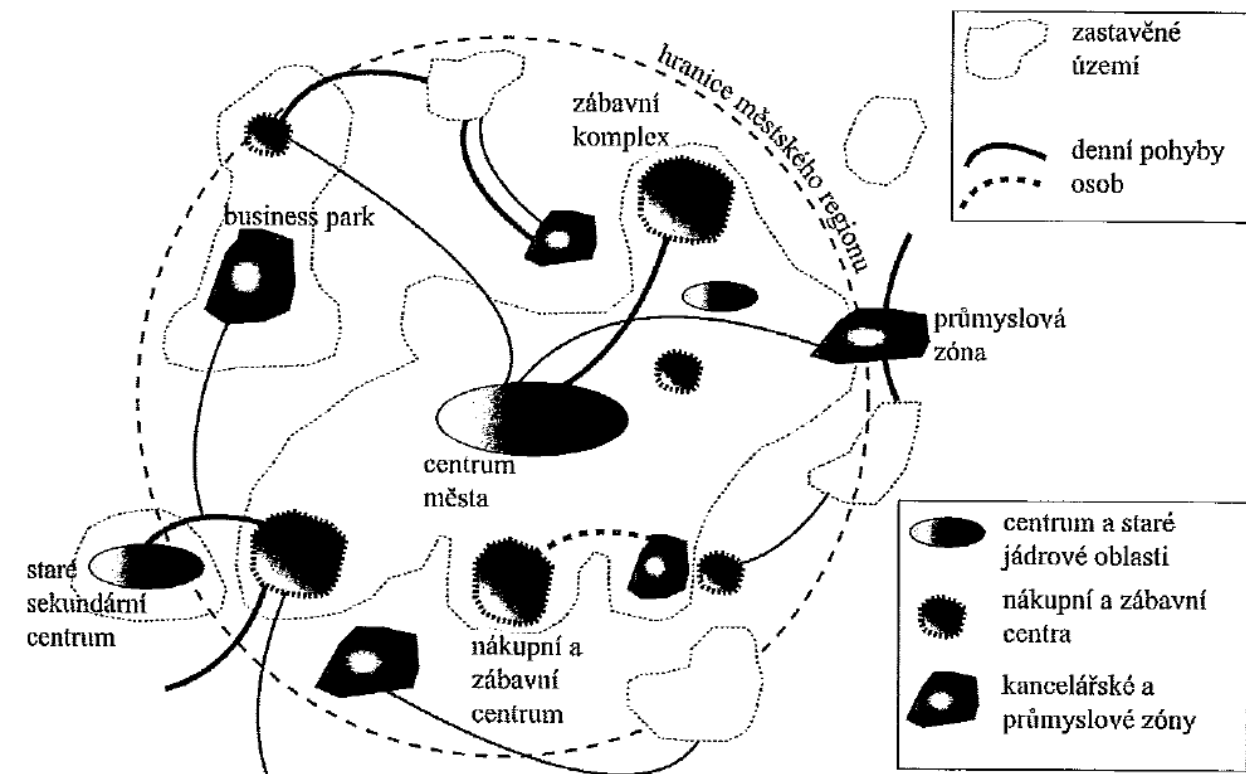
Google

DF-025

Postindustriální města

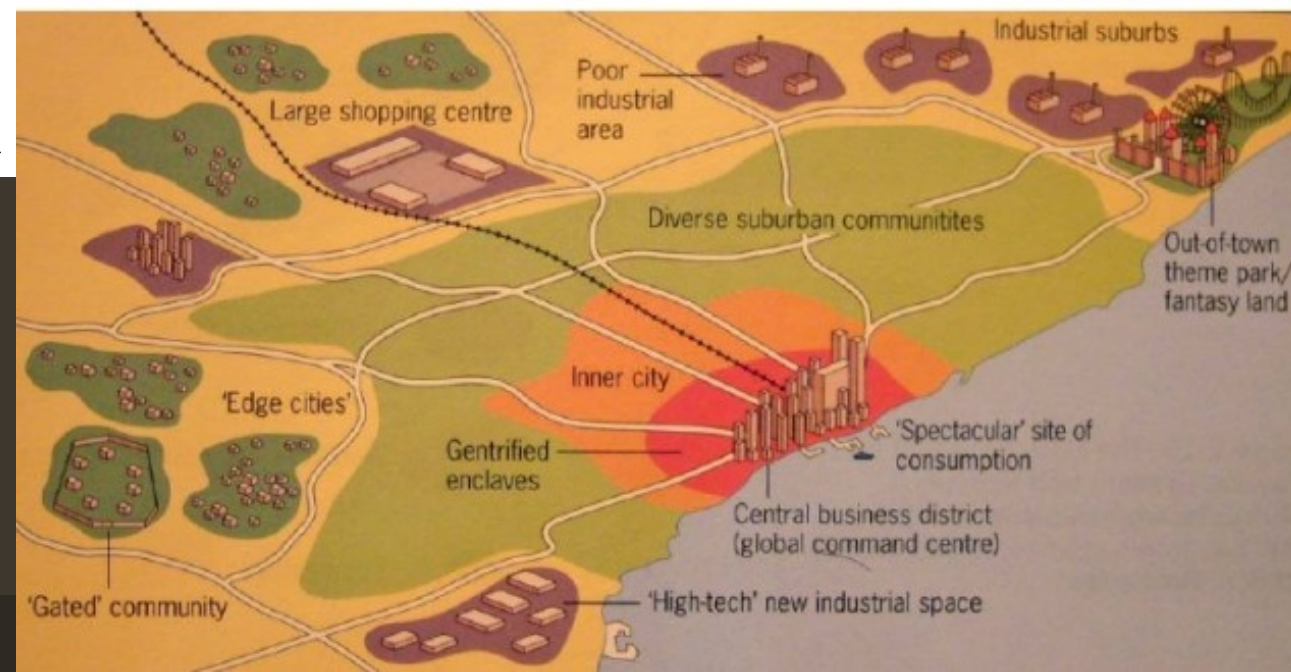
- Od 2. poloviny 20. století
- Změny přechodu od průmyslové k post-průmyslové společnosti:
 - Ekonomické změny zdůrazňující roli služeb
 - Změny ve společenské struktuře posilující roli profesionálních a technologických tříd
 - Zvýšený důraz na technologie a význam informací ve společenském životě
- 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

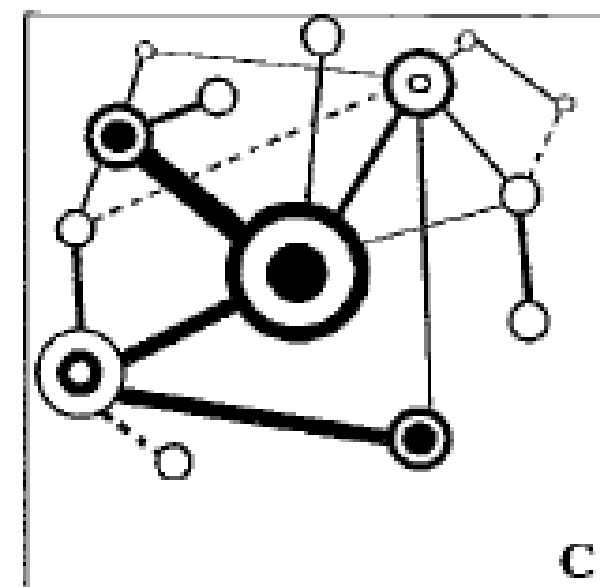
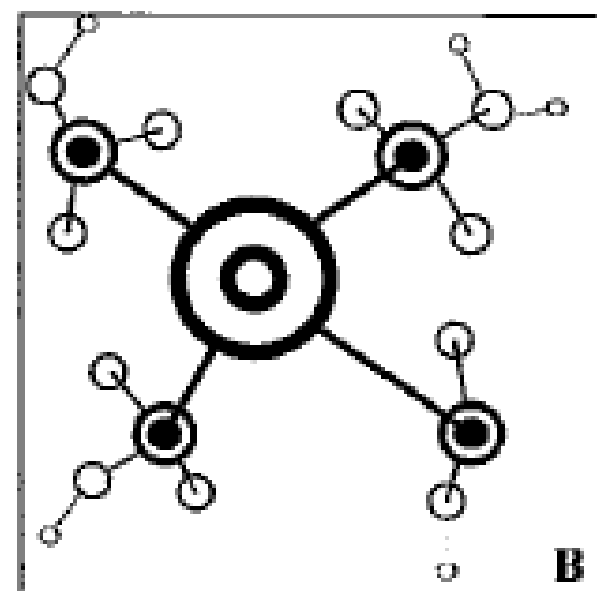
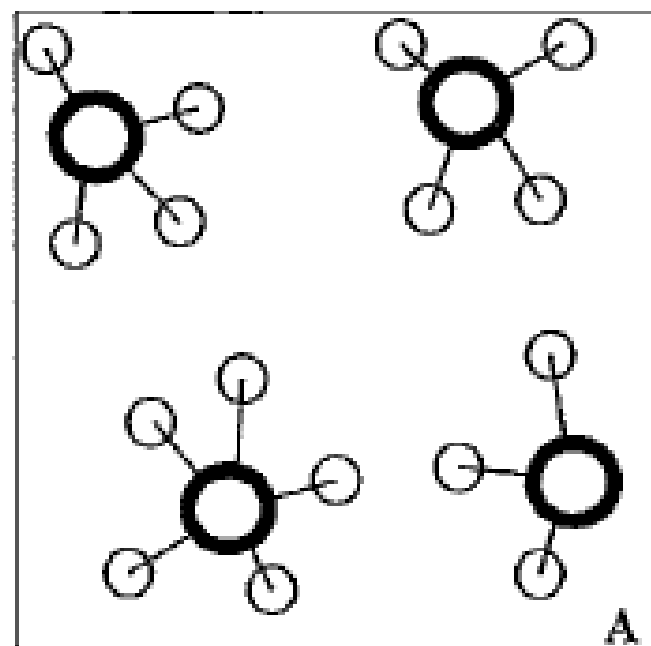


Prostorové formace v postindustriálním městě

- **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“



Obr. 3.3 Preindustriální (A), industriální (B) a postindustriální (C) fáze vývoje sídelního systému



Zdroj: Upraveno podle Herbert a Thomas 1997.

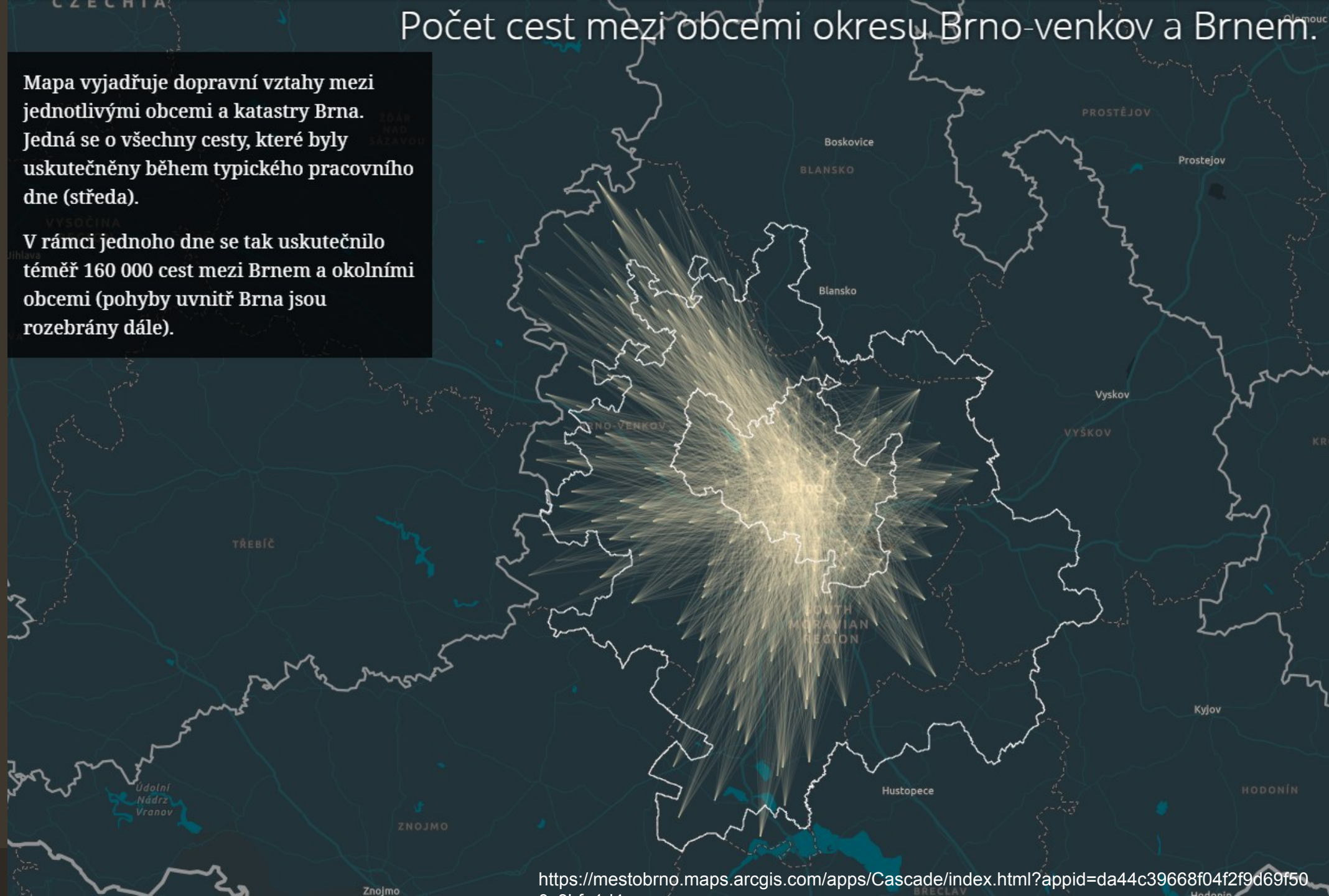
Postindustriální města

- **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**

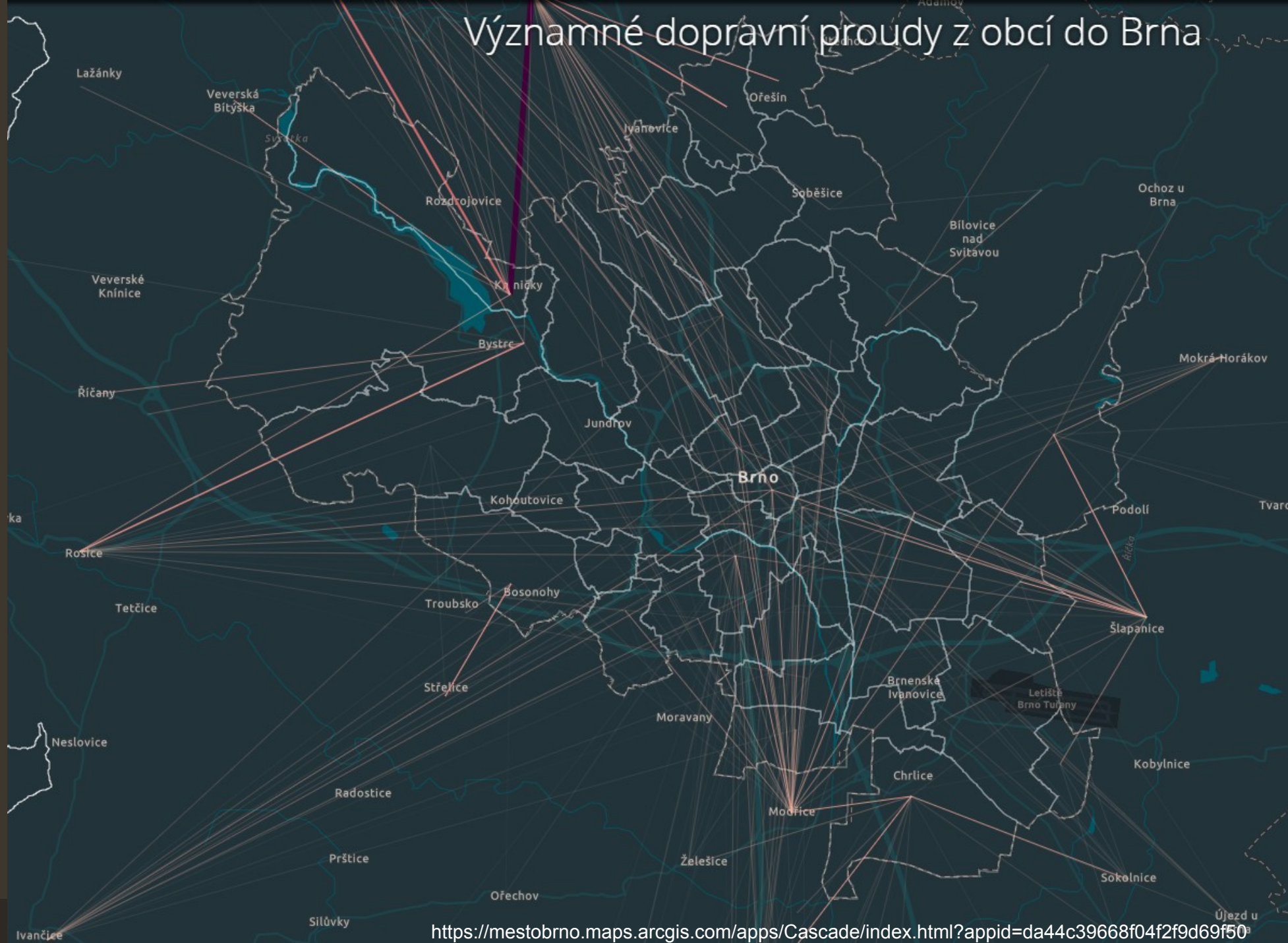
Počet cest mezi obcemi okresu Brno-venkov a Brnem.

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...