

## **Geografie sídel – města (1.)**

### **DEFINICE MĚST A DALŠÍCH MĚSTSKÝCH ÚTVARŮ**

Základní podmínkou studia měst určitého území je co nejpřesnější *definice pojmů*. Na první pohled se tento problém zdá poměrně lehký, zejména pokud porovnáváme velké město s malým zapadlým venkovským sídlem. Záležitost se však *postupně komplikuje*, začneme-li porovnávat stále menší města a stále větší vesnice – v *určitém okamžiku začne být hranice mezi městem a vesnicí zcela nezřetelná*.

Podobně *nemožné je vytvořit univerzální definici města* (respektive městských útvarů), která by byla platná pro všechny *historické epochy a oblasti světa*. Tento úkol je považován za neřešitelný – např. antická města obývaná zemědělským obyvatelstvem se z dnešního pohledu nezdají být městy apod.

Z výše uvedeného vyplývá, že *každé historické epoše, každé městské civilizaci odpovídá jiná definice města*.

### **Kritéria vymezení měst**

K pokusu definovat město a odlišit ho tak od venkovských sídel lze využít řadu *kritérií* – k nejdůležitějším patří:

#### ▪ **Administrativně-správní kritérium (statut města)**

Nejjednodušší kritérium vymezení měst – je založené na tom, že každému městu byla v minulosti udělena určitá práva, tzv. *privilegia*, získávaná obvykle od panovníka nebo šlechty (královská města, hornická města, poddanská města). Obdobně je dodnes v řadě států (včetně ČR) městům udělován *statut města*, či jsou určitá sídla zařazena do *seznamu měst*.

*Výhoda kritéria:* jednoznačnost

*Nevýhody kritéria:*

- mnohá v minulosti významná města postupně upadla, ztratila městský charakter, nicméně statut města si uchovávají i nadále (či ho na základě tohoto kritéria v ČR v průběhu 90. let opětovně získala – např. Úsov, Štítý),
- jiná sídla se postupem doby rozvinula, fakticky se stala městy, nicméně statut města jim nemusel být udělen (respektive trvalo dlouhou dobu, než ho získala – např. průmyslová města vzniklá v době průmyslové revoluce).

#### ▪ **Statistické (velikostní) kritérium**

Toto kritérium je trochu přesnější, hranice *počtu obyvatel* se často spojuje s *podílem zemědělského obyvatelstva*, mezi praxí jednotlivých zemí existují *významné rozdíly* – příklady:

- *Mezinárodní statistický kongres* (Viedeň, 1887) navrhl vést hranici mezi městem a venkovským sídlem na hodnotě *2 000 obyvatel* za předpokladu, že těch 2 000 obyvatel žije v jádře sídla (v hlavním, největším sídle města), a že nejvíce 25 % obyvatel pracuje v zemědělství;
- *Jižní Korea* – hranice 4 000 obyvatel,
- *Indie* – hranice 5 000 obyvatel,

- *Irsko* – hranice 1 500 obyvatel,
- v bývalém *SSSR* se městy stávala sídla s více než 12 000 obyvateli a s méně než 15 % obyvatelstva zaměstnaného v zemědělství (údaje platí pro *RSFSR*),
- ...

*Výhoda kritéria:* jednoznačnost

*Nevýhody kritéria:*

- v některých státech existují sídla až s několika desítkami tisíc obyvatel, přičemž to jsou v podstatě zemědělská a tudíž venkovská sídla – např. Španělsko, Maďarsko aj.,
- na druhé straně existují málo lidnatá sídla s několika stovkami obyvatel, jež ve svém okolí plní funkci městských středisek – např. západ USA, Švédsko (města s 200 obyvateli), Pobaltí aj.,

*Velikostní kritérium nemůže sloužit jako základní, ale pouze jako pomocné kritérium.*

▪ ***Kritérium fyziognomie města (vzhled)***

Toto kritérium usiluje o vymezení měst na základě *vnějšího vzhledu (fyziognomie) sídel*. Kritérium mohlo mít velkou hodnotu zejména v *minulosti*, kdy město bylo *architektonicky zcela odlišným*, jasně odděleným útvarem, který nebylo možné zaměnit s venkovským sídlem.

I dnes lze částečně uplatnit – ve velkých městech bývají výškové budovy, administrativní neobývané budovy (pouze kanceláře), nákupní a zábavní střediska apod., ale jde spíše o výsadu větších měst a neplatí to absolutně, tzn. Tímto způsobem se neodliší malá města × velké vesnice!!!

*Nevýhody kritéria:*

- mnohá bývalá města a městečka upadla, stala se zemědělskými sídly, nicméně se zachovala svůj výstavný městský vzhled,
- jiná sídla – navzdory svému venkovskému vzhledu – začala plnit funkci městských středisek,
- v současnosti je toto kritérium použitelné jen ztěží i z toho důvodu, že vzhled usedlostí se v důsledku používaných stavebních technologií a celkové unifikace mezi městy a venkovem ve vyspělých zemích světa již příliš neliší

▪ ***Kritérium městských funkcí***

Kritérium je založeno na skutečnosti, že pro města jsou charakteristické určité *funkce (činnosti) jako:*

- *obchod*,
- *řemesla*,
- *administrativa*,
- *průmysl atd.*,

zatímco pro venkov jsou typickými činnostmi zemědělství, chov dobytka, rybolov, lesnictví apod.

Zdá se, že činnost obyvatelstva, tj. funkce a vztah sídla ke svému zázemí tvoří **jedno z hlavních kritérií vymežování měst**, přestože i zde lze nalézt *výjimky* – např. v mnoha

územích lze nalézt sídla, v nichž většina obyvatel pracuje v průmyslu, avšak nelze je označit za města (např. vesnice s továrnou – proto se někdy vymezují tzv. přechodná sídla).

▪ **Kritérium městského života**

Toto kritérium úzce souvisí s kritériem městských funkcí, jeho nástup souvisí s intenzivnějším propojováním geografického a sociologického pohledu na problematiku města. Jde o to, že život městského obyvatelstva, pokud jde o:

- charakter zaměstnání,
- rytmus života,
- sociální stratifikaci,
- větší anonymita života,
- větší kriminalita,
- ...

se významně liší od způsobu života venkovského obyvatelstva.

Při vymezování měst je na základě výše uvedeného nejvhodnější používat **kombinaci několika kritérií**, čím více kritérií je použito, tím bude vymezení měst objektivnější. **V konkrétním území je rozlišení mezi městy a venkovem obvykle otázkou úzu, zvyklosti, přesně definovaná hranice neexistuje.**

Definice města podle J. Beaujeu-Garnier, J. Chabot (1963):

**„V každém státě je městem to sídlo, v němž se obyvatelé státu cítí být ve městě.“**

Vývoj velkých měst pokračuje k tomu, že **velká města se mění na složitější městské útvary – aglomerace, konurbace a megalopole, jež představují rozsáhlé prostorové útvary**, někdy se používá termín **městské regiony**. Také při jejich vymezování se používají výše uvedená kritéria, respektive na jejich základě odvozené parametry a metody používané na delimitaci regionů.

Příklad – vymezení SMA, SMSA (Standard Metropolitan Areas, Standard Metropolitan Statistical Areas) v USA – kritéria:

- seskupení s více než 100 tis. obyvatel,
- jádrem SMA je město, které musí mít alespoň 50 tis. obyvatel,
- 60 % obyvatel musí pracovat mimo zemědělství.

**Aglomerace** = seskupení většího počtu sídelních útvarů (měst a příměstských sídel), v němž je hlavním článkem **jedno větší město** (někdy tzv. mateřské město), důležitým rysem je existence funkčních vazeb, jež propojují všechna sídla aglomerace právě s jedním centrálním městem.

**Konurbace** = obvykle jde o **soubory blízko ležících, zhruba stejně velkých, administrativně samostatných měst**. Významný rozdíl oproti aglomeraci spočívá v tom, že funkční vazby mezi městy jsou více **rozptýlené**, žádné město nebývá zcela dominantní, vazby jsou všesměrné mezi všemi zařazenými městy.

**Megalopolis** = rozsáhlé pásy **urbanizovaného prostoru**, v nichž je soustředěno několik milionových a velký počet 100 tisícových měst. Příklady:

- Boston – Washington,
- Chicago – Detroit – Pittsburgh,
- San Francisco – Los Angeles – San Diego,

- Montreal – Toronto – Windsor,
- Randstad (Amsterdam – Rotterdam – Den Haag)
- Porúří – Porýní,
- Tokyo – Yokohama,
- Osaka – Kobe – Kyoto.

### *World city*

### *Gateway*

## **FUNKCE MĚST**

Jedním ze základních znaků měst, jehož studiu věnuje geografie sídel velkou pozornost, jsou ***funkce měst, tj. studium činností a aktivit, jež město zajišťuje, a to nejen pro sebe a své obyvatelstvo, ale i pro širší okolí.***

Termín funkce byl převzat z *fyzologie* a připodobňuje město *orgánu, který plní určité funkce v rámci většího geografického celku.* Jako první tento termín použil už F. Ratzel (1981).

Z hlediska významu je možné rozlišit *dvě skupiny funkcí města:*

- ***Městotvorné funkce (basic sector)*** = zahrnují takové činnosti a aktivity výrobního i nevýrobního charakteru, jež *vyrábějí produkty nebo poskytují služby pro obyvatelstvo mimo město* (např. výroba zboží (mikrovláknových trub aj.), jež se prodává na širším trhu apod.).

Díky těmto funkcím roste význam města, jinými slovy, *město se rozvíjí tak, jak se rozvíjejí jeho městotvorné funkce*, v případě jejich stagnace nebo úpadku, stagnuje či upadá i město samotné - příčinou je skutečnost, že *zboží prodávané mimo území města zajišťuje přísun peněz do města.*

Každá městotvorná funkce má současně určitý *specifický prostorový dosah:*

- *lokální funkce* = funkce, jež mají vztah pouze k bezprostřednímu okolí města,
- *regionální a nadregionální funkce* = funkce, jež mají vztah k širšímu okolí města.

- ***Městoobslužné funkce (nonbasic sector, service sector)*** = zahrnují takové činnosti a aktivity výrobního i nevýrobního charakteru, jež *vyrábějí produkty nebo poskytují služby pro obyvatelstvo vlastního města nebo zajišťují chod města samotného.*

Do této oblasti patří např. následující *činnosti a profese:*

- úklid a údržba ulic,
- městská administrativa,
- učitelé pracující v městských školách,
- ...

Všeobecně platí závislost, že *velikost a význam městoobslužných funkcí roste s velikostí města.* Důležitý je přitom zejména ***poměr mezi počtem pracovníků v městotvorných a městoobslužných funkcích*** – ten v největších městech zhruba odpovídá poměru 1 : 2, tzn. že na 50 pracovníků v městotvorných funkcích „připadá“ asi 100 pracovníků v městoobslužné sféře.

*Ekonomická expanze města v tomto duchu proto má významný **multiplikační důsledek**, a to nejenom na velikost pracovní síly, ale i na celkový počet obyvatel města.*

Rozlišení mezi činnostmi a profesemi řazenými mezi městotvorné nebo městoobslužné funkcemi bývá většinou *složitý problém* – např. advokáti poskytují služby klientům ze zázemí města tak i obyvatelům měst, podobně to platí i u řady dalších profesí - důležité je uvědomit si, že *město poskytuje činnosti a služby svému okolí, čímž se odlišuje od venkovských sídel.*

Na základě zastoupení funkcí ve městech, tedy přesněji řečeno na základě *struktury zaměstnanosti v městotvorné a městoobslužné sféře*, lze vytvořit jednoduchou **funkční typologii měst**. Ta je založena na *rozlišení základních funkcí, jež město zajišťuje*.

Obecně platnou skutečností je, že *naprostá většina měst (hlavně větších) se vyznačuje různorodostí funkcí, jež zajišťují*. Při tom však lze nicméně konstatovat, že v některých městech určitá funkce dominuje více než jiné – hovoří se o *funkční specializaci*.

Funkční specializace byla charakteristická již pro evropská města před průmyslovou revolucí, nicméně *průmyslová revoluce jí dodala zcela nový význam*. Většina asociací spojujících název města s průmyslovým výrobkem (např. Detroit = auta, Manchester = manšestr, Jablonec nad Nisou = bižuterie apod.) však již do současné doby poněkud *zestábla*. Samozřejmě ani v minulosti v uvedených městech nebyla výroba příslušného produktu jedinou funkcí, byla pouze poněkud nadproporčně zastoupena.

*Nicméně lze konstatovat, že tato města s významnější funkční specializací zůstávají spíše menší. Obecně platí, že s růstem měst obvykle klesá jejich funkční specializace, jinými slovy s růstem velikosti města se zvětšuje rozmanitost funkcí, jež zajišťuje.*

Také *v našem prostředí* byly studovány funkční typologie měst – např. O. Bašovský (1989) používá *následující typologii*:

- *města s vlastní ekonomickou základnou* = jde o města, jejichž *rozvoj se opírá o vlastní, v městě lokalizované ekonomické funkce*, města tohoto typu se člení na dvě základní skupiny:
  - *monofunkční města* = města, v jejichž funkční struktuře má rozhodující postavení jedna funkce, může jít o města:
    - *průmyslová* (horní města × města se zpracovatelským průmyslem),
    - *dopravní* (jen zřídka samostatná funkce – např. Čierna nad Tisou),
    - *obchodní* (lokální tržní centra a faktorie × města kontinentálního obchodu × přístavy - města zámořského obchodu),
    - *administrativně-správní* (hlavní města, světová hlavní města – sídla OSN, ...),
    - *léčebně-rekreační* (lázně, cestovní ruch – Pec pod Sněžkou),
    - *religiózní*
    - *univerzitní, vědecká* (Oxford, Harvard, ...),
    - *obranná* (např. města vzniklá v podhradí, při pevnostech, válečné přístavy),
    - *jiná*
  - *polyfunkční města* = města, v jejichž funkční struktuře má rozhodující význam více funkcí najednou, města je možné podrobněji členit podle kombinací jednotlivých funkcí. Jde pravděpodobně o *nejčastější typ měst*.

- **města bez vlastní ekonomické základny** = mezi tato města obvykle patří *města s obytnou funkcí*, podstatná část ekonomicky aktivních obyvatel v daném městě pouze bydlí, avšak ekonomické aktivity vykonává v sousedním větším městě.

## **GEOGRAFICKÁ POLOHA MĚST**

Analýza polohy města je *složitý úkol*, jeho smysl spočívá především v **rozpoznání potenciálu rozvoje města při jeho vzniku a v různých historických a společenských epochách** (změny vnímání výhodnosti × nevýhodnosti určitých skutečností).

V zásadě lze rozlišit **dva základní typy polohy měst**:

- **Geografická poloha** (též *mezo- a makropoloha, širší, geografická poloha, situation*) = *vztah města ke geografickým jevům určité širší oblasti*, např. poloha města vůči:
  - významným *dopravním* tahům,
  - úrodné *zemědělské* půdě,
  - výrobním závodům,
  - jiným *městům* apod.,

zkrátka jde o *vztah města k jeho blízkému i vzdálenějšímu okolí*.

Situace města se zpravidla charakterizuje pouze *pro větší města*, často jde o faktor, jímž lze vysvětlit růst a úspěšnost některých měst.

Situace města se může v čase **měnit**:

- **největší města světa svou situaci průběhem času trvale zlepšují**, příkladem může být *Paříž*.

Sídlo Paříž bylo založeno již v předrománském období dlouho před tím, než se řeka Seina stala významnou dopravní tepnou a dlouho před tím, než se Pařížská kotlina stala jednou z ekonomicky nejvýkonnějších oblastí Evropy.

*Průběhem doby situační výhodnost města postupně rostla. S růstem prosperity svého zázemí, rostla i Paříž. Paříž se postupně stala výrazně multifunkčním městem – náboženským a kulturním centrem, hlavním městem, průmyslovým obrem a místem lokalizace high-tech. Díky své centrální poloze a dobré dopravní dostupnosti (poloha na splavné řece, neexistence přírodních bariér apod.) jak v rámci prosperující Pařížské pánve tak i v rámci celé země, Paříž postupně zastínila ostatní francouzská města. Dnes je s téměř 10 mil. obyvateli jedním z nejvýznamnějších evropských měst, stala se rozlehlou metropolitní oblastí. Lyon, druhé největší město Francie odpovídá svou velikostí zhruba jedné sedmině velikosti Paříže!!!*

Podobných příkladů by bylo možné uvést velké množství.

- **situace města se může průběhem doby také zhoršit** – takový vývoj může být dán *vyčerpáním přírodních zdrojů, opakovanými neúrodami, klimatickou změnou, politickým vývojem apod.*

Příkladem může být *Berlín* (myslen je Západní Berlín), který těžce trpěl nejenom v důsledku poničení v průběhu II. světové války, ale také následkem rozdělení Německa, které městu vzalo značnou část jeho zázemí.

Podobný efekt zhoršení situace města je možné sledovat zcela v jiném měřítku např. *po výstavbě obchvatu města* – v důsledku zprovoznění lze sledovat zklidnění center měst, pokles tržeb restaurací, obchodů, benzinových stanic a jiných služeb v centru města.

- **Topografická poloha** (též *mikropoloha, site*) = *vztah města k místním geografickým jevům.*

Každé město se vyznačuje osobitými, neopakovatelnými rysy topografické polohy; termín *site* se tedy vztahuje ke *skutečným fyzickým vlastnostem místa*, v němž město leží.

Z tohoto hlediska se rozlišuje *fyzickogeografická* a *ekonomickogeografická* poloha měst.

Vznik a rozvoj konkrétního města *není obvykle ovlivněn pouze jedním druhem* fyzickogeografické nebo socioekonomické polohy, často je obtížné určit, která z poloh hrála nejdůležitější úlohu při vzniku a v různých fázích rozvoje města.

#### — **Fyzickogeografická poloha měst**

Z hlediska fyzickogeografické polohy lze odlišit následujících *pět typů* polohy měst:

- *bránová poloha* = poloha města na *rozhraní* různých fyzickogeografických, zejména povrchových celků (např. při z nížin do kotlin apod.), př.: Brno, Vyškov;
- *podprůsmyková poloha* = jde o města ležící obvykle v *údolích vedoucích k důležitým průsmykům* přes pohoří – někdy se tato místa označují jako *odpočinková*, protože zde ve středověku zastavovaly a odpočívaly karavany kupců, př.: Vimperk, Liberec;
- *nížinná poloha* = poloha měst v *rozsáhlých nížinách*, jež jsou otevřené a přístupné ze všech stran, př. Hradec Králové, Kolín;
- *kotlinová poloha* = poloha města ve středu větší či menší *kotliny*, př.: České Budějovice, Plzeň;
- *údolní poloha* = poloha města v *širším či užším údolí* anebo v závěru údolí, př. Adamov, Jablonec nad Nisou aj.

Zařazení města do správného typu je mnohdy *sporné*.

#### — **Ekonomickogeografická poloha**

Z tohoto hlediska je možné rozlišit *čtyři kategorie* polohy města:

- **obranná poloha** = tato poloha měla největší význam ve starověku a středověku; při zakládání měst byla tehdy hledána *místa umožňující lehkou, přirozenou obranu*, ač to často způsobovalo problémy z hlediska dostupnosti města. Jako vhodná místa se jevila např.:
  - vyvýšená místa,
  - místa pod horou s pevností,
  - ostrovy,
  - soutoky řek apod.
- **dopravní poloha** = jakmile začal hrát v životě města důležitou roli obchod (výměna), stala se při lokalizaci měst důležitá *dopravní poloha, tj. poloha města vzhledem k existujícím obchodním cestám všeho druhu*. Proto se města ležící často v dobré obranné poloze (avšak v nevýhodné dopravní poloze) přesouvala k cestám, do rovin, případně do údolí (např. přesun Košic cca o 5 km jižněji do dnešní polohy při přechodu přes řeku Hornád).

Protože nejstarší dopravní tepny tvořily **řeky**, byla řada měst založena v jejich blízkosti – příklady *míst vhodných pro lokalizaci měst v blízkosti řek*:

- *ústí řeky do moře* (Lisabon, Štětín aj.),

- *body, v nichž se uskutečňuje překládka z říčních na námořní lodě* (Londýn, Hamburg, Brémy apod.),
- *soutoky splavných řek, později řek a kanálů* (Bělehrad, Nižnij Novgorod atd.),
- *místa, kde začíná splavnost řeky* (Basilej, Řezno, Ulm apod.),
- *místa při prazích, kde byla přerušena vodní cesta a bylo nutné překládat na suchozemskou dopravu* (Dněpropetrovsk aj.),
- *mořské úžiny* (Calais, Istanbul, Tanger - Gibraltarský průliv atd.).

Častým místem vzniku měst byly také **křižovatky suchozemských cest**, respektive místa, kde suchozemské cesty překračovaly řeky – tzv. *brody* (např. Frankfurt, Bratislava, Český Brod aj.).

Podobných míst by bylo možné najít *ohromné množství*.

- **poloha vzhledem k výskytu nerostných surovin** = souvislost vzniku (případně rozvoje) řady měst s *výskytem nerostných surovin* je zcela zřejmá. Taková poloha je typická hlavně pro *banská (horní) města*.  
Příklady: Kutná Hora, Jihlava, Ostrava, ...

Nerostné bohatství často způsobuje vznik měst i v místech, jež jsou *jinak pro stavbu měst nevhodná a nevýhodná* – např. úzká údolí, závěry údolí apod.

Města v oblasti výskytu nerostných surovin často procházejí *složitým vývojem* – v období objevu nerostného bohatství a intenzivní těžby rychle rostou, po vyčerpání nerostného bohatství se často vylidňují a někdy i pustnou (zlatokopecká města v Americe, Austrálii – tzv. mrtvá města).

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že **site může rozvoj města významným způsobem omezit**, a to např. polohou města:

- v úzkém údolí,
- na pobřeží,
- na okraji plošiny,
- na ostrově apod.,

což jsou místa, která městu *nezabezpečují dostatek místa pro jeho prostorovou expanzi*.

Založení Paříže na vybraném místě bylo vyvoláno jeho příznivou mikropolohou (site), nikoliv jeho celkovou situací. Paříž byla nejdříve založena *na ostrůvku uprostřed Seiny* (místo, které poskytovalo dostatečné bezpečí a snadnou obranu), a to v místě, kde zároveň mohla být řeka snadno překonána, čímž zároveň byla umožněna kontrola dopravy přes řeku. Ostrůvek Île de la Cité se brzy ukázal jako příliš malý a Paříž se rozšířila na oba břehy řeky Seiny. Přitom měla Paříž štěstí, protože prostorovému rozmachu města *nebránily žádné fyzické překážky*.

V případě řady jiných měst byla *prostorová expanze značně omezena právě problémy s nedostatkem prostoru* (viz třeba i Bratislava) – jinými slovy, lze konstatovat, že **nepříznivá site může vyvolat i úpadek nebo dokonce zánik města**. Tyto překážky mohou být sice do určité míry *překonány* (zvláště v moderní době), nicméně rozvoj města *značně komplikují a zdražují* – např.:

- Mexico City (vysoká nadmořská výška, zemětřesení),
- Bangkok (pokles země => zaplavování mořem) apod.



Podobně jako se mění chápání situace města, může se **v historii měnit i pojetí pojmu site**. Staří Římané, kteří založili řadu evropských měst, často hledali site, jež zaručovala snadnou *obranu* města – tato vlastnost však již dnes není důležitá. Nicméně i zde lze nalézt příklad z *moderní doby*, který důležitost site zvýrazní – uvádí se, že při odtržení *Singapuru* od Malajsie v roce 1965 sehrála významnou úlohu poloha Singapuru na ostrově odděleném od kontinentální Malajsie úžinou Johore Strait.

**Srovnáme-li význam termínů site a situation, je nutné konstatovat, že prvotně při zakládání města v minulosti obvykle působila site a teprve později celková situation ovlivnila tempo rozvoje města (rychlý růst × pomalý rozvoj × úpadek města = jinými slovy lze říci, že situation vede ke vzniku hierarchie sídel). Proto, zkoumáme-li vývoj měst, je potřeba zabývat se oběma charakteristikami.**

### **SÍDELNÍ SYSTÉMY – ZÁZEMÍ MĚST**

***Každé město je obklopeno různě velkým územím, v jehož rámci významně dominuje:***

- *zemědělci* z tohoto území prodávají většinu svých produktů ve městě (to už samozřejmě v dnešním globalizovaném světě neplatí, ale dříve to představovalo významný rys),
- *zákazníci* z vesnic a menších měst jezdí do města *nakupovat* a zabezpečují zde své *další potřeby*,
- *noviny* vydávané ve městě jsou čteny v daném území, podobně jsou zde sledovány *městské televizní stanice*,
- podobným způsobem může být dominance města sledována i v *mnoha dalších oblastech života*.

*Území, jež je pod vlivem města, pro něž město prostřednictvím svých funkcí zabezpečuje různé činnosti a aktivity, bývá označováno jako tzv. **zázemí města** (z němčiny termín *hinterland*, používá se i v anglické odborné literatuře).*

Každé město si vytváří určité zázemí, **velikost zázemí odpovídá pozici příslušného města v hierarchii měst**. Hierarchie přitom není založena pouze na populační velikosti, ale spíše na **funkcích a službách, jež dané město poskytuje svému okolí** – každé město si tak vytváří svůj *ekonomický dosah*, jež může být použit jako měřítko jeho **centrality**. Velikost zázemí města je klíčovým prvkem, který ovlivňuje rozvoj města. Města jsou v rámci svého zázemí označována jako tzv. **centrální místa**.

*Vztahy mezi městy a jejich zázemími jsou tedy pro rozvoj sídelních systémů velmi důležité, patří k hlavním předmětům zájmu geografie sídel. Zodpovídají na následující typy otázek:*

- v jakém vztahu jsou zázemí měst mezi sebou?
- překrývají se?
- nacházejí se města přibližně stejné velikosti v pravidelném rozestupu?
- jaká pravidla řídí rozložení měst v krajině?

K zodpovězení uvedených otázek byla vypracována **řada teorií**:

- *pravidlo pořadí – velikost* (Rank Size Rule),
- *teorie centrálních míst* (Christaller, Lösch),
- ...

## Teorie centrálních míst

Podle „The Dictionary of Human Geography“,

Teoretická úvaha, která se zamýšlí nad *velikostí a rozložením sídel v rámci systému měst*, a to na základě prostorového rozložení maloobchodu. Základním předpokladem přitom je, že jak spotřebitelé, tak i prodejci se chovají *racionálně*, tj. s cílem *maximalizace svého užitku*. Z toho důvodu můžeme usuzovat, že teorie je *normativní*, protože ukazuje, jak by uspořádání systému sídel mělo vypadat za jistých idealizovaných okolností.

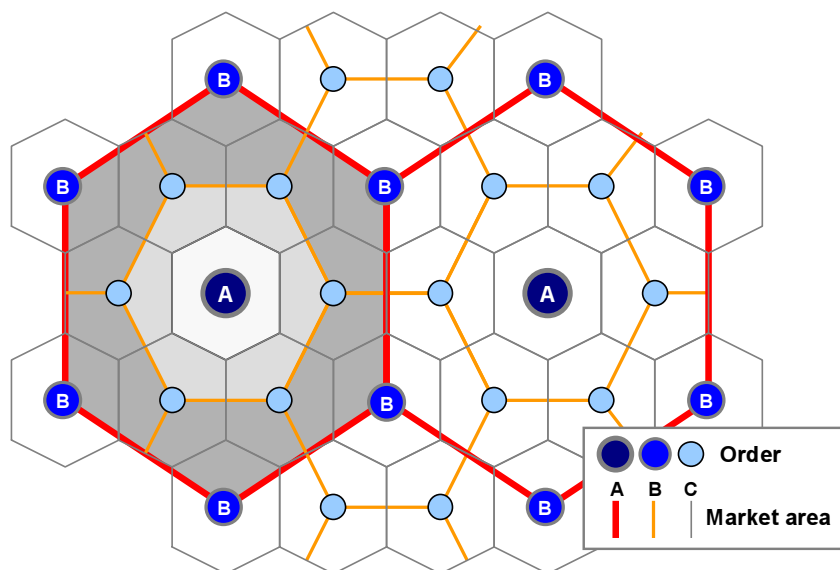
Autorem teorie je německý ekonomický geograf **Walter Christaller**, který se při odvozování své teorie zabýval *pouze maloobchodními funkcemi* – v souvislosti s tím je teorie založena na dvou základních *konceptech*:

- **the range of the good (horní hranice dosahu)** – jde o nalezení *maximální vzdálenosti*, kterou jsou spotřebitelé (zákazníci) ochotni dojíždět za účelem koupě určitého zboží;
- **the threshold for a good (práh, prahová hodnota)** – jde o *minimální velikost obchodu (prodeje, obrátu)*, který zabezpečí ekonomickou životaschopnost prodejce (samotného obchodu).

Teorie dále předpokládá, že *různé druhy zboží se vyznačují různě velkou horní hranicí dosahu a zároveň rozdílně velkou prahovou hodnotou* – z toho je potom odvozen jak počet, tak i geografické rozložení jednotlivých typů obchodů, které zajišťují distribuci samotného zboží mezi spotřebitele (danou populaci):

- Christaller seskupil maloobchodní zařízení do *sedmi skupin (úrovní, řádů)*, z nichž každá se vyznačuje podobnými hodnotami horní hranice dosahu i prahu;
- přitom zároveň platí, že z důvodu maximalizace užitku se prodejci snaží lokalizovat své obchody *co nejblíže zákazníkům*, aby minimalizovali jejich cestovní náklady a tak maximalizovali svůj obchodní obrát a spokojenost zákazníků – z toho důvodu jsou *obchody umístěny ve středu svého vlastního zázemí (odtud termín centrální místa)*.

Obr. 1: Teorie centrálních míst (k = 3)



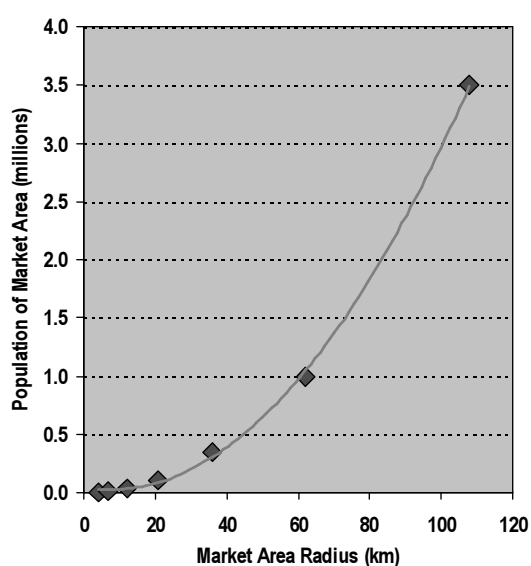
Pramen: Rodrigue, J-P et al. (2004) *Transport Geography on the Web*, Hofstra University, Department of Economics & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>

Pakliže je obyvatelstvo daného území rozmístěno *rovnoměrně* a zároveň se jedná o území, které je z fyzickogeografického hlediska *uniformní* (jedná se rovinatou plochu bez FG bariér), je podle Christallera přímým důsledkem vznik **hexagonální (šestiúhelníkové) sítě**, která reprezentuje zázemí centrálních míst – šestiúhelníky jsou totiž nejefektivnější geometrické tvary, které beze zbytku a bez překryvů pokrývají celé území:

- centrálních míst s funkcemi nejnižšího řádu je největší množství a jejich zázemí vytvářejí nejhustší síť,
- centrální místa vyšších řádů vytvářejí síť méně a méně husté...

Důležitá je rovněž skutečnost, že podle Christallera všechna centrální místa určitého vyššího řádu jsou zároveň nositeli i všech funkcí charakteristických pro centrální místa nižšího řádu (tak např. v Christallerově vyjádření jsou v centrálních místech třetího řádu zastoupena jak hokynáři, tak řezníci i jeden obchod s technickým vybavením apod.). V důsledku toho lze hovořit o vzniku **hierarchie centrálních míst**.

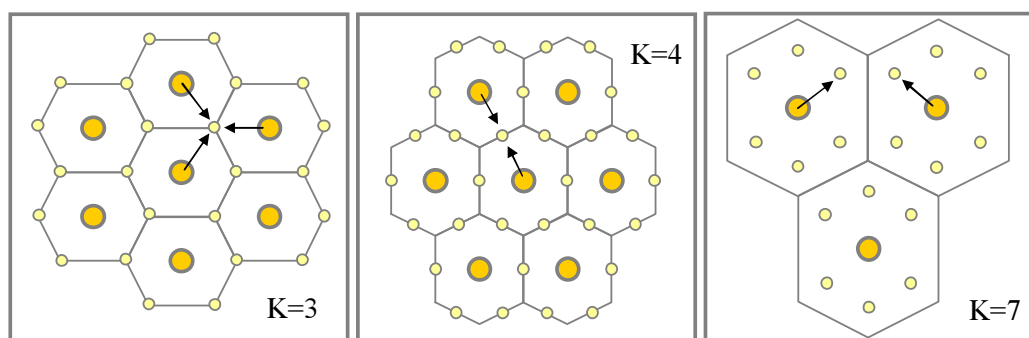
Obr. 2: Hierarchie centrálních míst



Order	Market Area Radius (km)	Population of Town	Population of Market Area
M (Marktort)	4	1,000	3,500
A (Amtsort)	6.9	2,000	11,000
K (Kreisstadt)	12	4,000	35,000
B (Bezirkstadt)	20.7	10,000	100,000
G (Gaustadt)	36	30,000	350,000
P (Provinzstadt)	62.1	100,000	1,000,000
L (Landstadt)	108	500,000	3,500,000

Pramen: Rodrigue, J-P *et al.* (2004) *Transport Geography on the Web*, Hofstra University, Department of Economics & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>

Obr. 3: Varianty organizace prostorové struktury centrálních míst



Pramen: Rodrigue, J-P *et al.* (2004) *Transport Geography on the Web*, Hofstra University, Department of Economics & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>

Christaller navrhl **tři varianty** organizace prostorové struktury centrálních míst:

- $k = 3$ , *aplikace tržního principu*: centrální místo nižšího řádu je položeno v místě styku zázemí tří centrálních míst vyššího řádu, cílem je *minimalizace počtu centrálních míst*, počet sídel v každé úrovni hierarchie (s výjimkou druhého řádu) je třikrát vyšší než na nejbližší vyšší úrovni (počty centrálních míst jsou proto následující: 1, 2, 6, 18, 54, 162, 486);
- $k = 4$ , *aplikace dopravního principu*: centrální místo nižšího řádu je položeno uprostřed hranice zázemí dvou sousedních centrálních míst vyššího řádu, cílem je *minimalizace délky silnic potřebných ke spojení sousedících párů centrálních míst*, počet sídel v každé úrovni hierarchie (s výjimkou druhého řádu) je čtyřikrát vyšší než na nejbližší vyšší úrovni (počty centrálních míst jsou proto následující: 1, 2, 8, 32, 128, 512, 2 048);
- $k = 7$ , *aplikace administrativního principu*: centrální místo nižšího řádu je položeno *uvnitř* zázemí centrálního místa vyššího řádu, cílem je snaha *sladit průběh hranic tak, aby nebyla „trhána“ zázemí center nižšího řádu*, počet sídel v každé úrovni hierarchie (s výjimkou druhého řádu) je sedmkrát vyšší než na nejbližší vyšší úrovni (počty centrálních míst jsou proto následující: 1, 6, 42, 294, 2 058, 14 406, 100 842).

Teorie centrálních míst byla do určité míry modifikována **přístupem Augusta Lösche**, jehož model byl *méně restriktivní* – namísto sedmi skupin maloobchodních funkcí pracoval s myšlenkou, že každá funkce (včetně jiných městských funkcí – počítal např. i s výrobou) má odlišný práh i horní hranici dosahu, takže si vytváří *své vlastní hexagonální zázemí*.

Výsledkem tak bylo ve srovnání s Christallerem **komplikovanější uspořádání centrálních míst**.

Oba přístupy (Christaller i Lösch) byly často z různých hledisek **kritizovány** – např.:

- předpoklad území bez FG bariér,
- předpoklad rovnoměrně rozloženého obyvatelstva,
- předpoklad rovnoměrně rozložených přírodních zdrojů,
- omezení jen na maloobchodní funkce,
- omezení se na současnou podobu prostorové struktury beze snahy formulovat, jakým způsobem se tato struktura vytvořila a jak se bude dále vyvíjet,
- ...,

Přes řadu kritiků je však teorie centrálních míst dodnes důležitá, protože se jedná o **důležitý stimul rozvoje geografie sídel a ekonomické geografie a obecně i lokalizačních teorií**. Jednalo se o koncept, který vyvolal rozsáhlý *publikační ohlas* a jednoznačně tak přispěl k našemu *chápání prostoru a prostorových vztahů*.