

SÍDELNÍ GEOGRAFIE 4

Ondřej Mulíček



MODERNÍ URBANIZACE

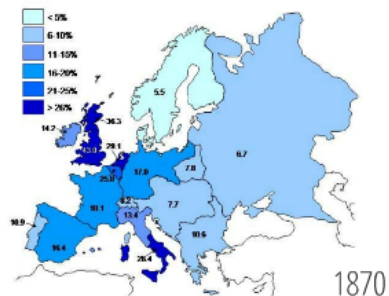
1. vysoký středověký růst (900 - 1300)

2. relativní stabilita (1300 - 1800)

3. moderní růst (1800 - 2000)

Table 2. European urbanisation 1700-1870 (cities with >10,000 and >5,000 inhabitants and indices).

	Europe (>10,000)	Index (>10,000)	Europe without England (>10,000)	Index without England (>10,000)	Europe (>5,000)	Index (>5,000)
1700	8.2	1.00	7.9	1.00	11.4	1.00
1750	8.0	0.97	7.6	0.96	11.7	1.03
1800	9.0	1.10	8.3	1.05	12.4	1.09
1870	15.0	1.83	12.8	1.62	19.4	1.70



Urbanization rates (%)
(10,000 inhabitants and above)

	1700	1750	1800	1870
1 Scandinavia	4.3	4.6	4.8	5.5
2 England (Wales)	13.2	16.4	22.3	43.0
3 Scotland	5.3	11.5	23.9	36.3
4 Ireland	5.1	5.1	7.3	14.2
5 Netherlands	32.5	29.6	28.6	29.1
6 Belgium	20.2	16.5	16.6	25.0
7 France	8.7	8.7	8.9	18.1
8a Italy CN	13.0	13.6	14.2	13.4
8b Italy SI	16.1	19.4	21.0	26.4
9 Spain	9.6	9.1	14.7	16.4
10 Portugal	9.5	7.5	7.8	10.9
11 Switzerland	3.3	4.6	3.7	8.2
12 Austria (Hungary)	1.7	2.6	3.2	7.7
13 Germany	5.4	5.7	6.1	17.0
14 Poland	3.8	3.4	4.1	7.8
15 Balkans	14.0	12.3	12.8	10.6
16 Russia (European)	2.1	2.5	3.6	6.7

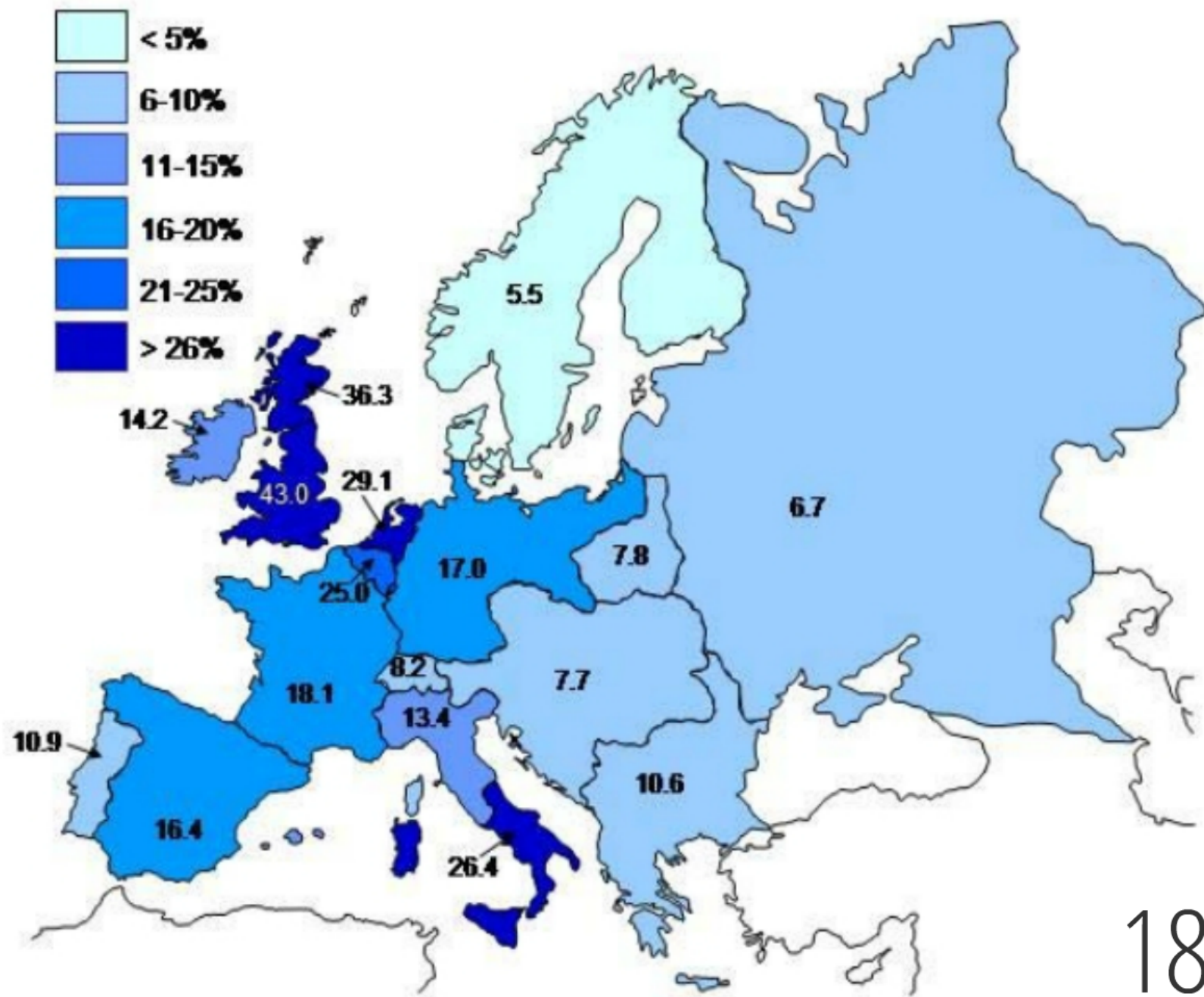
poslední epochou premoderní stability bylo období **1700 - 1800**;
počátek moderní sídelní tranzice lze zasadit do období **1800 - 1870**

Table 2. European urbanisation 1700-1870 (cities with >10,000 and >5,000 inhabitants and indices).

	Europe (>10,000)	Index (>10,000)	Europe without England (>10,000)	Index without England (>10,000)	Europe (>5,000)	Index (>5,000)
1700	8.2	1.00	7.9	1.00	11.4	1.00
1750	8.0	0.97	7.6	0.96	11.7	1.03
1800	9.0	1.10	8.3	1.05	12.4	1.09
1870	15.0	1.83	12.8	1.62	19.4	1.70

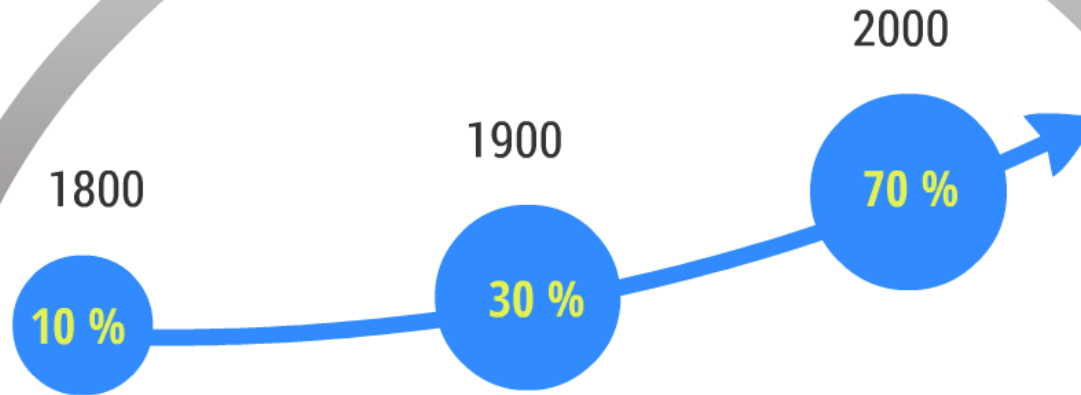
Urbanization rates (%)
(10,000 inhabitants and above)

	1700	1750	1800	1870
1 Scandinavia	4.3	4.6	4.8	5.5
2 England (Wales)	13.2	16.4	22.3	43.0
3 Scotland	5.3	11.5	23.9	36.3
4 Ireland	5.1	5.1	7.3	14.2
5 Netherlands	32.5	29.6	28.6	29.1
6 Belgium	20.2	16.5	16.6	25.0
7 France	8.7	8.7	8.9	18.1
8a Italy CN	13.0	13.6	14.2	13.4
8b Italy SI	16.1	19.4	21.0	26.4
9 Spain	9.6	9.1	14.7	16.4
10 Portugal	9.5	7.5	7.8	10.9
11 Switzerland	3.3	4.6	3.7	8.2
12 Austria (Hungary)	1.7	2.6	3.2	7.7
13 Germany	5.4	5.7	6.1	17.0
14 Poland	3.8	3.4	4.1	7.8
15 Balkans	14.0	12.3	12.8	10.6
16 Russia (European)	2.1	2.5	3.6	6.7



1870

urbanizace



ne vždy přinášela modernizace
(industrializace) centralizační
tendence (příkřejší sklon rank-size
křivky)

Itálie, Španělsko, Balkán, Belgie

výrazná centralizace v

Nizozemí

Německu, Francii

MODERNÍ URBANIZAČNÍ PROCES

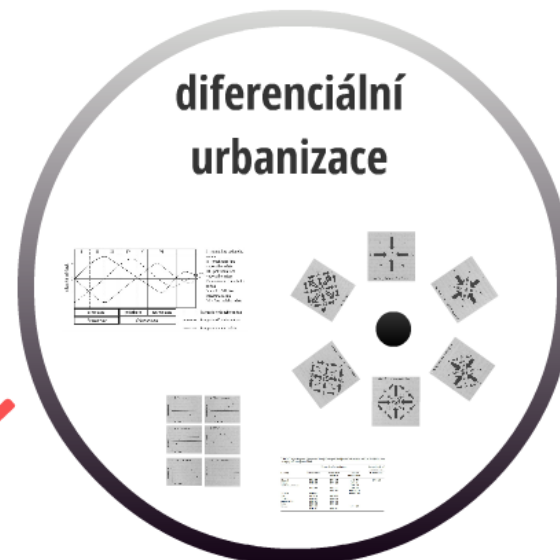
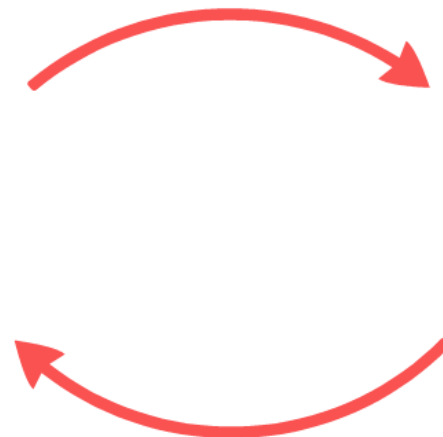
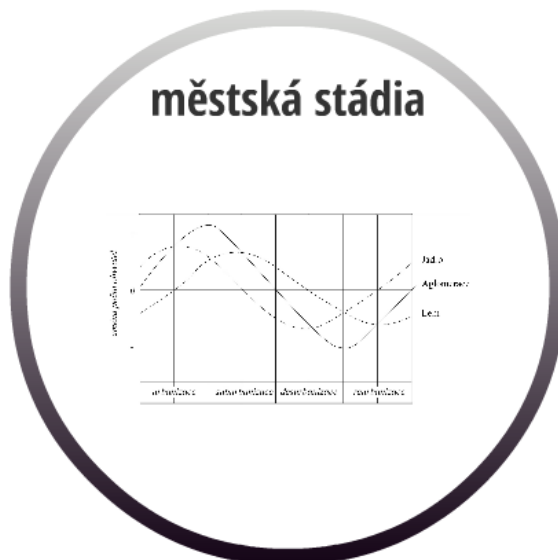
proces spjatý s
(proto)industrializací

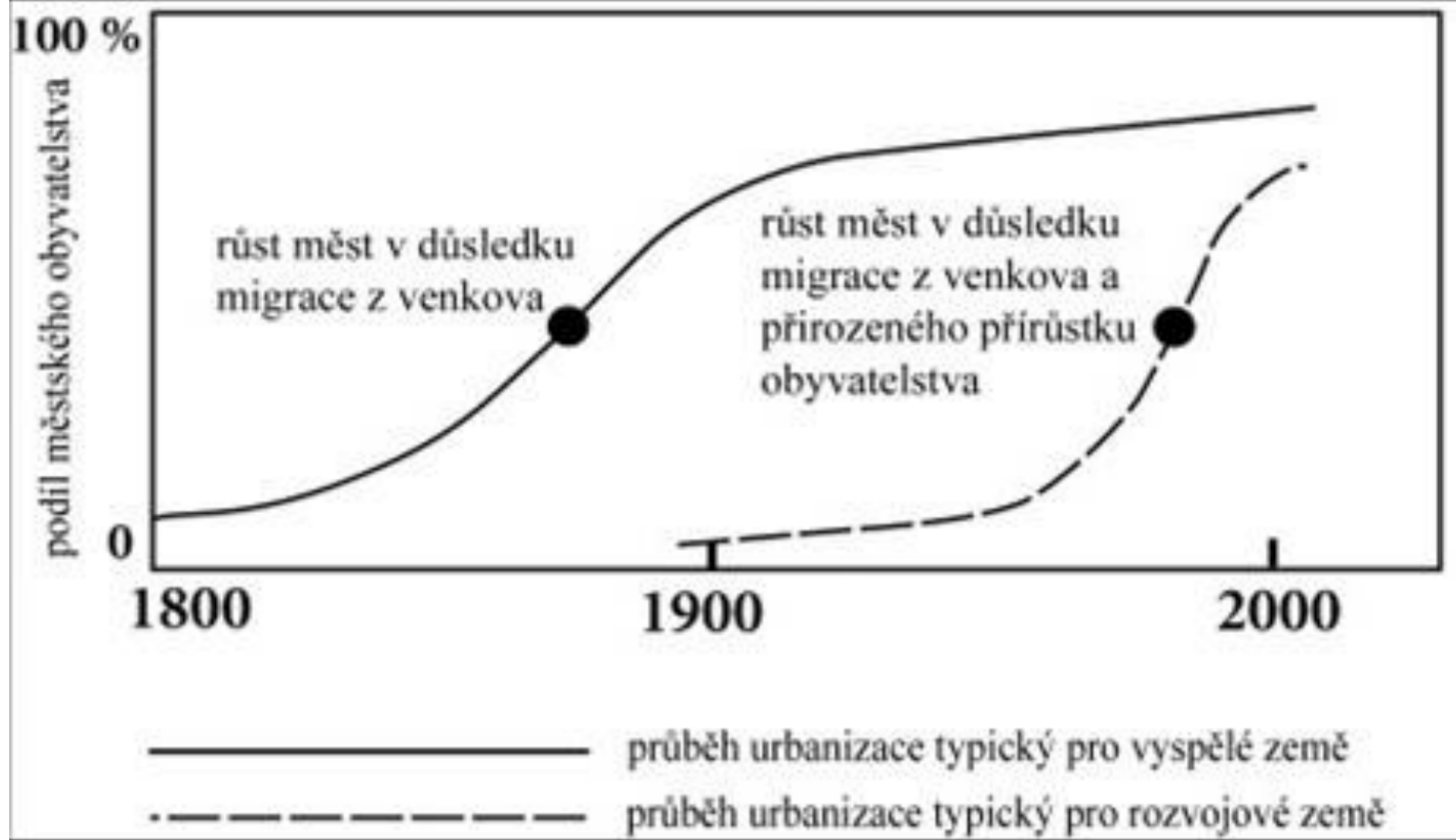
doplněný dopady
demografického přírůstku
obyvatelstva v rámci tzv.
demografického přechodu

Bairoch: urbanizace je proces,
který přivádí mobilitu do
běžného života



A small table with multiple columns and rows of text, possibly a data table or index. The text is too small to read clearly but appears to be organized in a structured format.



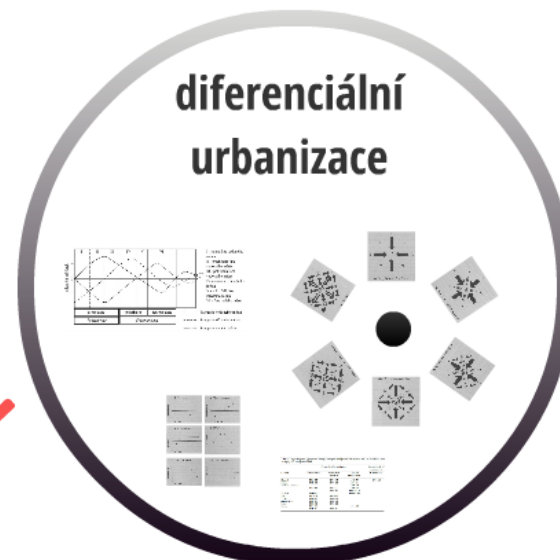
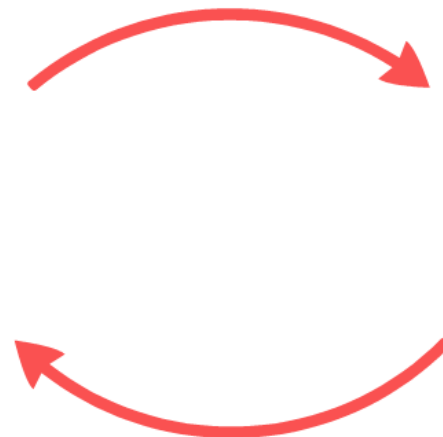
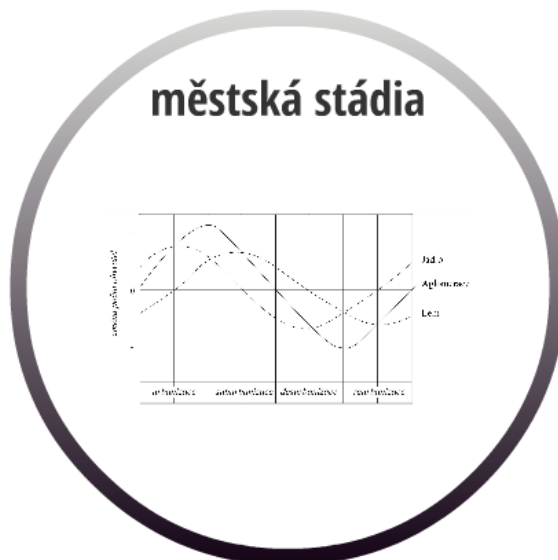


MODERNÍ URBANIZAČNÍ PROCES

proces spjatý s
(proto)industrializací

doplněný dopady
demografického přírůstku
obyvatelstva v rámci tzv.
demografického přechodu

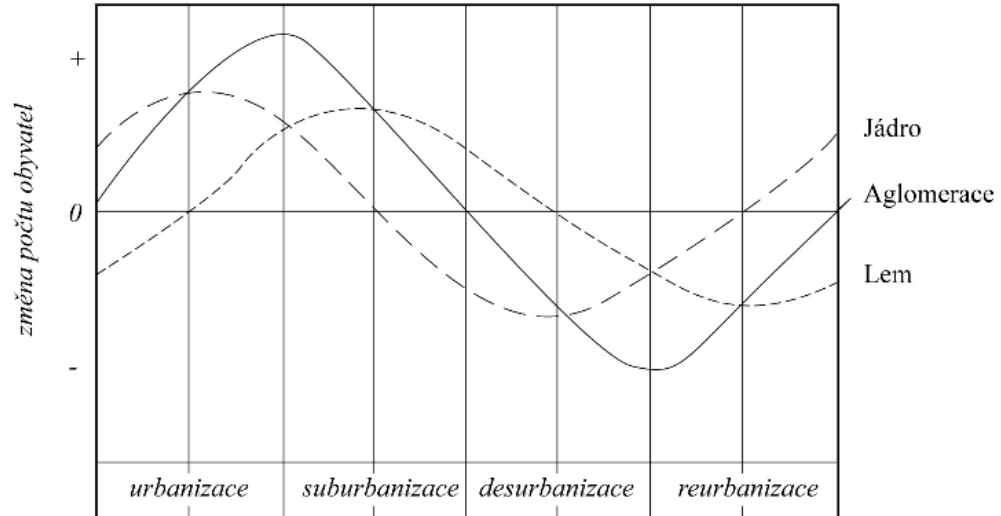
Bairoch: urbanizace je proces,
který přivádí mobilitu do
běžného života



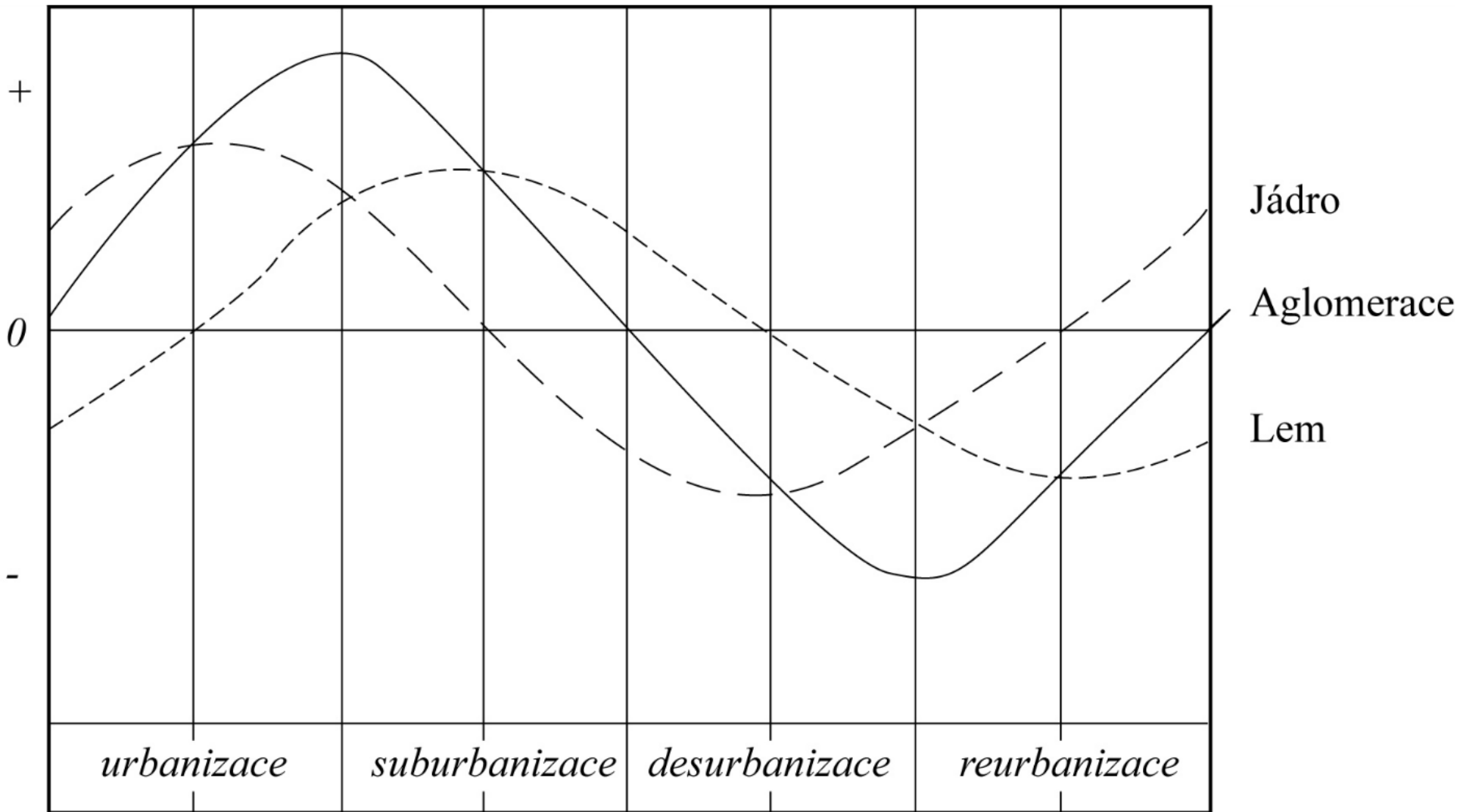
Phases of innovation in transportation modes in Europe

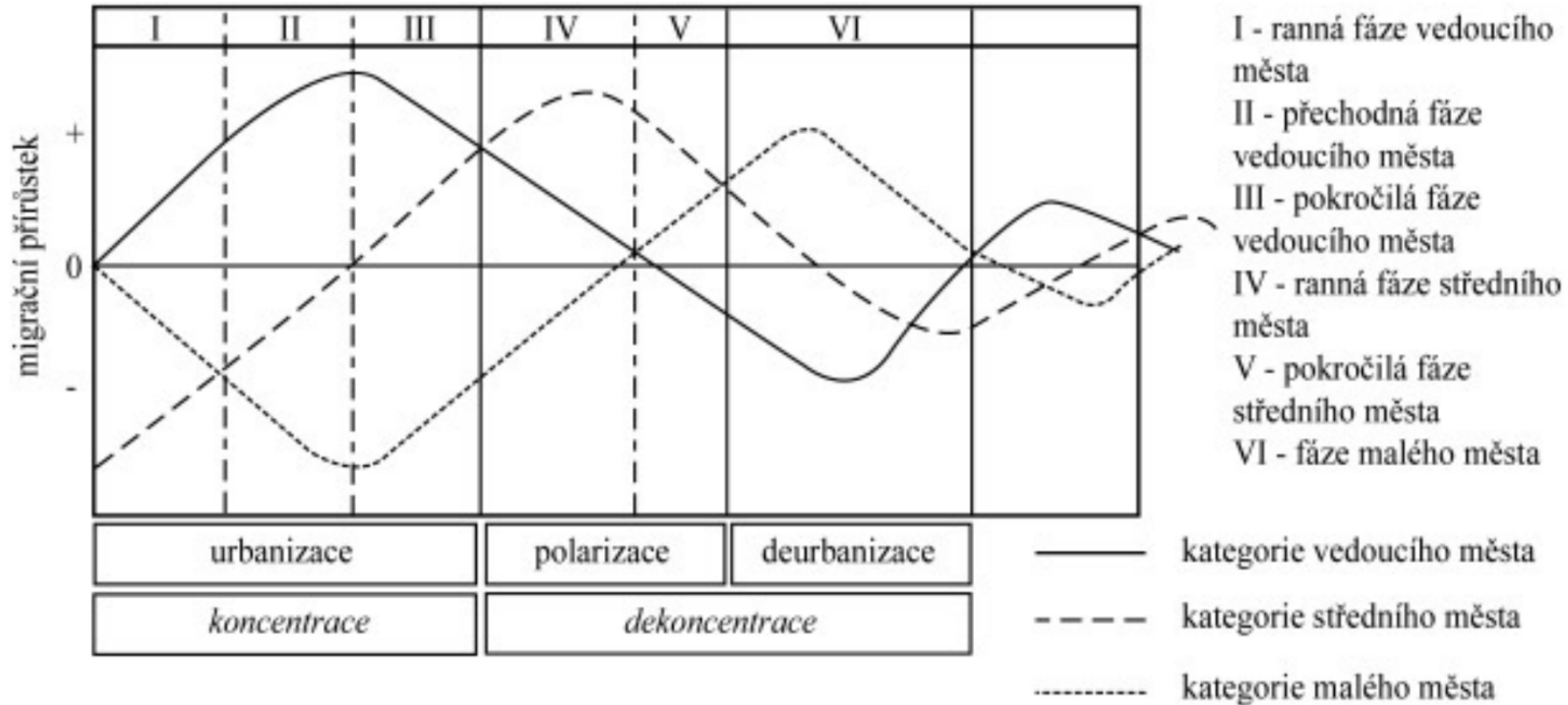
Innovation phased and periods	Transportation modes and infrastructure	Comments and effects upon the landscape
16th to early-17th century	Barge boats; canals, canalized rivers, harbors	Fast expansion in early industrialization period; waterways initiate important landscape changes: fragmentation and new corridors; industrial development along. Dense network of waterways in England and the low countries. In the beginning of the 19th most of Western Europe is connected by inland waterways
18th century	New 'royal' or 'imperial' roads	At the end of the 18th century, the travel time from the capital to the border is reduced by half in England and France. The new road network reflects the central or decentralized organized countries
1825 to ca. 1875	Railway railroad network	The railroad network spread from Northern England, covered Northwest Europe around 1850 and almost the whole of Europe by 1875. When doubling waterways, the railways take over the functionality
1919–1924	Airplane	Most capitals of Europe (except Balkan and Ireland) are connected by airways
1930s	Car	The first controlled access motorways are built in Germany
1960 onwards	Car	Improvement of existing roads, new roads superimposing the existing network; extension of the motorway network follows international European cooperation. Fragmentation effects by roads increases rapidly
1960 onwards	Sea ports	Increasing sea traffic demands vast areas for storing transit goods and larger harbor infrastructures; mainly wetlands along river estuaries and coastal areas are reclaimed
1960 onwards	Energy lines: pipelines and power lines	The diffusion follows international European cooperation. The transport volume of pipelines doubled between 1970 and 1990
1960 onwards	Airplane	Increasing mass transportation with an annual growth rate of approximately 10% between 1970 and 1990; indirect effect upon the fast development of new tourists resorts areas, mostly undeveloped coastal areas are affected
1980 onwards	High speed train new railroad network	First high speed railway (TGV) in France. The new railroads are characterized by a strong barrier effect in the landscape

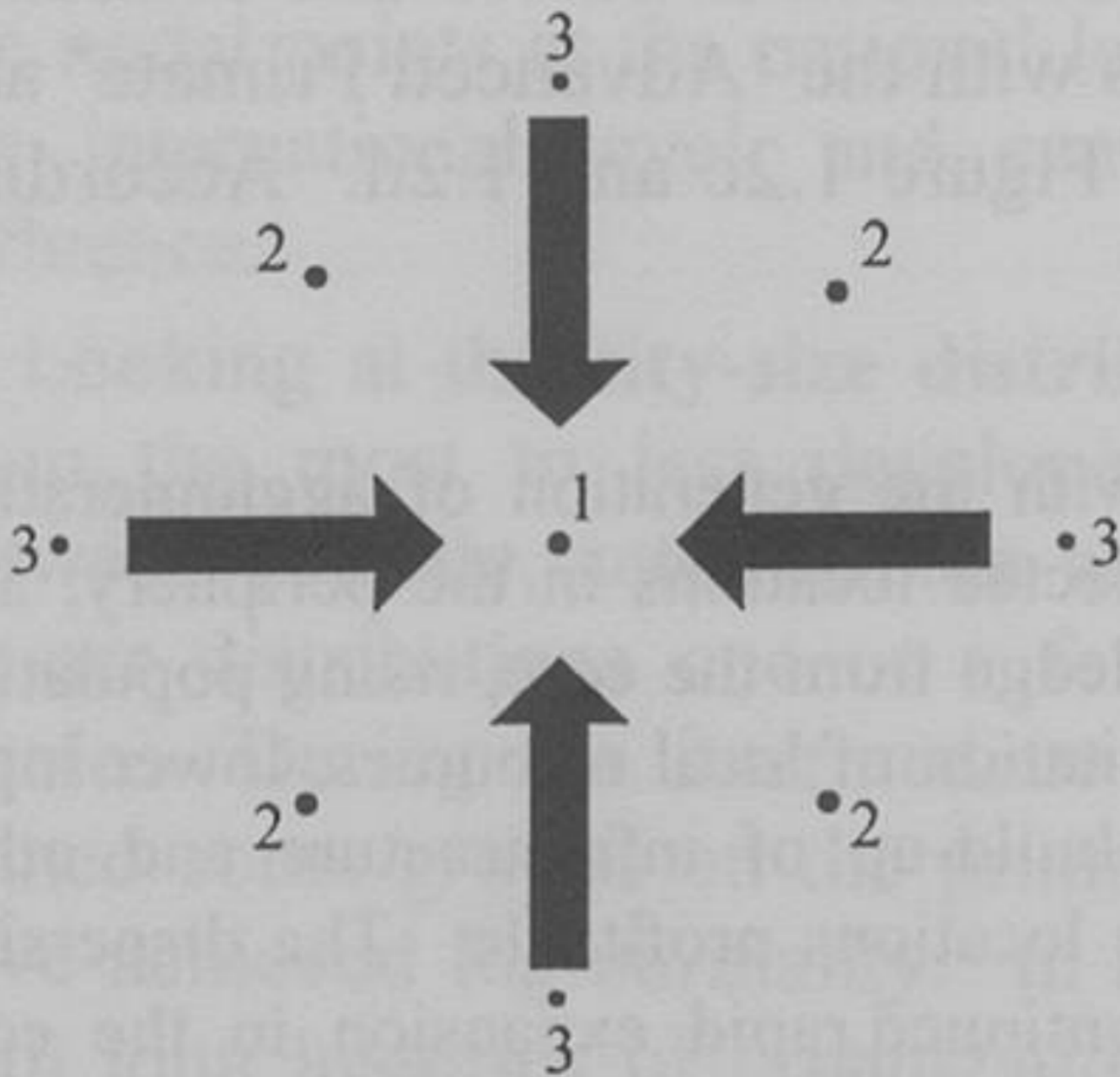
městská stádia



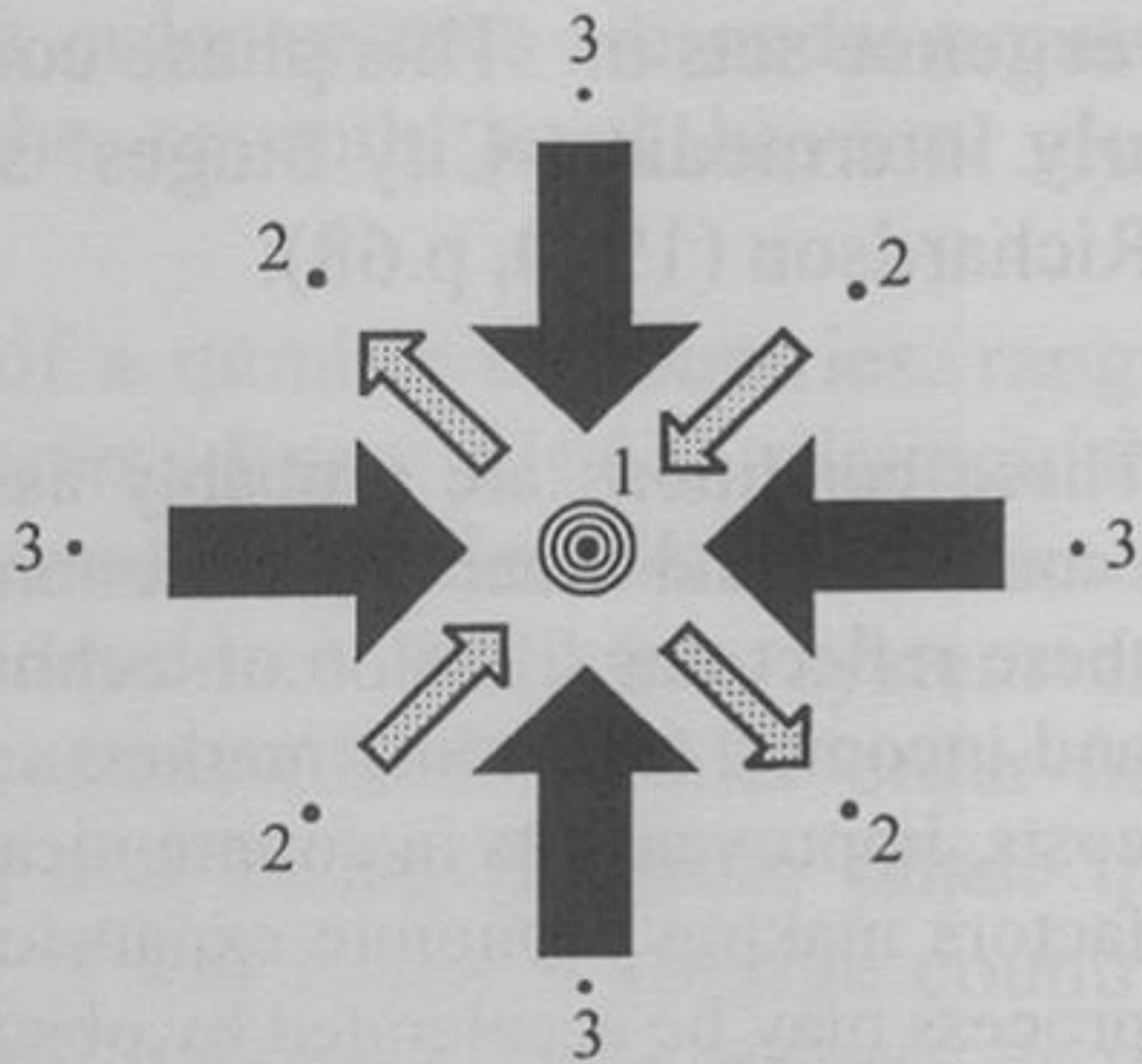
změna počtu obyvatel



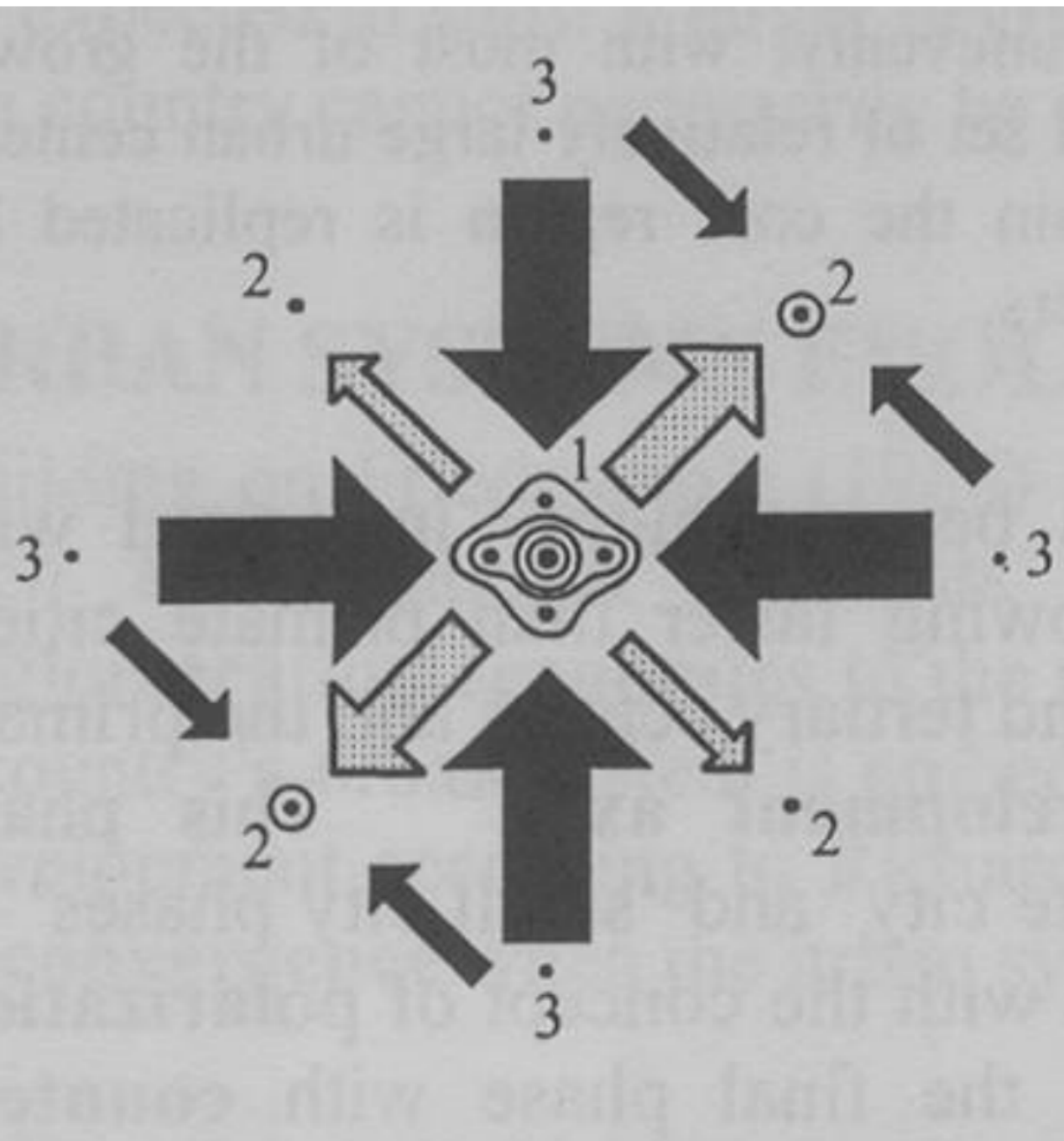




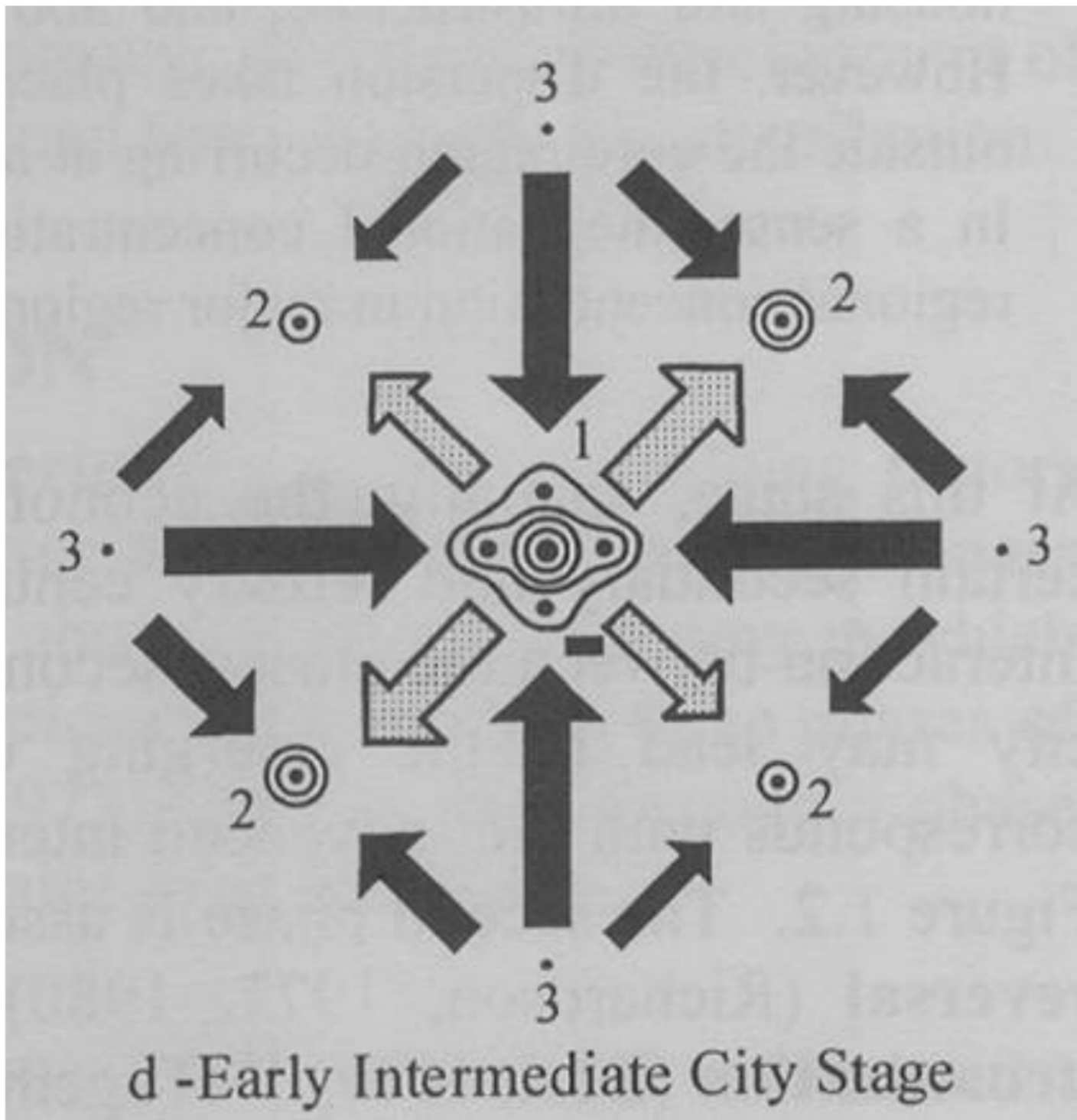
a - Early Primate City Stage

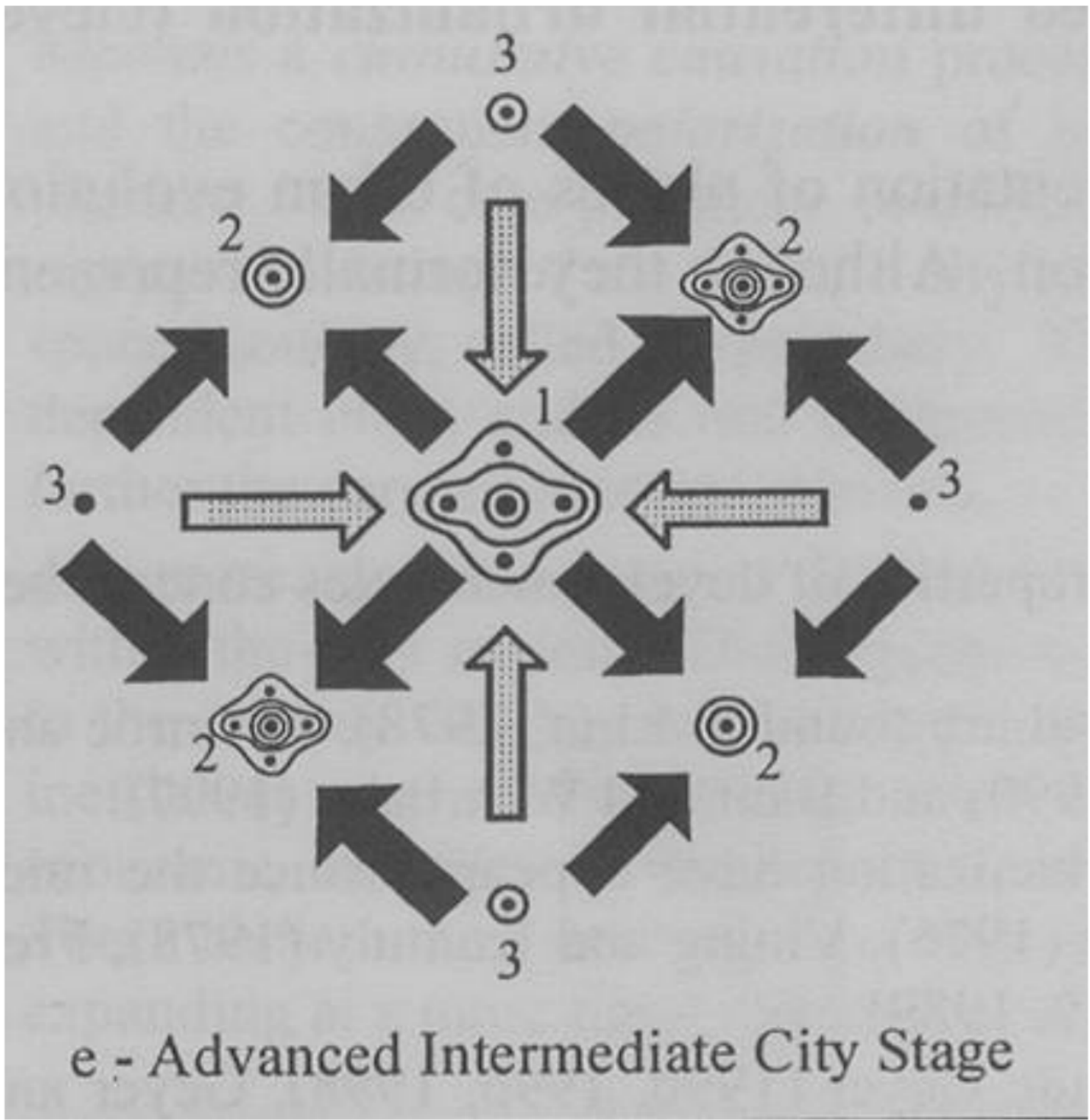


b -Intermediate Primate City Stage

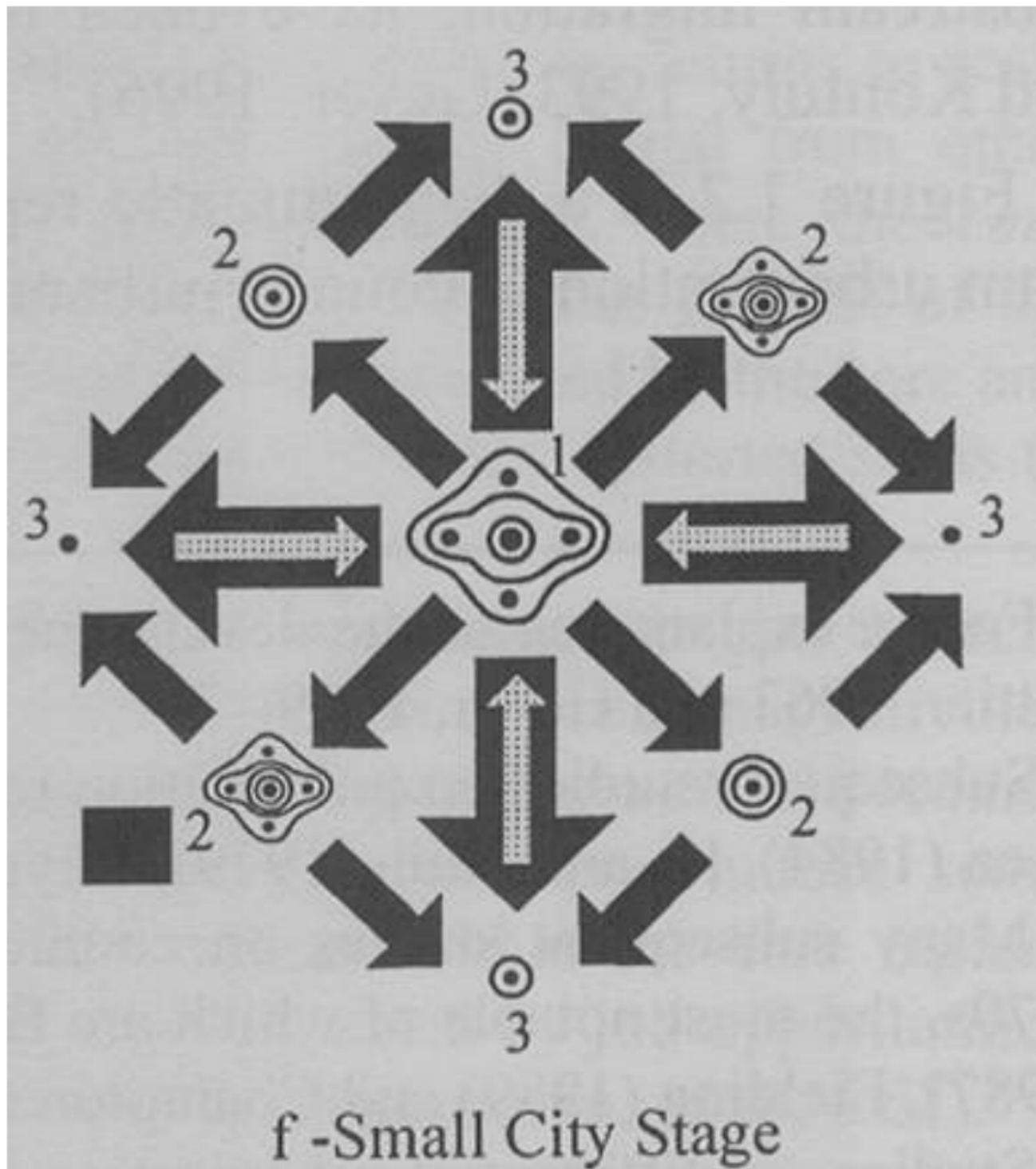


c - Advanced Primate City Stage

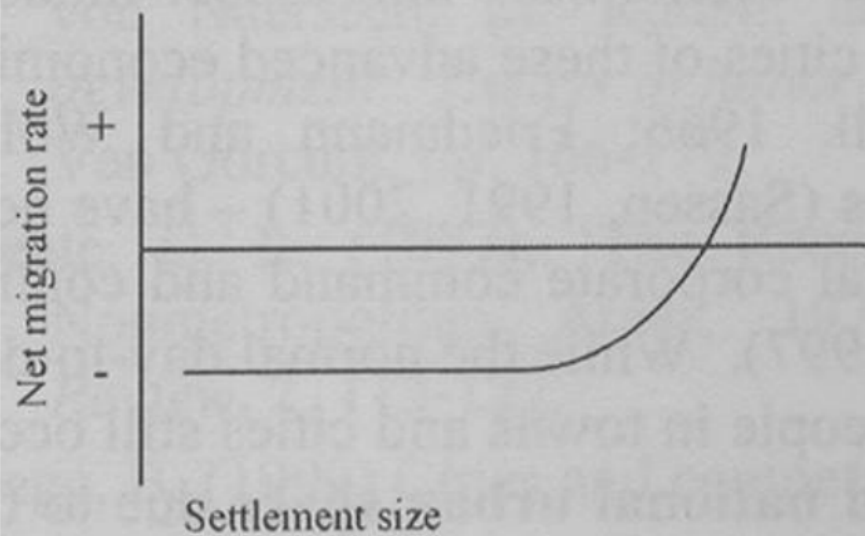




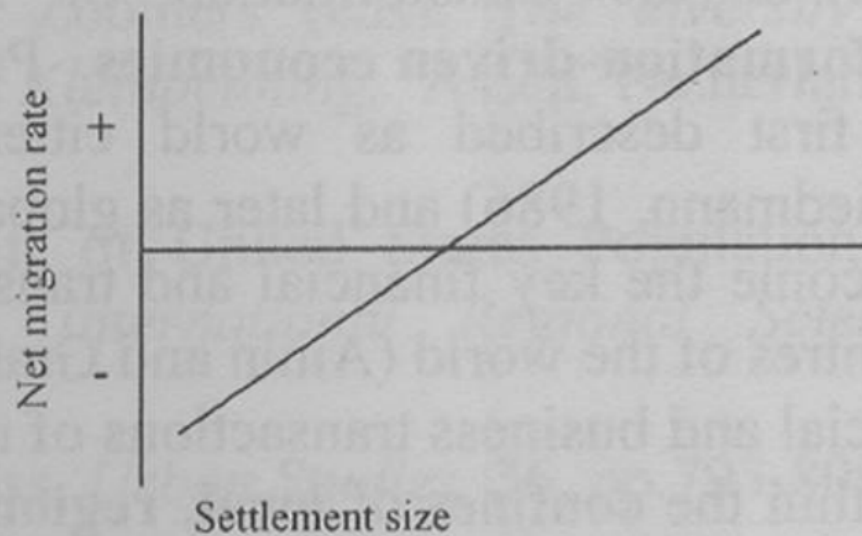
e - Advanced Intermediate City Stage



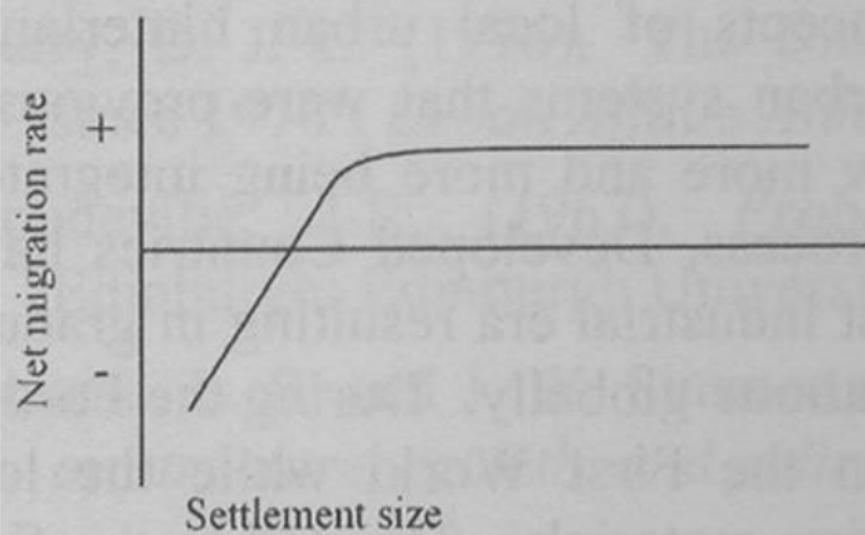
A. EPC/IPC transition



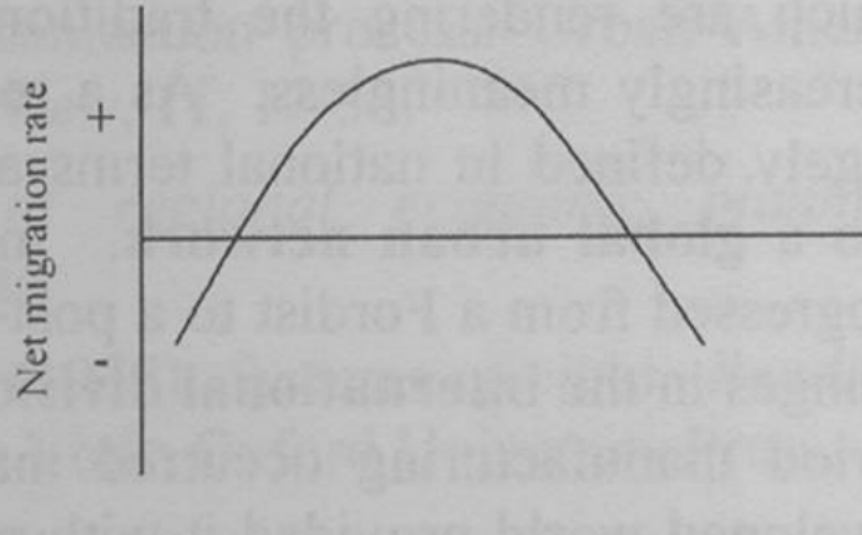
B. IPC/APC transition



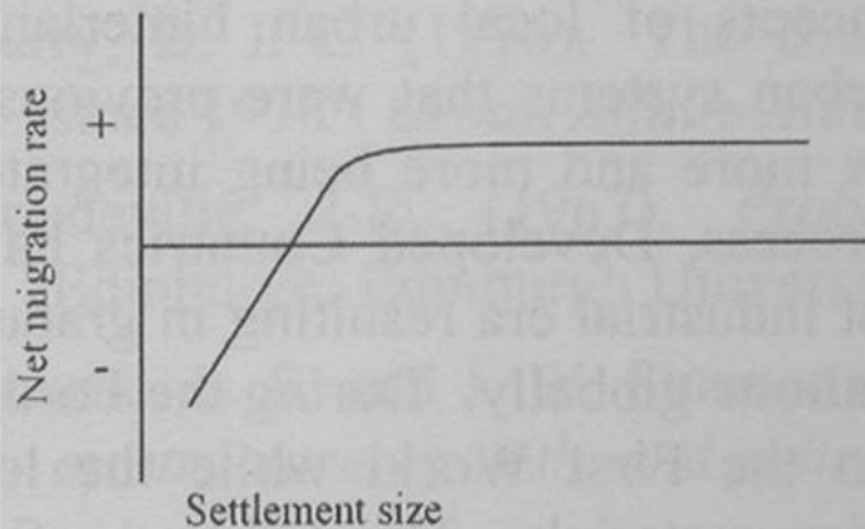
C. APC/EIC transition



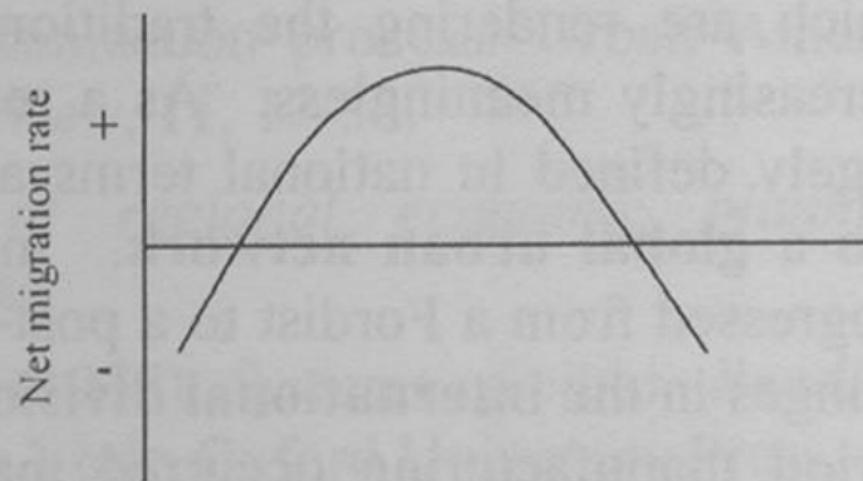
D. EIC/AIC transition



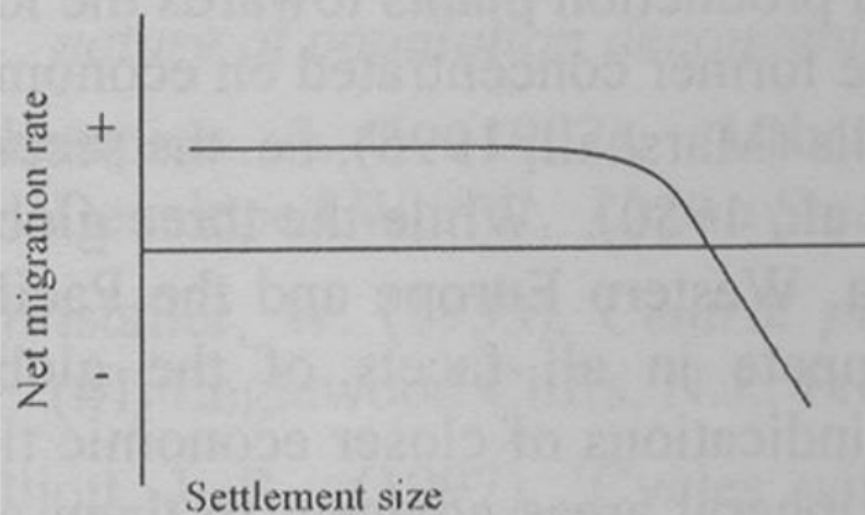
C. APC/EIC transition



D. EIC/AIC transition



E. AIC/ESC transition



F. ESC/ASC transition

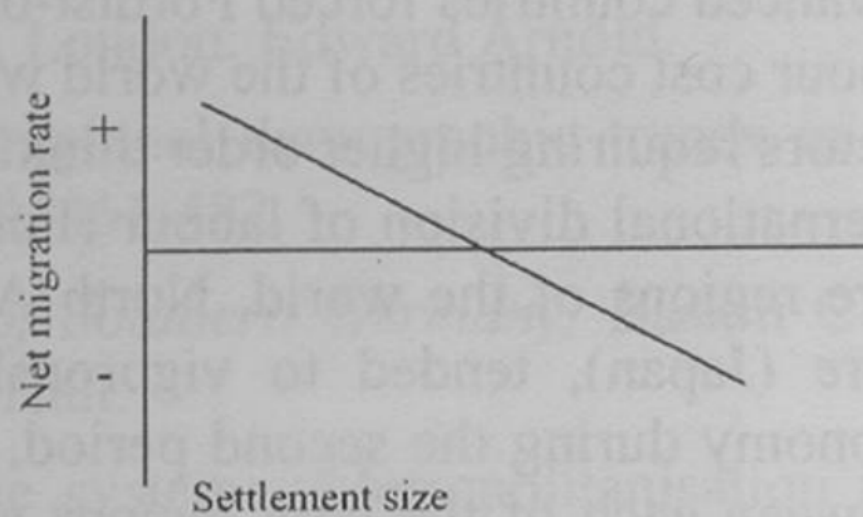
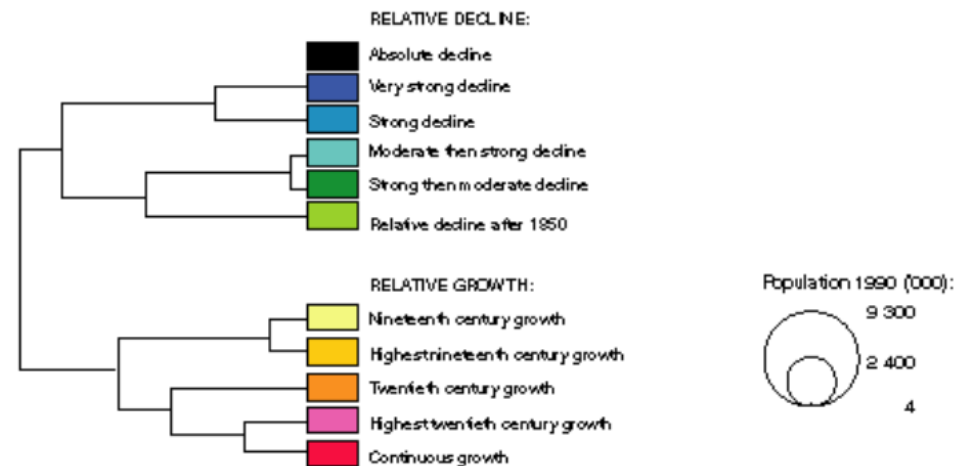
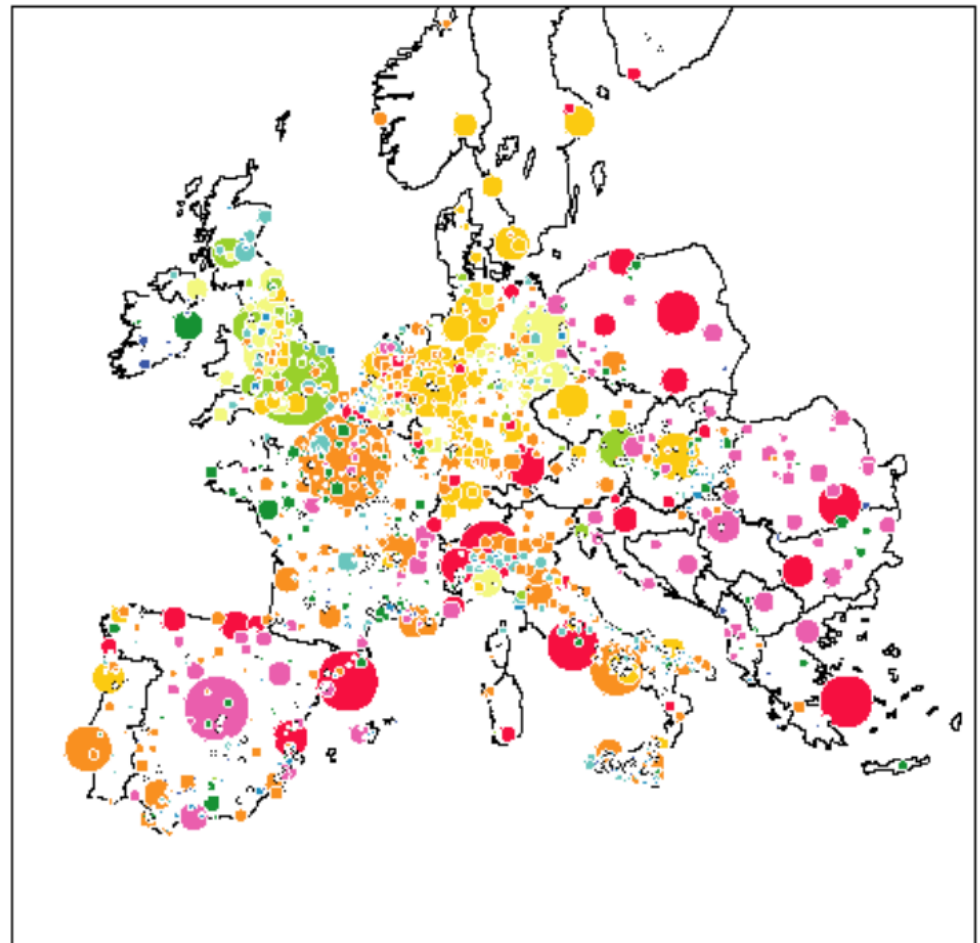


Table 1. *Temporal sequence of progression through the stages of the differential urbanisation model as identified in nine developing and developed countries.*

Country	First cycle of urbanisation			Second cycle of urbanisation
	Urbanisation	Polarisation reversal	Counter-urbanisation	Urbanisation
Finland	1941–55	1955–65	1965–75	1990–98
Britain	1921–31	1901–21	1931–91	
Western Germany			1939–50	
	1950–61	1961–70	1970–87	
		1987–95	1995–2010	
Estonia	1950–90		1990–2000	
Italy	1921–71	1971–99		
Turkey	1955–80	1980–97		
South Africa	1951–80	1980–91		
India	1961–81	1981–91		
Russia	1856–14		1914–26	
	1926–89	1989–99		

EVROPA 1800-2000



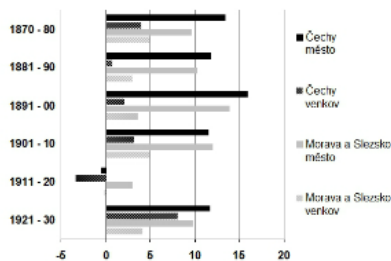
MODERNÍ URBANIZACE NA ÚZEMÍ ČR

Intenzita industrializačního procesu významně závisela na faktorech efektivního propojení hutního a těžebního průmyslu, nabídky pracovní síly se zkušenostmi z předcházející manufakturní výroby, dostatečné poptávky na místních trzích a možnostech levné dopravy výrobků na trhy vzdálenější.

difúzní proces industrializace v našem prostředí až na výjimky neinicioval vznik nových průmyslových měst na zelené louce

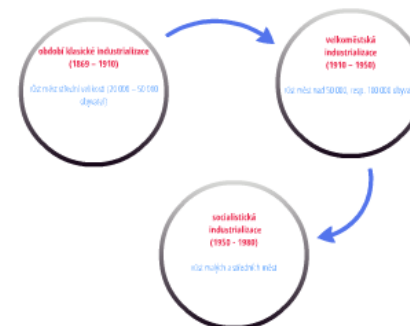
Hustota osídlení a zalidnění v protoindustriálních oblastech (například severozápadní a severovýchodní Čechy či Slezsko) vytvořila podmínky pro rozvoj shluků **textilních průmyslových center**, ve kterých se manufakturní provozy postupně transformovaly do formy tovární produkce. Vedle textilních měst a osad pak začaly od 30. let 19. století ekonomicky růst také sídla v blízkosti **těžby uhlí či železné rudy** (Ostravsko, Slánsko, Kladensko, Plzeňsko)

průměrný roční nárůst obyvatelstva

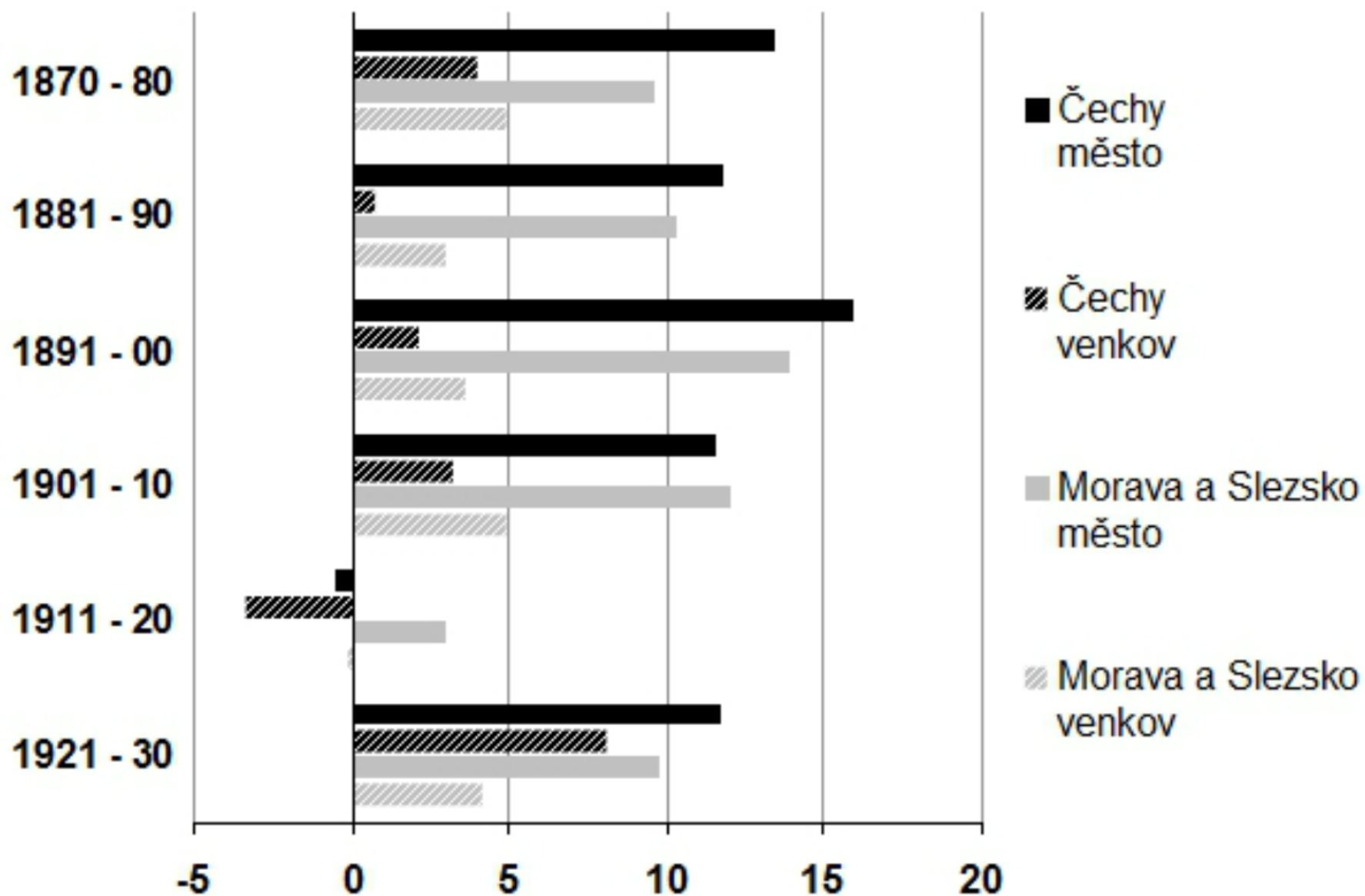


NEJVĚTŠÍ MĚSTA

pobytá	1850		1909		1930	
	město	celkové obyvatel	město	celkové obyvatel	město	celkové obyvatel
1.	Praha	160 000	Praha	450 000	Praha	550 000
2.	Brno	38 000	Brno	74 000	Brno	86 000
3.	Ústí nad L.	10 000	Plzeň	26 000	Plzeň	50 000
4.	Opava	14 000	Ústí nad L.	29 000	Žilina	41 000
5.	Čáslava	12 000	Hlavňov	20 000	Sokolovsko-Mladá	32 000
6.	Olomouc	11 000	Česká Lípa	17 000	Česká Lípa	31 000
7.	Chom.	10 000	Opava	17 000	Brno	31 000
8.	Kauč. Hrad.	10 000	Prostějov	16 000	České Budějovice	28 000
9.	Písek	8 000	Svitavy	15 000	Tr. nad Labem	24 000
10.	Českos. Budějovice	8 000	Chom.	14 000	Olomouc	21 000



průměrný roční nárůst obyvatelstva



NEJVĚTŠÍ MĚSTA

pořadí	1830		1869		1890	
	město	počet obyvatel	město	počet obyvatel	město	počet obyvatel
1.	Praha	102 000	Praha	158 000	Praha	182 000
2.	Brno	36 000	Brno	74 000	Brno	94 000
3.	Jihlava	15 000	Plzeň	24 000	Plzeň	50 000
4.	Opava	14 000	Liberec	22 000	Žižkov	41 000
5.	Olomouc	12 000	Jihlava	20 000	Královské Vinohrady	34 000
6.	Liberec	11 000	České Budějovice	17 000	Smíchov	33 000
7.	Cheb	10 000	Opava	17 000	Liberec	31 000
8.	Kutná Hora	10 000	Prostějov	16 000	České Budějovice	28 000
9.	Plzeň	8 000	Smíchov	15 000	Ústí nad Labem	24 000
10.	České Budějovice	8 000	Cheb	13 000	Jihlava	24 000

**období klasické industrializace
(1869 – 1910)**

růst měst střední velikosti (20 000 – 50 000
obyvatel)

**velkoměstská
industrializace
(1910 – 1950)**

růst měst nad 50 000, resp. 100 000 obyvatel

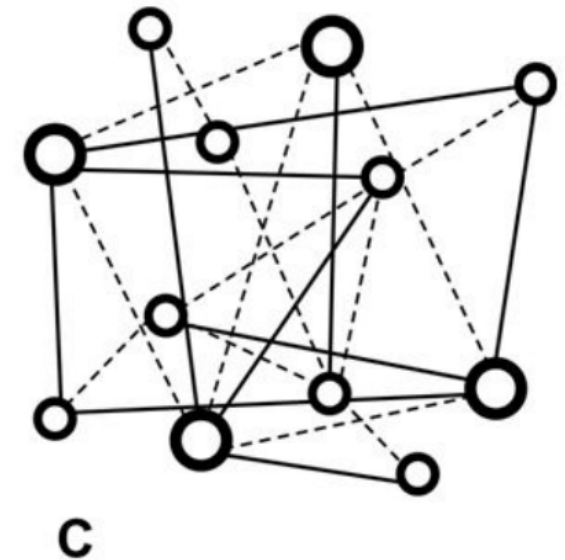
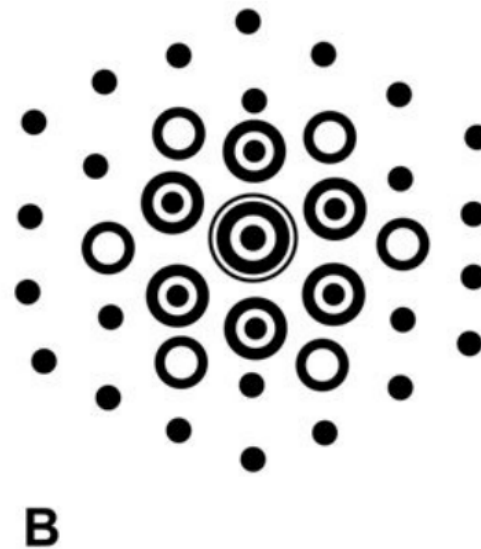
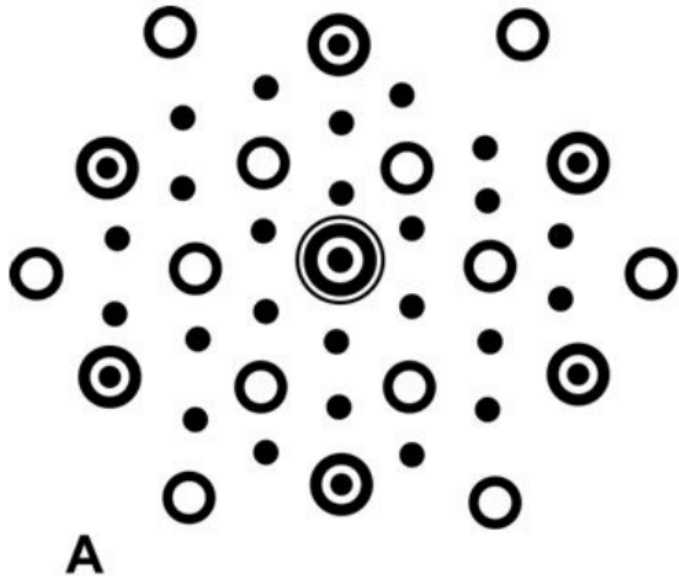
**socialistická
industrializace
(1950 - 1980)**

růst malých a středních měst



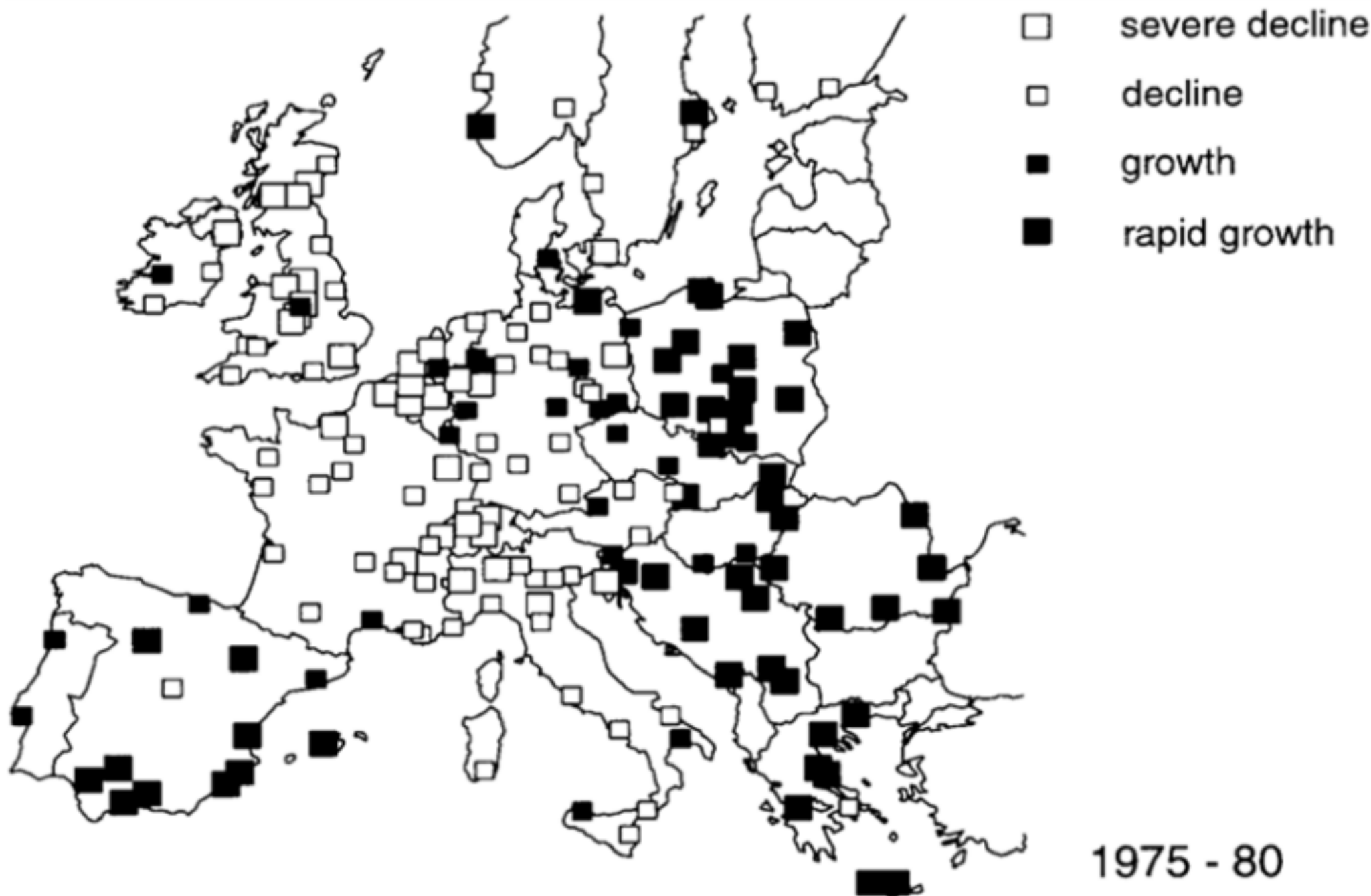


SCHÉMATA SÍDELNÍHO USPOŘÁDÁNÍ



v makroměřítku evropského prostoru - platnost typu B

samotné evropské jádro - přiblížení se typu C





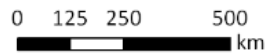
1985 - 90

Urbanisation in Europe 2000 - 2006

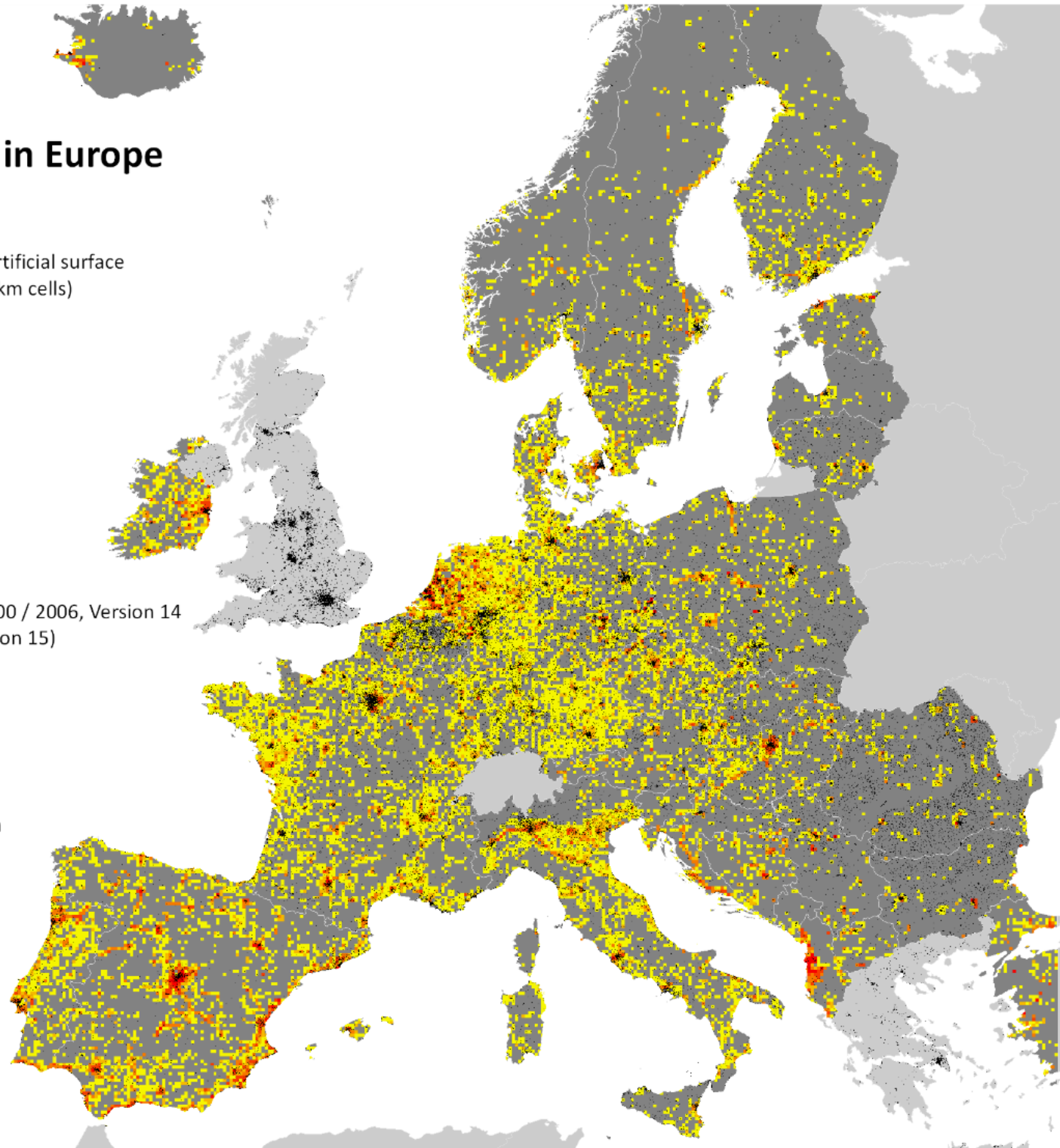
Change from natural to artificial surface
area per 100 km² (10x10 km cells)

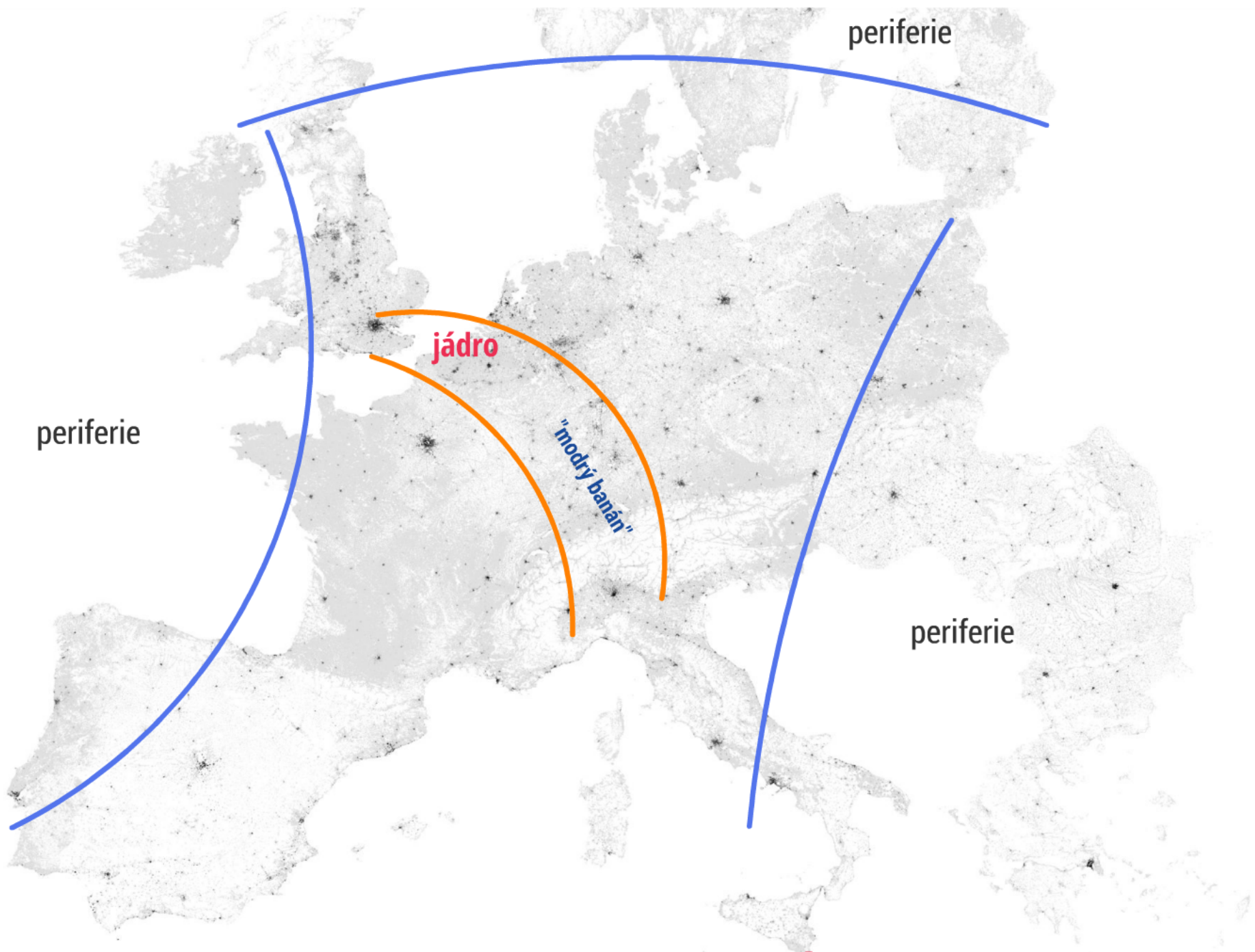


Source:
EEA Corine land cover 2000 / 2006, Version 14
(UK is included from version 15)

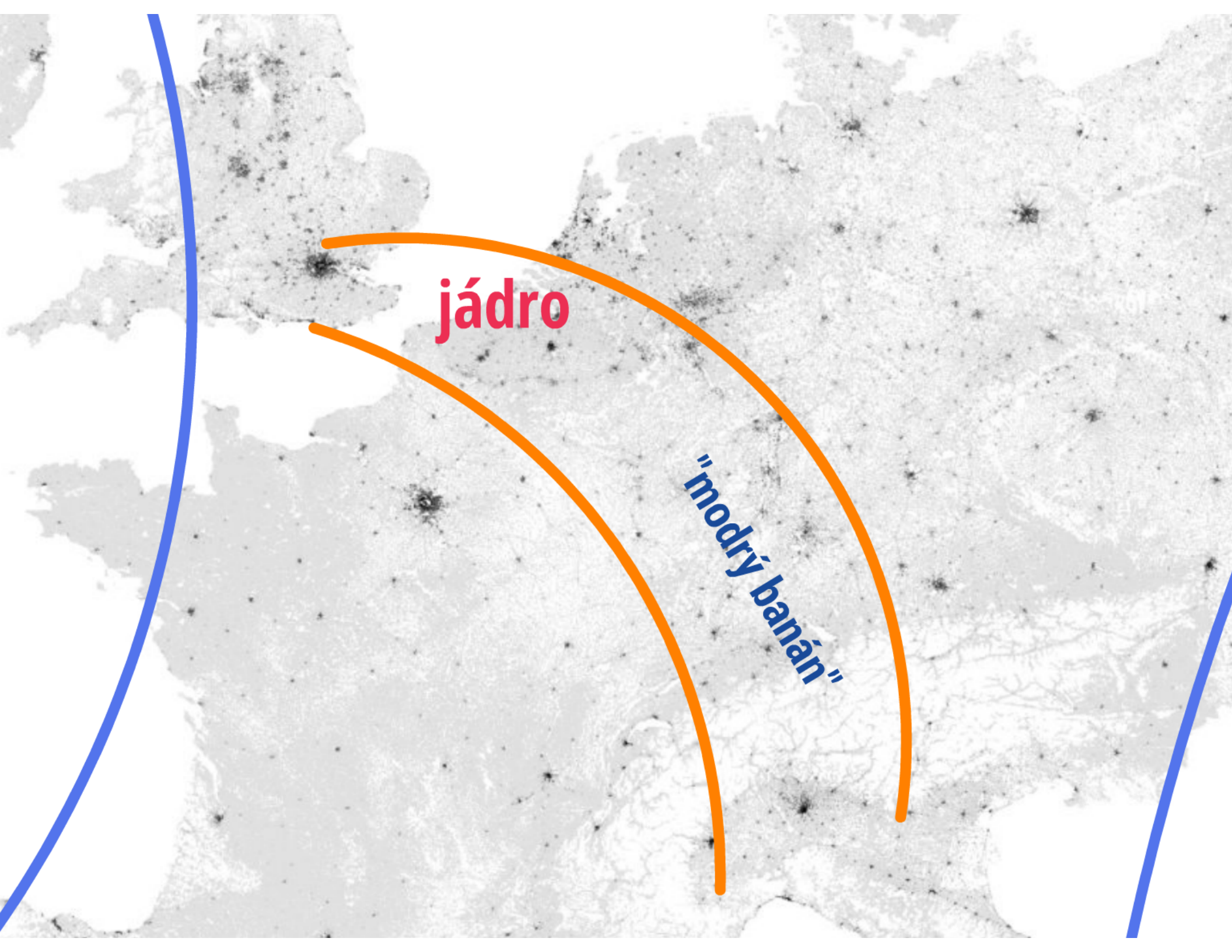


Christian Fertner
University of Copenhagen
chfe@life.ku.dk
July 2011





JÁDRO VS. PERIFERIE



jádro

"modrý banán"

METAFORY EVROPSKÉHO SÍDELNÍHO SYSTÉMU

modrý banán

takto bylo evropské jádro znázorněno poprvé před rokem 1989 francouzskou regionálně-plánovací institucí DATAR, resp. GIP-RECLUS týmem vedeným Rogerem Brunetem, často se také užívá pojem Hot Banana

bunch of grapes



red octopus

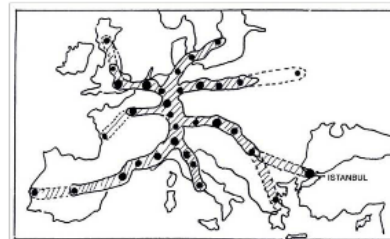
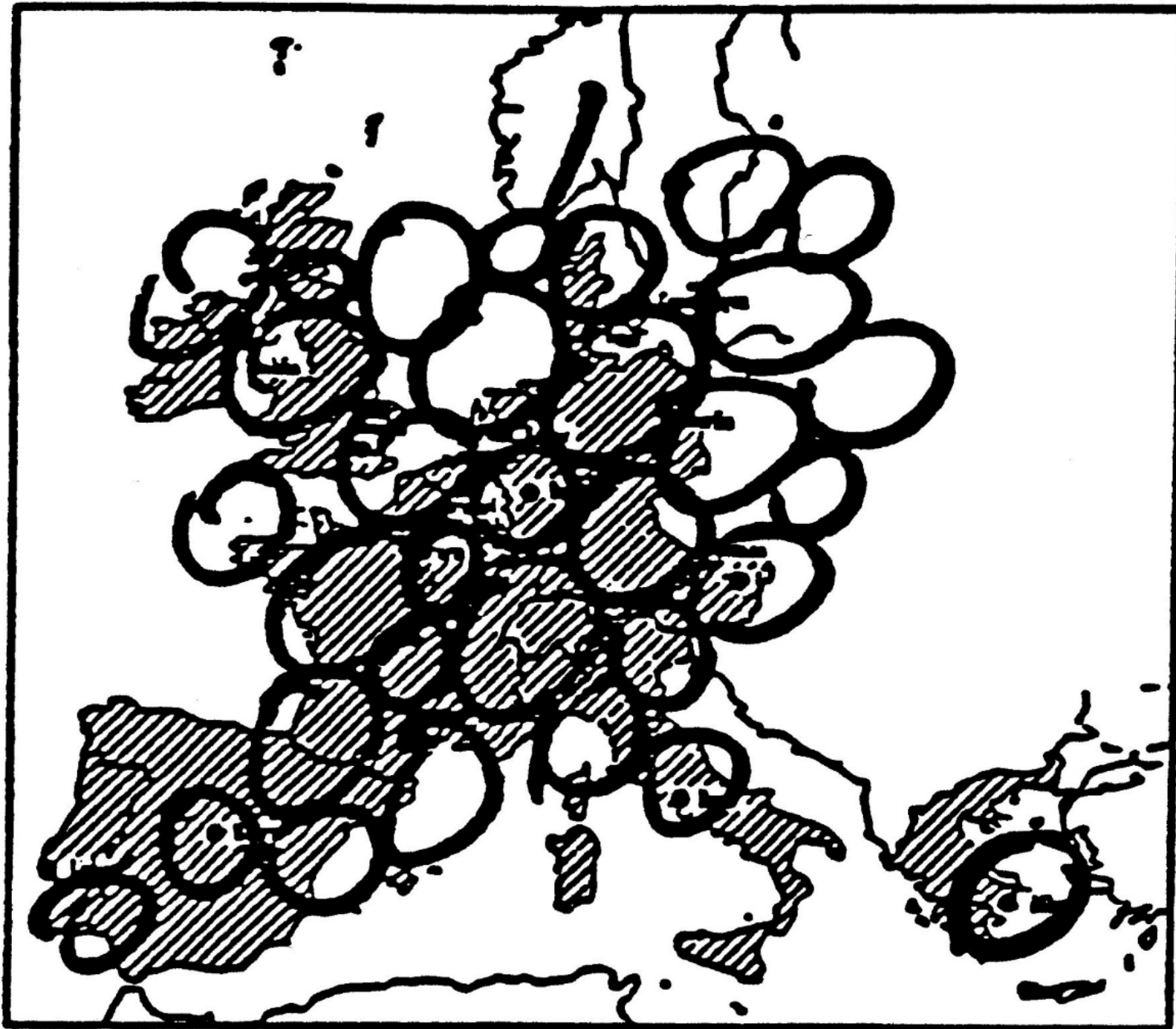
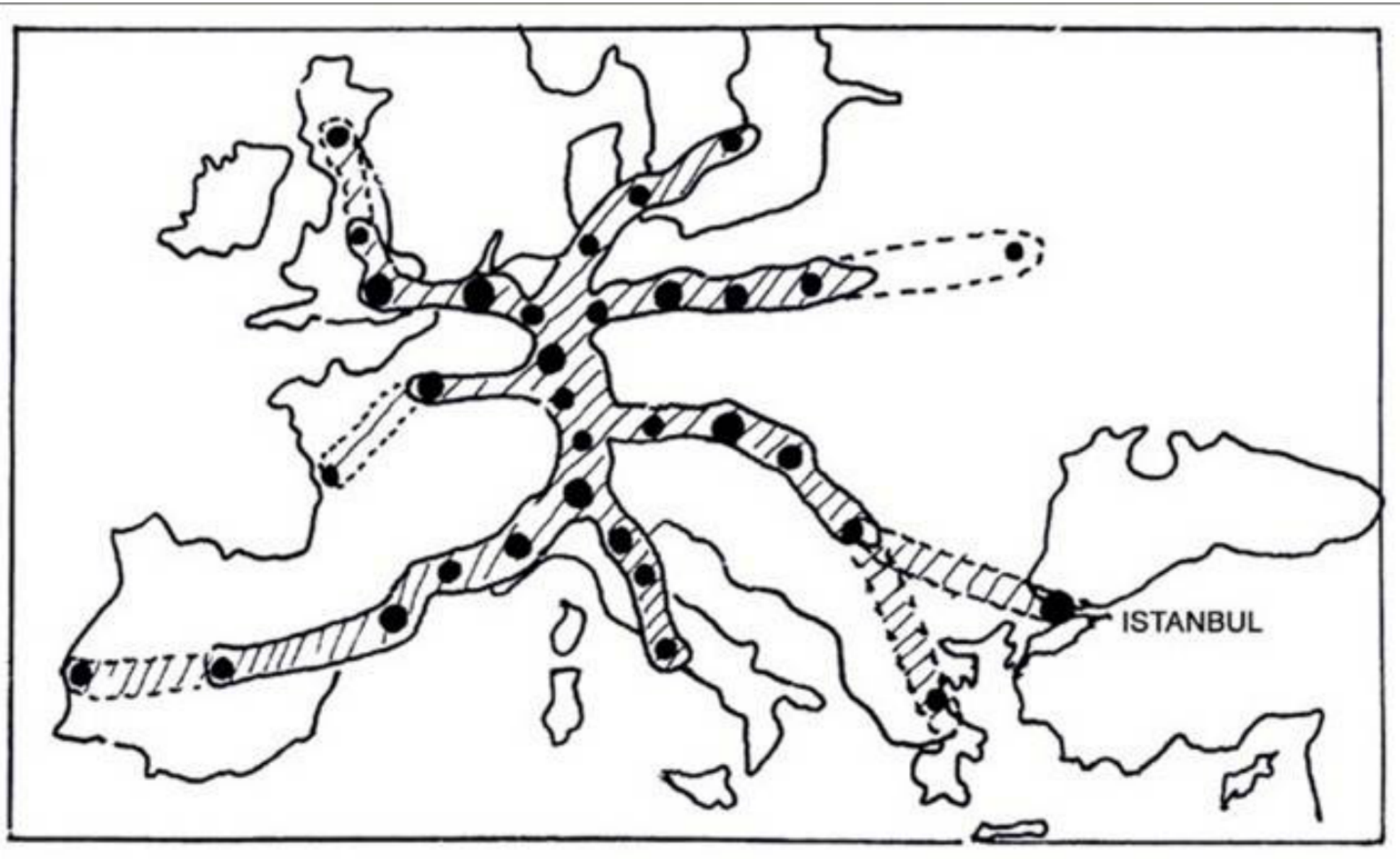


Figure no 8: The bunch of grapes (Kunzmann and Wegener, 1991)





děkuji za pozornost

