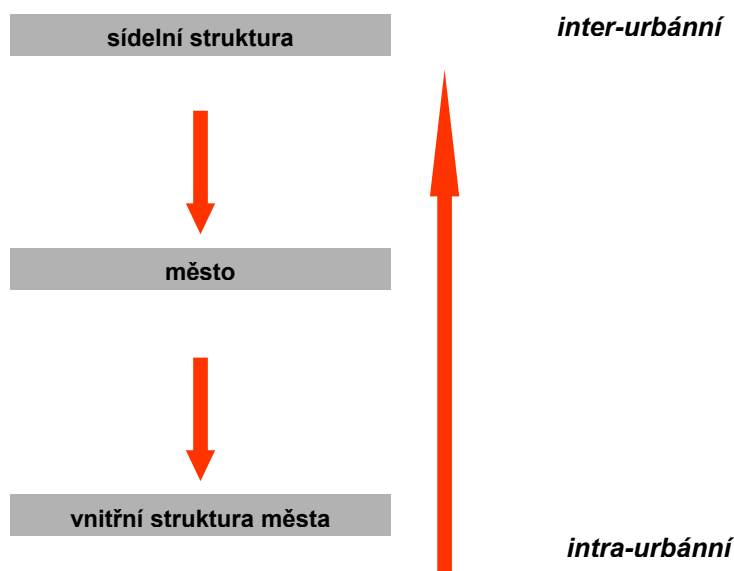


HUMÁNNÍ GEOGRAFIE

ročník I.

GEOGRAFIE SÍDEL, URBANIZACE

Měřítko studia



obr. 1: předmět studia sídelní geografie a geografie města

Geografie sídel a geografie města jsou často v angloamerické geografii souhrnně označovány jako „**urban geography**“. V předmětu studia obou dílčích disciplín lze najít rozdíly. Zatímco geografie sídel zkoumá prostorové uspořádání a vztahy mezi jednotlivými sídly, předmětem studia geografie města je samotné sídlo (město) a jeho vnitřní struktura. Jinými slovy geografie sídel zkoumá **systém osídlení**, geografie města zkoumá **město jako systém**. V obou případech se jedná o syntetickou disciplínu zahrnující poznatky z celé řady geografických i jiných subdisciplín (např. ekonomická geografie, geografie obyvatelstva, plánování, apod.).

Vývoj městských systémů

1. Pre-industriální fáze – městská jádra

Velká většina pre-industriálních měst byla malé velikosti – pouze vedoucí města dosahovala či přesahovala hranici 100 000 obyvatel. Dopravní technologie spojené s rozvojem těchto měst byly na velice nízké úrovni (pěší doprava, koňské povozy). Města si tak zachovávala relativně kompaktní formu a jejich zázemí (sféry vlivu omezených služeb města) byla relativně malé – většinou v maximální denní vzdálenosti od města. Města tak byla „jádry“ s volnými vztahy k okolnímu venkovském prostoru, resp. jiným městům.

2. Průmyslová fáze – urbanizované oblasti

V ranných fázích industrializace města rostla v závislosti na lokalizaci různých typů surovinových zdrojů. Kanály a železnice poskytovaly zlepšené dopravní příležitosti a zároveň zesílily horizontální ekonomické vazby mezi jednotlivými městy, resp. mezi městem a jeho zázemím. Vzhledem k důležitosti surovinových zdrojů si nejbližší města často ekonomicky konkurovala – na druhou stranu územní specializace a dělba práce se vlivem stále relativně neefektivní a drahé dopravy musela odehrávat v poměrně malém geografickém prostoru. Města se stala mnohem většími nežli jejich pre-industriální předchůdci, nicméně stále si většinou zachovávala kompaktní územní formu. Až s postupem času majetnější vrstvy nastartovaly zárodky procesu suburbanizace podél dopravních

(zprvu zejména železničních) linií. Tato fáze je tak typická vytvořením rozsáhlých urbanizovaných oblastí města se zachováním víceméně kompaktní formy a existencí poměrně slabých ekonomických vazeb mimo městské hranice.

3. Post-industriální fáze

Je charakteristická zejména prudkým růstem rychlosti a efektivity komunikací (počínaje zlepšením dopravy - motorizace, přes rozšíření telefonu až po vývoj soudobých elektronických telekomunikačních technologií). Individualizace a růst komunikací téměř zrušily význam fyzické vzdálenosti pro utváření ekonomických a sociálních vazeb v rámci měst a mezi městy. Prostorový rozptyl se tak stal významnou charakteristikou vývoje městských systémů. Řada dříve značně prostorově koncentrovaných funkcí se rozptýlila do širšího prostoru (např. přesun řady výroby z velkých měst do menších sídel), byla umožněna hlubší a prostorově rozsáhlejší ekonomická dělba práce a specializace jednotlivých sídel (na druhou stranu řada aktivit se výrazně koncentrovala – např. tzv. progresivní služby). Poměrně výrazně se stírá rozdíl mezi městem a venkovským prostorem. Města překračují fyzicky a funkčně své administrativní hranice a vznikají tzv. urbanizované regiony.

Městské revoluce

Rozvoj (městských) sídel lze rozdělit do několika fází oddělených významnými kvalitativními předěly – „městskými revolucemi“.

Rozvoj měst byl možný až v okamžiku, kdy zemědělství dosáhlo takové úrovně **nadprodukce**, která umožnila existenci skupin obyvatelstva nezabývajících se přímo zemědělskou výrobou. První městskou revoluci proto můžeme rámcově zasadit do období tzv. neolitické revoluce (5 000 př. n. l.), která na Blízkém východě umožnila vznik prvních měst. Druhou městskou revoluci pak můžeme ztotožnit s průmyslovou revolucí probíhající od konce 18. století.

Pre-industriální město

Jde o město před počátkem průmyslové revoluce (předindustriální). Tato města se vyznačovala ve srovnání s ostatními tehdejšími sídly větší hustotou obyvatelstva a existencí složitější sociální struktury. Významným znakem byla existence tříd, které se nezabývaly zemědělstvím (velikost takových tříd však byla velmi malá a významně závisela na efektivitě zemědělské produkce). Pre-industriální města plnila funkci správních a tržních středisek (vznikala však i města, která byla čistě náboženskými nebo politickými centry – Peking, Váránásí). Města byla poměrně malé velikosti – populace jen málokterého pre-industriálního města přesahovala 100 000 obyvatel (*Např. v roce 1300 před Kristem byly Théby jedním z největších měst – jejich velikost přitom nepřesahovala 100 000; ve stejné době se odhaduje, že existovalo pouze okolo 20 měst s vyšším počtem obyvatel než 20 000; v pátém století BC Babylón dosáhl hranice 250 000 obyvatel; v prvním století po Kristu Řím dosáhl 650 000 obyvatel*). Tehdejší města dosahovala naprosto disproporčních velikostí vzhledem k ostatním sídlům. Růst počtu obyvatel pre-industriálního města byl velmi pomalý (dáno vysokou mírou porodnosti, ale i úmrtnosti a nízkým výkonem zemědělství).

Mezi předpokládané oblasti vzniku ranných městských civilizací bývají zařazovány např. Mezopotámie, údolí Indu, severočínské pláně, střední Amerika, centrální Andy a jihozápadní Nigérie.

V prostředí Evropy měl městotvornou funkci zejména dálkový obchod. Ranná evropská urbanizace je spojena především s římskou říší (osa Londýn - Oděsa). Městské jádro se potom přesunulo do mediteránní oblasti. Na počátku 16. stol. se ekonomické jádro přestěhovalo z Benátek do Antverp a Amsterdamu, pak dále do dolního údolí Rýna (1500 - 1800). V podstatě všechny evropské regiony hrály v průběhu pre-industriální historie roli urbánních jader, s výjimkou východní Evropy.

Industriální město

Na přelomu 18. a 19. století technologické změny nejprve v textilním a posléze i v dalších průmyslových odvětvích začaly radikálně ovlivňovat další utváření městského systému. Nově vznikající textilní průmysl se v podobě manufaktur koncentroval nejprve podél zdrojů energie – vodních toků. S příchodem parního stroje byly naplno spuštěny procesy **koncentrace obyvatelstva** a výroby do měst. Parní stroj jako zdroj energie vyvolával mohutné **dostředivé tendence** (páru bylo efektivní vyrábět ve velkém množství, vyrobenou energii nebylo možné přenášet na velké vzdálenosti, zdroj paliva – uhlí – musel být v dostupné vzdálenosti). Dalším stimulem územně koncentrovaného osídlení byl rozvoj železnice. Obyvatelstvo se začalo stěhovat z míst neobsluhovaných železnicí do míst napojených na železniční trať. To vedlo k růstu výrobních a dopravních center.

Modernizace zemědělství byla další z podmínek umožňujících zrychlený růst měst. Rozvoj dopravy navíc umožnil městům zvětšit rozsah svého zázemí, které bylo mj. potravinovým zdrojem města.

Demografičtí činitelé rovněž výrazně přispěli k výsledné podobě evropské urbanizace v 19. století. Klíčovým bylo především prudké snížení úmrtnosti způsobené zvýšením životní úrovně obyvatelstva měst a zlepšením hygienických podmínek ve městech (až s určitým zpožděním bylo snížení úmrtnosti následováno také snížením porodnosti – viz. křivka demografického přechodu).

V souhrnu můžeme identifikovat sedm důvodů rychlého rozvoje měst v období průmyslové revoluce:

1. zvýšení efektivity zemědělské výroby
2. průmyslová revoluce – změny v technologiích a organizaci výroby
3. zintenzívnění obchodu a transakční role měst
4. demografická revoluce, snížení úmrtnosti
5. zlepšení dopravy
6. rozvoj zdravotnické péče a hygienických podmínek ve městech
7. kulturní a psychologická přitažlivost měst

Vymezení pojmu urbanizace

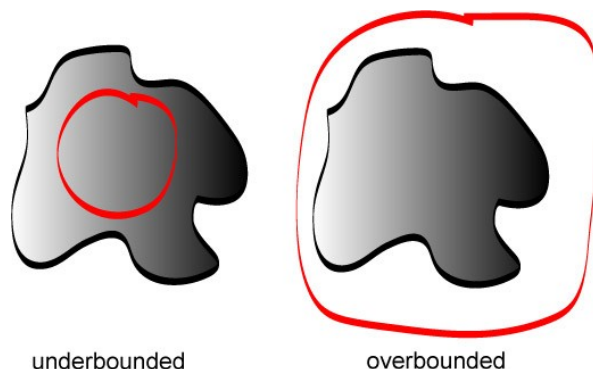
Éra průmyslové revoluce spustila proces moderní urbanizace. Proces **urbanizace** je definován jako změna sociálně-prostorových forem společnosti. Nejviditelnější stránkou tohoto procesu je bezesporu růst měst, nicméně urbanizace není pouze změnou osídlení, ale i změnou kulturní a sociální. Urbanizace jako **mnohvrstevnatý proces** má řadu stránek - ekonomická urbanizace (zvýšování počtu osob pracujících mimo zemědělství), demografická (zvýšování podílu městského obyvatelstva), prostorová (změny vzhledu a hmotného uspořádání sídel), sociální urbanizace (osvojení městského způsobu života).

V rámci tzv. **kvantitativního** (nebo také geograficko-demografického) přístupu je urbanizace chápána jako koncentrace obyvatelstva do městských sídel, tj. zvyšuje se podíl obyvatelstva městského na úkor venkovského obyvatelstva určitého území. V souvislosti s tímto pojetím vyvstává problém jak definovat městské sídlo.

Město lze definovat mnoha způsoby – např. politicky, podle počtu obyvatel či sociologicky. Podobně problematické je určit hranice města. Nejednotná definice vyvolává problémy hlavně při srovnání urbanizačních procesů v různých zemích

Město můžeme buď chápat jako **fyzickou entitu** popsateľnou víceméně statistickými - kvantitativními daty nebo jako určitý druh **nové kvality**.

Město jako entitu definujeme například na základě **populační velikosti** (*prahová hodnota populační velikosti města se liší podle historické doby a daného území - ve Švédsku je jako město chápáno sídlo s více než 200 obyvatel, v USA 2500 a ve Švýcarsku 10 000, v Japonsku 30 000*), na základě **ekonomické struktury** (*populační velikost sídla zde bývá často kombinována s kritériem zaměstnanosti v nezemědělských aktivitách, např. v Indii je za město považováno sídlo s více než 75% obyvatelstva zaměstnanými v nezemědělských sektorech*). Dalšími ukazateli definujícími město mohou být **administrativní kritéria** nebo nejrůznější typy **morfologických** a **funkčních** vymezení (*administrativní vymezení města, resp. jeho hranic, vychází často z historického vývoje*). Administrativní hranice města se však jen málokdy shodují s fyzickými (funkčními) hranicemi (model tzv. „underbounded a overbounded city“).



obr. 2: „underbounded a overbounded city“ (červeně je znázorněna administrativní hranice)

Industrializace a urbanizace v Anglii

Průběh klasické urbanizace navázané na průmyslovou revoluci lze nejnázorněji demonstrovat na historickém příkladu Anglie. Úvodem je nutné poznamenat, že rané fáze průmyslové revoluce neměly na růst měst závažný vliv. První průmyslové podniky (textilní manufaktury, hutě) vznikající v Anglii v průběhu 18. století byly spíše rozptýleny v krajině mimo města. Typická průmyslová krajina tak sestávala z malých průmyslových osad roztroušených ve víceméně venkovském prostoru.

Těžba, zpracování a využívání uhlí však dramaticky změnilo situaci. Uhlí se rychle stalo klíčovým materiálem rozvoje průmyslu, když nahradilo vodu, resp. dřevo jako zdroje energie. Z prostorového hlediska tato změna vedla ke koncentraci průmyslových aktivit a souvisejícího osídlení do prostředí těžebních pánví a do jejich dopravně obsluhovatelne blízkosti. Tlak obrovské energetické náročnosti tehdejšího průmyslu a vysoké ceny dopravy vedl k vzniku nového fenoménu průmyslových měst jako prostorových koncentrací produkce. Teprve po roce 1830 rozvoj železniční dopravy a daleko později i nástup průmyslového využití elektřiny přinesly průmyslovým podnikům větší lokalizační svobodu - v té době však již byla základní síť průmyslových měst konsolidována (Musil, 2002, Goodman, Chant 1999).

Dalším ze základních předpokladů pro nastartování urbanizačních procesů bylo zlepšení zemědělství. Teprve s nástupem mechanizace zemědělské výroby a nových systémů obdělávání byly venkovské oblasti schopny uvolnit pracovní sílu pro vznikající manufaktury raných průmyslových měst a to při zachování úrovně zemědělské produkce (velký počet průmyslových měst proto vznikl v úrodných zemědělských oblastech).

Řada nových anglických průmyslových měst se vyvíjela v podstatě z ničeho a velice rychlým tempem (Durham, Yorkshire). Současně docházelo ke stagnaci těch center, která nebyla přístavy či místy těžby. Existovala však i řada tradičních středověkých měst, která zužitkovala svoji výhodnou polohu vůči nalezištím uhlí, či splavným tokům a rychle se industrializovala (Leicester, Bristol, Nottingham). Důležitou roli pro výměnu zboží měla i dopravně exponovaná města (Londýn, Hull, Glasgow, Liverpool; v českém prostředí např. Ústí nad Labem). Rychlost růstu anglických měst byla enormní – např. Liverpool, Glasgow, Manchester a Birmingham mezi roky 1801 a 1851 ztrojnásobily až zčtyřnásobily počet obyvatel. Postupně se formovaly malé oblasti vzájemně navazujících aktivit tzv. industrial districts (Hohenberg 2004).

Národní trh nebyl tak velký, aby byl schopen absorbovat velké množství průmyslové produkce a proto se dalšími ohnisky růstu stávala exportní centra, zejména přístavy. Hnací silou růstu vybraných velkých měst přestávala být rutinní průmyslová výroba a nahradily ji řídicí a transakční aktivity (burza, banky, obchod).

Rozmístění měst v průmyslových oblastech nebylo tak pravidelné jako v tradičním zemědělském prostředí – často byla umístěna blíže sobě, vznikaly první konurbace. V řadě regionů již nebylo možné rozlišit městské a rurální regiony – městská krajina byla zcela převládající. Zvýšená mobilita osob v průběhu průmyslové revoluce se projevovala především nevratným stěhováním původně venkovského obyvatelstva do (průmyslových) měst, denní dojíždění do práce se objevovalo pouze v oblastech, kde hustota zalidnění učinila denní dojížděku efektivní pro dopravní společnosti. Ve skutečnosti se denní život průmyslových oblastí v počátku územně příliš nevykročil rozsahu denního regionu tradičního venkovského světa (Musil 2002).

V českém prostředí lze v první polovině 19. století za město podobné západoevropským průmyslovým centrům považovat snad pouze Libereckou aglomeraci (135 000 pracovních příležitostí) a možná i Brno a to díky výraznému soustředění průmyslu do továrních čtvrtí vznikajících na předměstích v těsné blízkosti městského centra – mezi lety 1791 a 1834 se počet obyvatel brněnského vnitřního města zvedl z 9000 na 12000, zatímco na předměstích stoupl z 10000 na 23000 (Horská 2002; Kuča 2000).

Typologie urbanizovaných regionů

Městský region – jde o oblast skládající se z hlavního jádra s pracovními příležitostmi a okolních oblastí, pro které slouží jako centrum služeb vyššího řádu (termín městský region byl poprvé použit na začátku 19. století pro oblast tzv. Greater London = Velkého Londýna). Právě vymezení hranic takových to městských regionů se stalo důležitým tématem urbánně-geografického výzkumu – často sledovanými procesy pak jsou intenzita pracovní dojížděky či dojížděky za vybranými službami. Jednotky městských regionů jsou často využívány pro statistická sledování (tzv. Standard Metropolitan Statistical Areas používané v USA, Functional Urban Areas definované v EU).

Konurbace, metropolitní regiony, „urban fields“ – pojmy naznačují prostorovou koncentraci relativně velkých měst. Takováto situace se vyvinula např. v průběhu průmyslové revoluce v Anglii, kdy původně prostorově oddělená města v okolí Birminghamu či Liverpoolu a Manchesteru postupně fyzicky srostla do velkého městského pásu (podobným příkladem může být ale i německé Porúří). I v rámci konurbace si určité sídlo udržuje dominantnější postavení – jeho pozice jako centra však není tak zřetelná jako role jádra v případě městského regionu. S postupným vývojem centrálního sídla v rámci konurbace byla řada funkcí vlivem zvýšených cen půdy, dopravních problémů či zhoršeného prostředí vytlačována do okolních menších měst. Funkční složitost konurbace je tak mnohem větší nežli v případě městského regionu.

Klasickým příkladem metropolitního regionu může být vedle Londýna např. oblast tzv. Randstadu v Nizozemí (cca 5 mil. obyvatel) – jde o konurbaci založenou na funkčním propojení Amsterdamu, Utrechtu, Leidenu, Rotterdamu, Den Haagu a Haarlemu. Každé z těchto velkých měst vykazuje určitou funkční specializaci, navzájem jsou propojeny kvalitní dopravní sítí.

Tzv. městské pole (urban field) lze pak charakterizovat jako území s více městskými centry, relativně nízkou hustotou a rozsáhlými pásmy a oblastmi zelených ploch.

Megalopolis – pojem byl použit poprvé v 60. letech v USA pro popis situace, kdy došlo k fyzickému propojení více „městských“ polí (konkrétně jde o oblast od New Hampshire 800 km jižně do severní Virginie a sahající asi 250 km do vnitrozemí k předhůří Apalačského pohoří; její populační velikost se pohybuje okolo 40 milionů osob). Obecnými rysy megalopolis jsou populační velikost překračující 25 mil. obyvatel a hluboký ekonomický význam pro stát, v rámci kterého jsou umístěny. Úplné fyzické propojení území megalopolis není nutné, předpokladem je opět spíše kvalitní dopravní infrastruktura.

Dalšími příklady může např. tzv. Tokaido oblast rozložená okolo osy Tokio – Jokohama a expandující ve směru Osaka – Kobe, megalopolitní oblast centrovaná na Šanghaj, či megalopolis severozápadní Evropy Amsterdam – Paříž – Porúří.

Studium urbanizace pouze na základě sledování podílu obyvatel v městských sídlech se stalo bezpředmětným u zemí, které už dosáhly vysokého stupně urbanizace. Urbanizace se v těchto územích projevovala jinými formami, než prostým populačním růstem měst. Lidnatost přestala být chápána jako jediný ukazatel městskosti. Geografové a urbanisté se začali důrazněji věnovat **sociologickým** a **ekonomickým** projevům urbanizace. Po stránce kulturní bylo zkoumáno šíření postojů, hodnot, vzorců chování, sociální organizace a prvků městské kultury. Z ekonomického pohledu pak byla studována měnící se ekonomická funkce měst a venkova.

Prostorové a demografické dopady urbanizace v rámci určitého sídelního systému lze zjednodušeně shrnout do několika bodů:

- nerovnoměrnost územního rozložení obyvatelstva ve srovnání se zemědělsky založenou společností
- zvyšování počtu městských sídel, tj. sídel, jejichž ekonomika není založena na zemědělství
- zvyšování průměrné velikosti městských sídel
- zvyšování velikosti největšího městského sídla
- zvyšování rozpětí mezi nejmenšími a největšími městskými sídly
- zvětšování geografických funkčních jednotek/regionů (oblastí dojížděky do škol, zaměstnání či za službami)
- výraznější hierarchie nodálních regionů a specializace městských regionů
- nové formy městského osídlení (aglomerace, konurbace)

Mezi hlavní hnací motory vyvolávající změny v prostorovém uspořádání sídelního systému patří **technologicko-ekonomické** procesy, jako je např. uplatnění významných vynálezů a nových technologií ve výrobě (využití parního stroje, elektřiny, v budoucnu bude možná prostorové uspořádání měst ovlivněno dalším rozvojem Internetu) nebo zefektivňování dopravy. Až na druhém místě co do významu stojí vliv **společenského uspořádání** (urbanizační procesy probíhaly jak v kapitalistických, tak socialistických zemích, lišila se pouze jejich forma).

Prostorové aspekty urbanizace

Koncentrační urbanizační procesy jsou většinou historicky spojovány s etapou industrializace (mluvíme tedy o industriální urbanizaci), resp. s přechodem od tradiční zemědělské společnosti ke společnosti průmyslové. Vliv industrializace byl až o něco později doplněn působením demografického přírůstku obyvatelstva v rámci tzv. demografického přechodu. Ve vyspělých zemích odstartovala urbanizace již v průběhu 19. století a v druhé polovině 20. století se její tempo začalo viditelně zpomalovat; oproti tomu urbanizace v rozvojových zemích byla do určité míry zpožděna v důsledku pozdní industrializace.

Mezi jednotlivými regiony světa ovšem existují významné rozdíly. K nejvíce urbanizovaným regionům tak patří Evropa, Severní a Latinská Amerika (míra urbanizace okolo 70 – 80 %), zatímco na opačném konci žebříčku se nalézají Afrika či Asie (necelých 40 %). I v rámci Evropy se kvantitativní míry urbanizace mezi regiony liší. Státy západní Evropy tak dosahují vyšších podílů městského obyvatelstva (např. Belgie 96 %, Velká Británie 88 %) oproti regionům jižní Evropy (United Nations 2004).

Změny podílu městského obyvatelstva v čase nejsou lineární – nabývají většinou podoby S-křivky – po počáteční fázi pomalého vzestupu se urbanizační proces dostává do dynamické fáze a okolo hodnoty 75 % se opět zpomaluje. Nicméně platí, že pro každou zemi lze zaznamenat jiný průběh urbanizace v závislosti na ekonomické a demografické situaci (Haggett 2001).

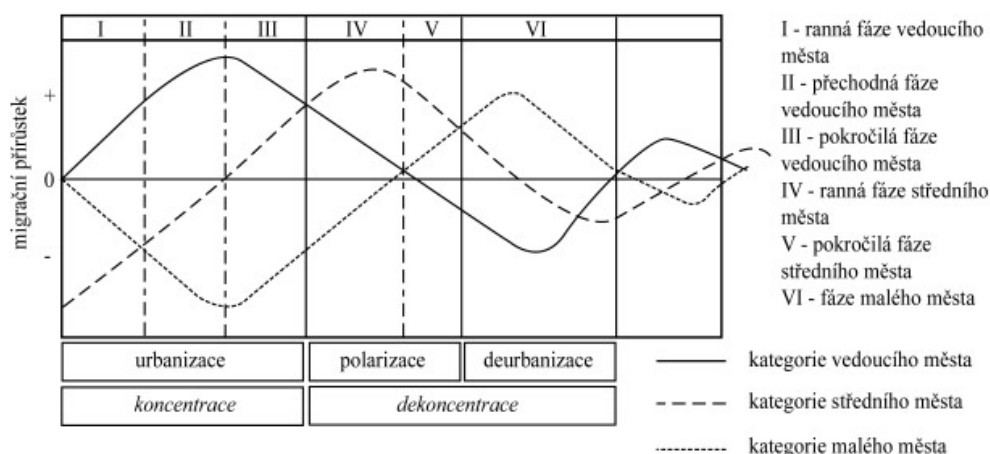


obr. 3: průběh urbanizace ve vyspělých a rozvojových zemích

Teorie diferenciální suburbanizace

Zájem o vztahy mezi migračními zisky a velikostí sídla a proměny těchto vztahů v čase je podstatou teorie diferenciální urbanizace. Teorie sleduje posun maximálních populačních zisků v čase mezi jednotlivými velikostními kategoriemi měst. V zásadě rozlišuje tzv. koncentrační a dekoncentrační fázi vývoje sídelního systému, v podrobnějším měřítku pak vymezuje šest dílčích etap, v nichž se dynamika populačního růstu posouvá mezi kategoriemi vedoucího města, středního města a malého města.

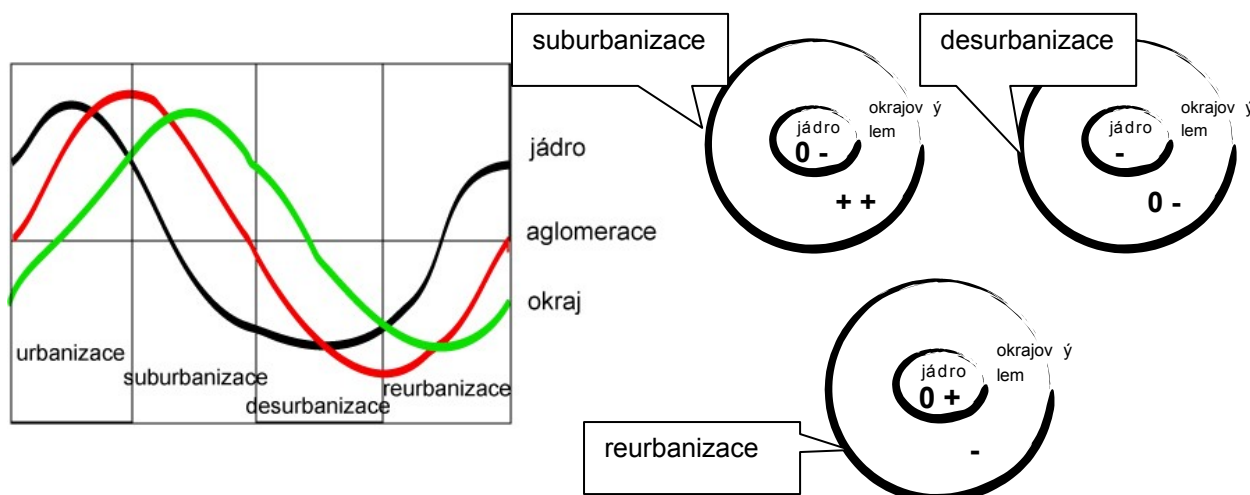
Raná a přechodná fáze vedoucího města představují období klasické urbanizace, rychle rostoucího jádrového regionu (regionů) koncentrujícího ekonomický a populační růst. V dalším vývoji jsou postupně aglomerační výhody vedoucího města oslabovány ztrátami vyplývajícími z intenzivního růstu (nárůst cen pracovní síly a pozemků, dopravní přetížení, apod.) a nejintenzivnější růst se přesouvá do kategorie středních měst (zahájení polarizace: pokročilá fáze vedoucího města, raná fáze středního města). Interakce mezi vedoucím městem a blízkým středním městem vytváří tzv. rozvojové osy, do kterých mohou být zahrnuty rovněž malá města (pokročilá fáze středního města, fáze malého města).



obr. 4: teorie diferenciální urbanizace

Model stádií městského vývoje

Na měřítkové úrovni městských regionů rozdělených na jádro a suburbánní okraj lze podobně vymezit dílčí fáze (stádia) – urbanizaci, suburbanizaci, desurbanizaci a reurbanizaci. Stádia se odlišují rozdílnou dynamikou a znaménkem migračních zisků v jádru a na okrajích městského regionu.



obr. 5 vývoj počtu obyvatel v jednotlivých částech městského regionu v průběhu urbanizačních fází

suburbanizace

Charakteristikou této fáze je relativní růst počtu obyvatel okrajových částí města na úkor částí centrálních. Suburbanizační fáze je spojena s upevňováním pozice a ekonomickým růstem střední třídy (počátek suburbanizačních procesů již před válkou - zahradní města v Anglii).

Vznik vzdálenějších satelitních suburbánních center byl umožněn rozvojem individuální automobilové dopravy. Suburbanizační boom se odehrál především v poválečných USA - rozsáhlá suburbia zde jsou často závislá výhradně na dálničním přístupu. Ve Spojeném království šlo o formu housing estates v dojížděkové vzdálenosti vůči pracovním příležitostem (metropolitní vesnice).

Suburbanizace bývá interpretována z mnoha úhlů pohledu:

- jako přirozené rozšiřování teritoria (ekologický přístup) - evoluční růst města.
- suburbanizace jako prostředek útěku (escapismus) - pryč od environmentálních, sociálních a zdravotních problémů vnitřních měst.
- suburbium jako azyl.
- jako hledání ideálních měst a komunit.
- jako individuální volba spotřebitelů - více prostoru, nové bydlení, sociální homogenita.
- jako návrat k vesnickému způsobu života se současným udržením vztahů k městskému jádru.

desurbanizace

Pozorovatelná od 60. let v západní Evropě. Projevuje se celkovým úbytkem obyvatelstva ve městě a růstem populace v rurálních (venkovských) oblastech.

Desurbanizační fáze je charakteristická pro oblasti s již dosaženým vysokým stupněm urbanizace.

Bývá interpretována jako:

- vedlejší efekt růstu metropolitních regionů
- výsledek decentralizace výroby a zvýšené zaměstnanosti ve službách
- doplňování poklesu počtu ekonomicky aktivních v zemědělství („znovuosidlování“ vyprázdněné venkovské krajiny městskými obyvateli)
- důsledek zlepšené infrastruktury v rurálních oblastech
- rurální nostalgie

reurbanizace

Jde o kombinovaný proces, který se v současnosti projevuje u vybraných metropolitních oblastí.

Typickým znakem je „návrat“ obyvatelstva do vnitřního města a jeho oživení.

Urbanizace v socialistických zemích

Naznačené urbanizační procesy byly v podmínkách socialistických zemí více či méně pozměněny (deformovány). Od urbanizace probíhající v západoevropských zemích se odlišovaly v několika bodech – nedocházelo ke vzniku tak výrazných rozdílů mezi jednotlivými městy (v prostředí centrálně řízené ekonomiky byl uměle stimulován růst malých a středních měst umístováním průmyslových závodů), takřka neprobíhala suburbanizace (pokud za suburbanizaci nepovažujeme růst okrajových panelových sídlišť), pohyb obyvatelstva mez regiony a městy byl omezen, úroveň osobní mobility byla nižší než v prostředí západoevropských měst.

Po pádu socialistických režimů v zemích post-sovětského bloku došlo ve většině případů k nárůstu velkých/hlavních měst těžících z nárůstu tercierního sektoru. Naopak rozvoj specializovaných průmyslových měst a měst nižších velikostí byl pozastaven.

Související literatura

- HORSKÁ, P., MAUR, E., MUSIL, J. (2002): Zrod velkoměsta - urbanizace českých zemí a Evropa. Praha - Litomyšl, Paseka.
- MUSIL, J. (1967): Sociologie soudobého města. Praha, Nakladatelství Svoboda.
- PACIONE, M. (2001): Urban Geography: A Global Perspective. London, Routledge.