

sídelní systémy

sídelní systém

= soubor vzájemně propojených městských míst

hierarchie

Jak jsou v systému zastoupeny jednotlivé velikostní kategorie sídel?

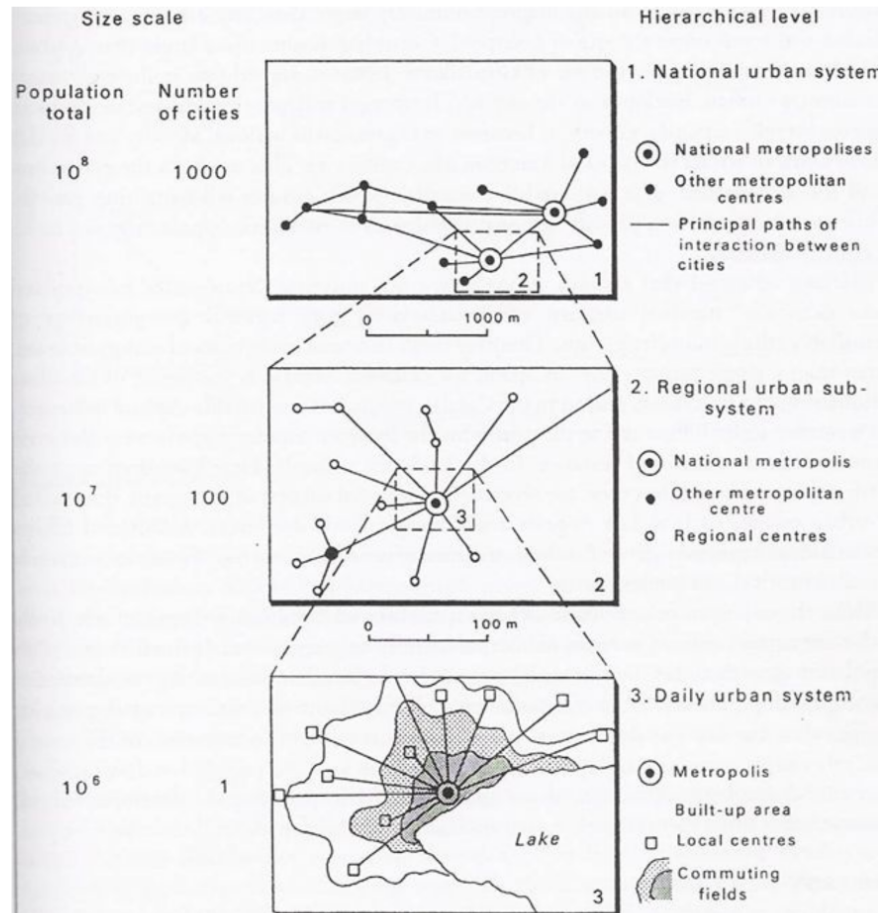
Jaký je podíl největšího města či určité velikostní kategorie sídel na celkovém počtu obyvatel či pracovních míst v zemi?

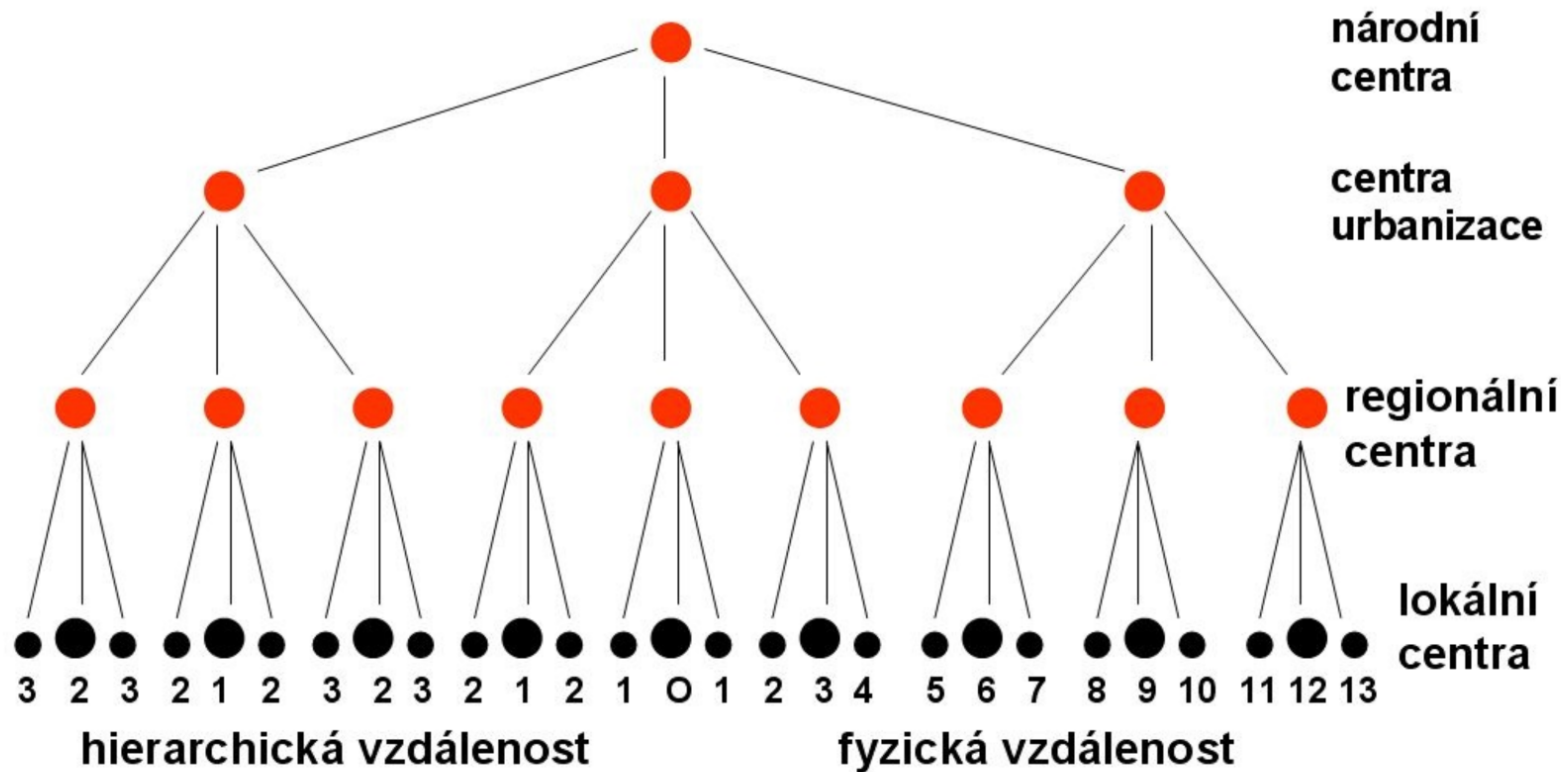
vztahy

Která sídla se vzájemně ekonomicky či dopravně propojují do formy sídelních aglomerací či konurbací?

Existuje ekonomická dělba práce, specializace jednotlivých sídel?

sídelní hierarchie

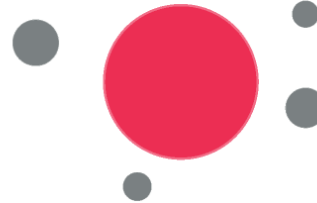






zákon vedoucího města **primate city law**

vedoucí město v daném státě je vždy disproporčně větší nežli ostatní města v daném sídelním systému



nefunguje ve všech státech/regionech:

- státy s komplikovanější národnostní strukturou
- velká rozloha státu

použitelný především pro země s:

- jednodušší ekonomickou a prostorovou strukturou,
- malou rozlohou a nízkým počtem obyvatel,
- nízkými příjmy a vysokým podílem zemědělství na ekonomice
- s koloniální historií

pravidlo seřazení podle velikosti

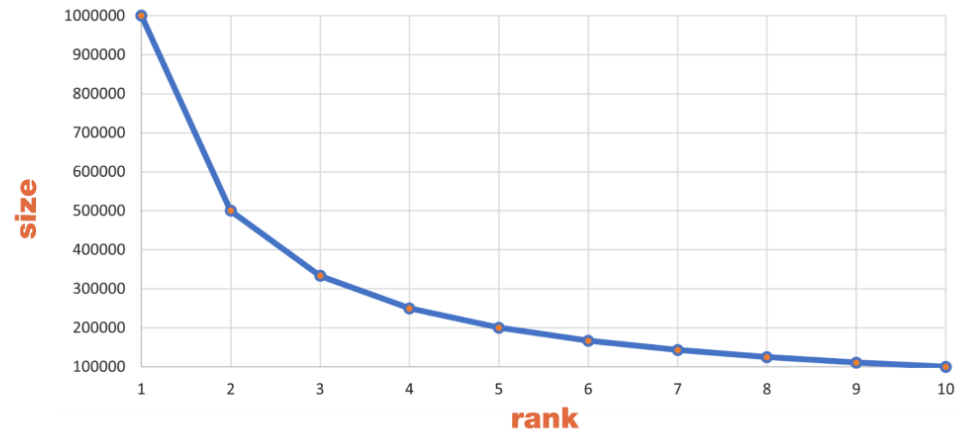
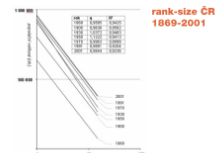
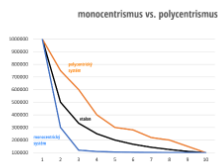
rank-size rule

$$P_x = P_1 / X$$

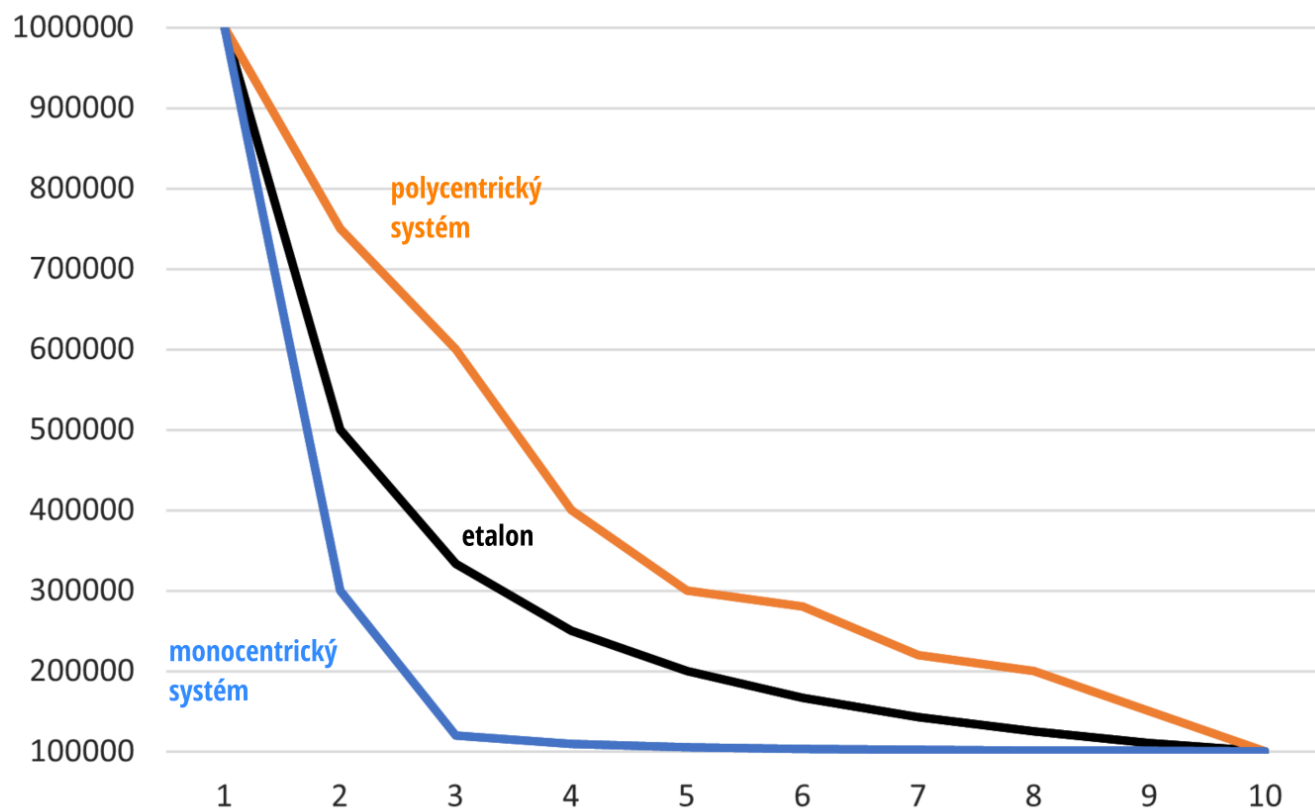
x = pořadí města

P₁ = velikost největšího města

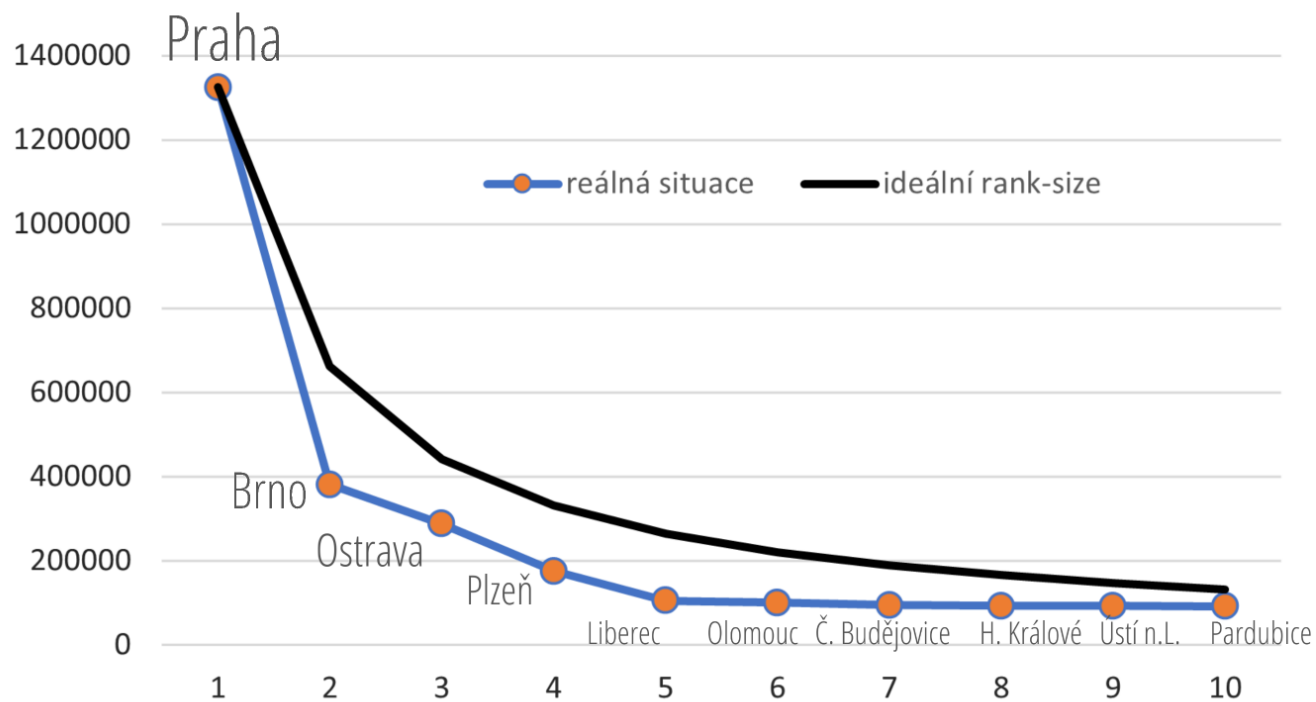
P_x = město o pořadí X



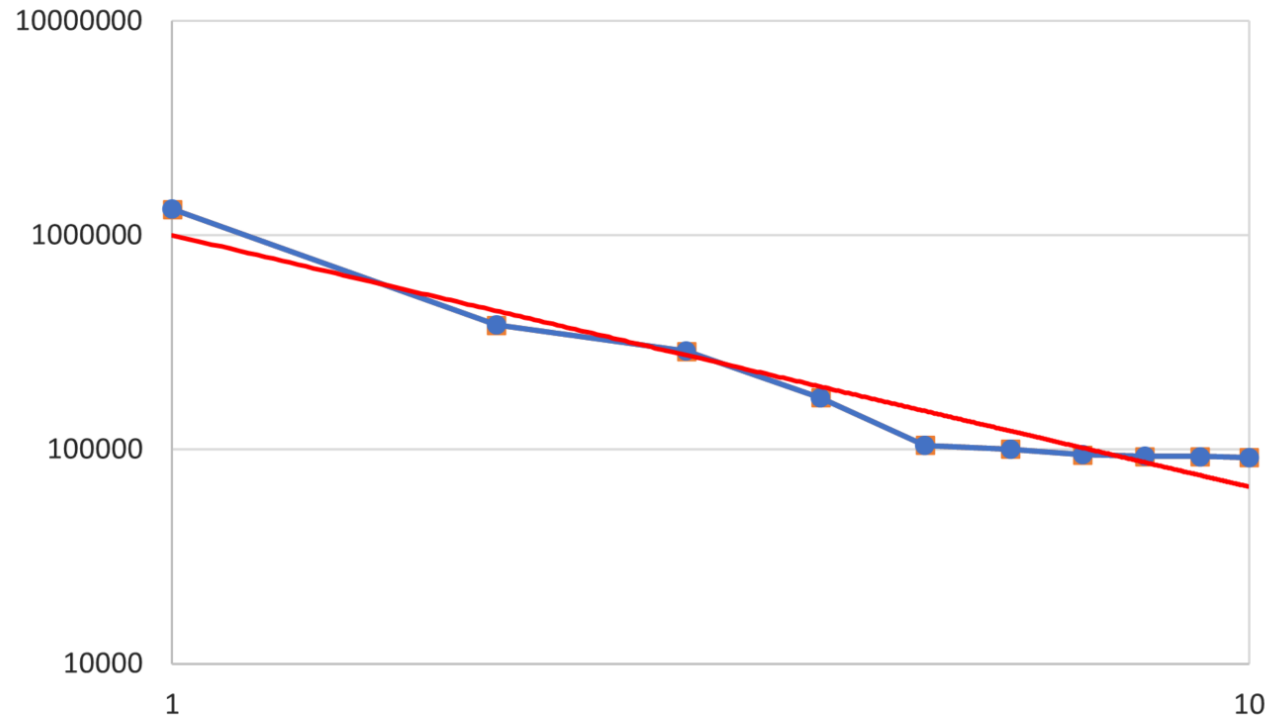
monocentrismus vs. polycentrismus



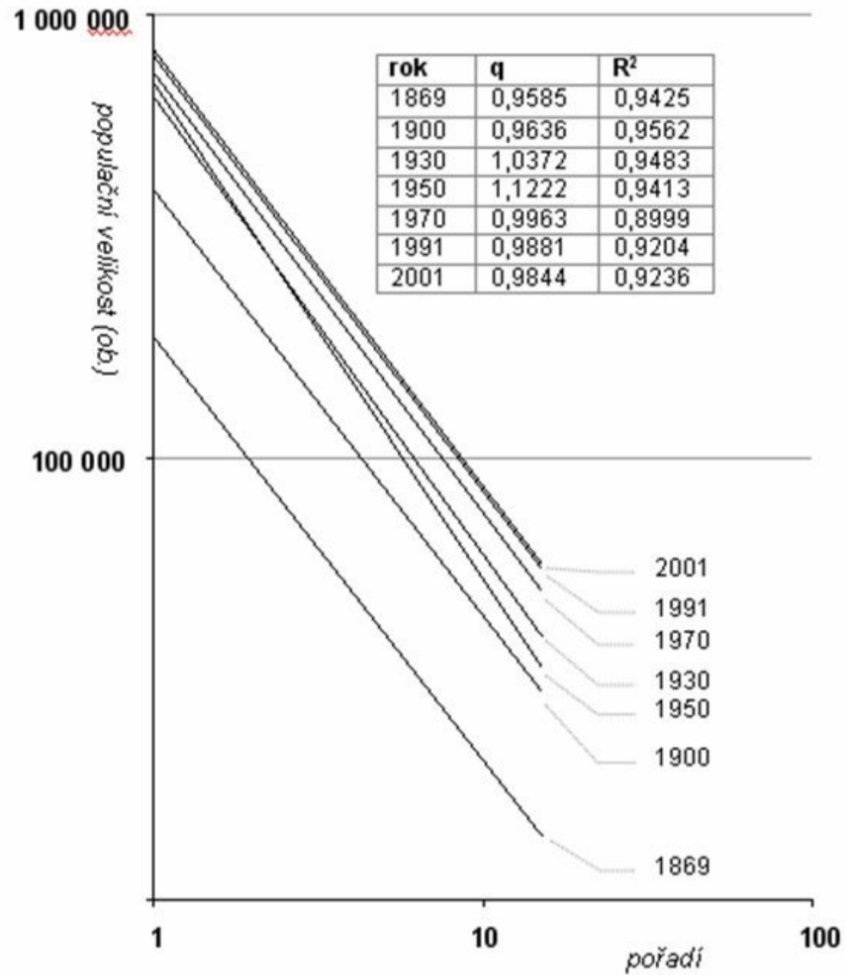
rank-size ČR 2020



rank-size ČR 2020



rank-size ČR 1869-2001



Walter Christaller

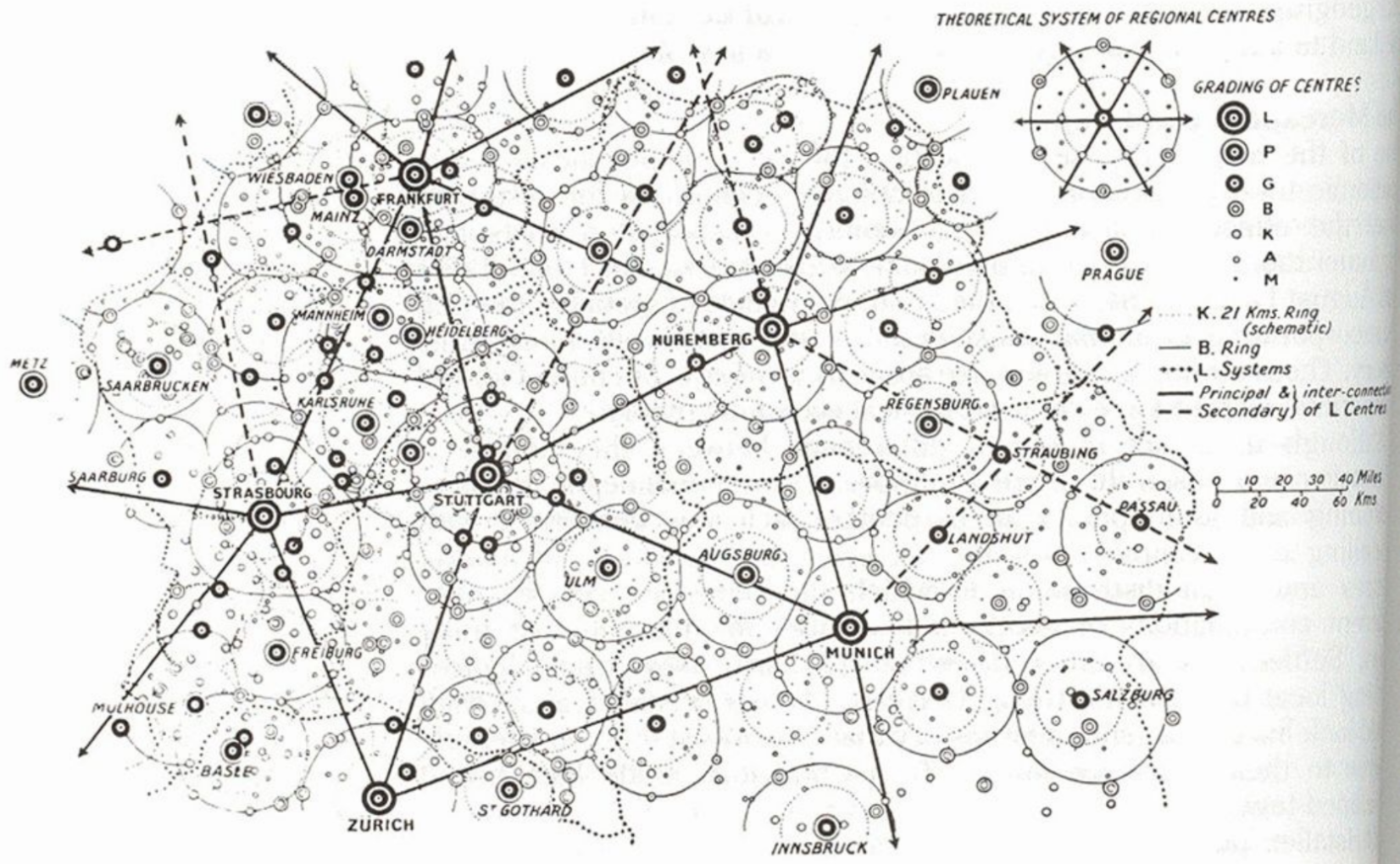
teorie centrálních míst

města/sídla jako centrální místa

rozdíly ve velikosti měst a rozsahu funkcí
(nabízených služeb)

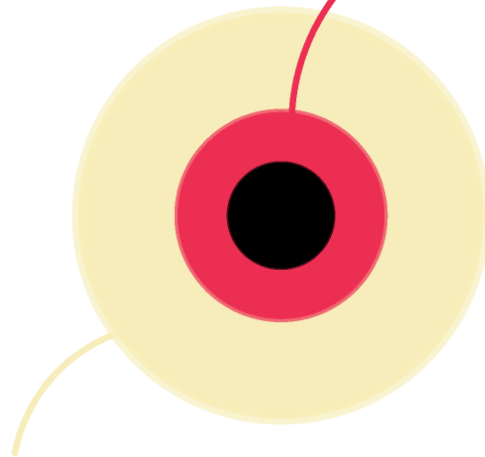
1. homogenní rovina se stejnou mírou dopravní dostupnosti v každém bodě, jeden typ dopravy, dopravní náklady jsou proporcionální
2. rovnoměrně rozmístěná populace
3. centrální místa poskytují zboží, služby a administrativní funkce jejich zázemí
4. spotřebitelé minimalizují svoji cestovní vzdálenost
5. poskytovatelé služeb se snaží pokrýt co nejširší možnou oblast trhu
6. centrální místa nabízející více služeb se nazývají středisky vyššího řádu, ty s menší nabídkou středisky nižšího řádu
7. všichni spotřebitelé mají stejný příjem a stejné počadavky na služby

1. homogenní rovina se stejnou mírou dopravní dostupnosti v každém bodě, jeden typ dopravy, dopravní náklady jsou proporciální
2. rovnoměrně rozmístěná populace
3. centrální místa poskytují zboží, služby a administrativní funkce jejich zázemí
4. spotřebitelé minimalizují svoji cestovní vzdálenost
5. poskytovatelé služeb se snaží pokrýt co nejširší možnou oblast trhu
6. centrální místa nabízející více služeb se nazývají středisky vyššího řádu, ty s menší nabídkou středisky nižšího řádu
7. všichni spotřebitelé mají stejný příjem a stejné požadavky na služby



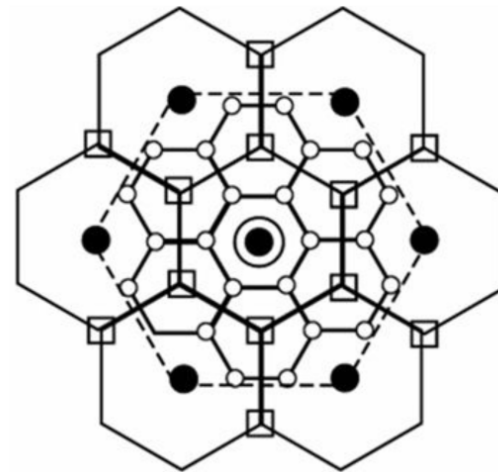
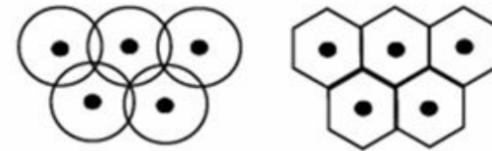
práh služby

minimální spádová oblast pro zajištění rentability služby



horní hranice rozsahu

maximální vzdálenost ochoty dojíždět za danou službou

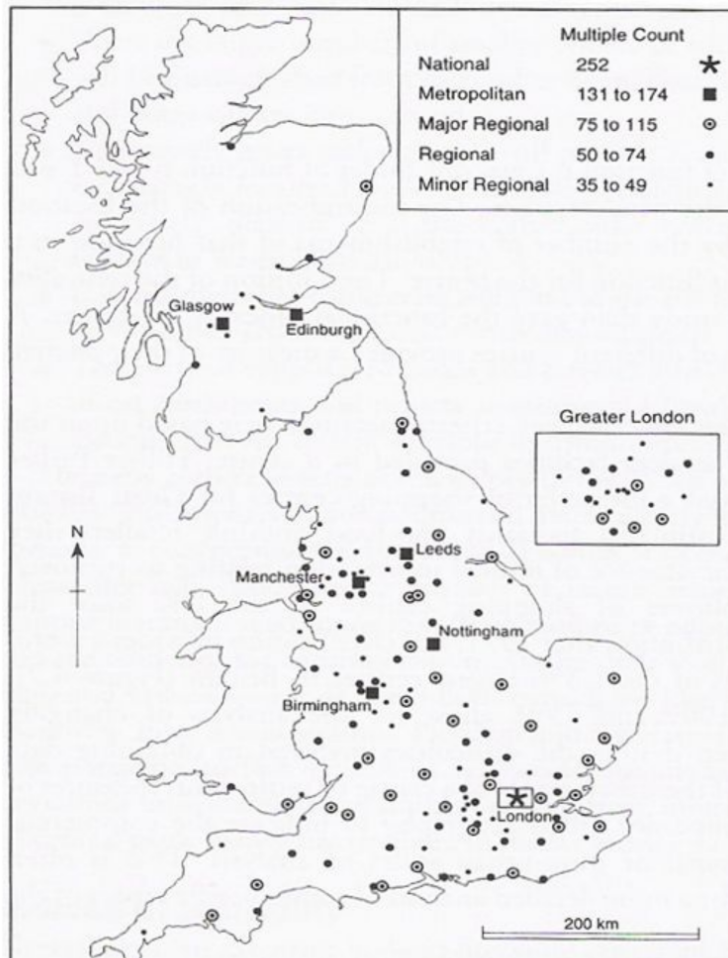


jižní Německo, 30. léta 20. století

	pocet stejných řídů	míst vzájemná vzdálenost	rozloha obsluhova- ného území	pocet nabízejících typů služeb	populace míst	populace obsluhova- ného území
Marktort	298	7 km	44 km ²	40	7000	3500
Amtsort	192	12	158	90	20000	110000
Kreisstadt	54	27	400	180	40000	350000
Bezirksort	18	36	1200	330	100000	1000000
Gaustadt	6	62	3600	600	300000	3000000
Provinzhaupt- ort	2	108	10800	1000	1000000	10000000
Landeshaupt- ort	1	198	32400	2000	5000000	35000000

jižní Německo, 30. léta 20. století

	<i>počet míst stejného řádu</i>	<i>vzájemná vzdálenost</i>	<i>rozloha obsluhovaného území</i>	<i>počet nabízených typů služeb</i>	<i>populace místa</i>	<i>populace obsluhovaného území</i>
Marktort	486	7 km	44 km ²	40	1000	3500
Amtsort	162	12	133	90	2000	11000
Kreisstadt	54	21	400	180	4000	35000
Bezirkstadt	18	36	1200	330	10000	100000
Gaustadt	6	62	3600	600	30000	350000
Provinzhauptstadt	2	108	10800	1000	100000	1000000
Landeshauptstadt	1	186	32400	2000	500000	3500000

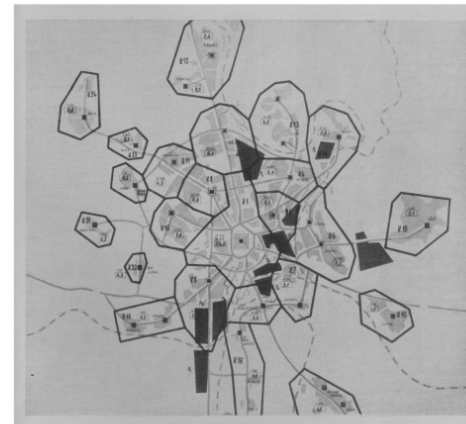


britská obchodní/nákupní centra

Grade of centre	Multiple branch score	Number of centres
National e.g. London-West End	252	1
Metropolitan e.g. Manchester	131-17	46
Major Regional e.g. York	75-115	41
Regional e.g. Luton	50-74	61
Minor Regional e.g. Wimbledon	35-49	63
District e.g. Pontypridd	3-346	86

Source: Based on Hillier Parker Research 1996

nákupní okrsky v socialistickém Brně



změny struktury centrálních míst

vnitřní změny

- rostoucí kupní síla
- růst trvale bydlícího obyvatelstva
- zvýšená mobilita

vnější změny

- diferencované dopravní propojení
- velká nákupní centra (aglomerační efekty)
- změna nákupního chování

kritika TCM

ekonomický determinismus

nezohlednění politických a správních vlivů

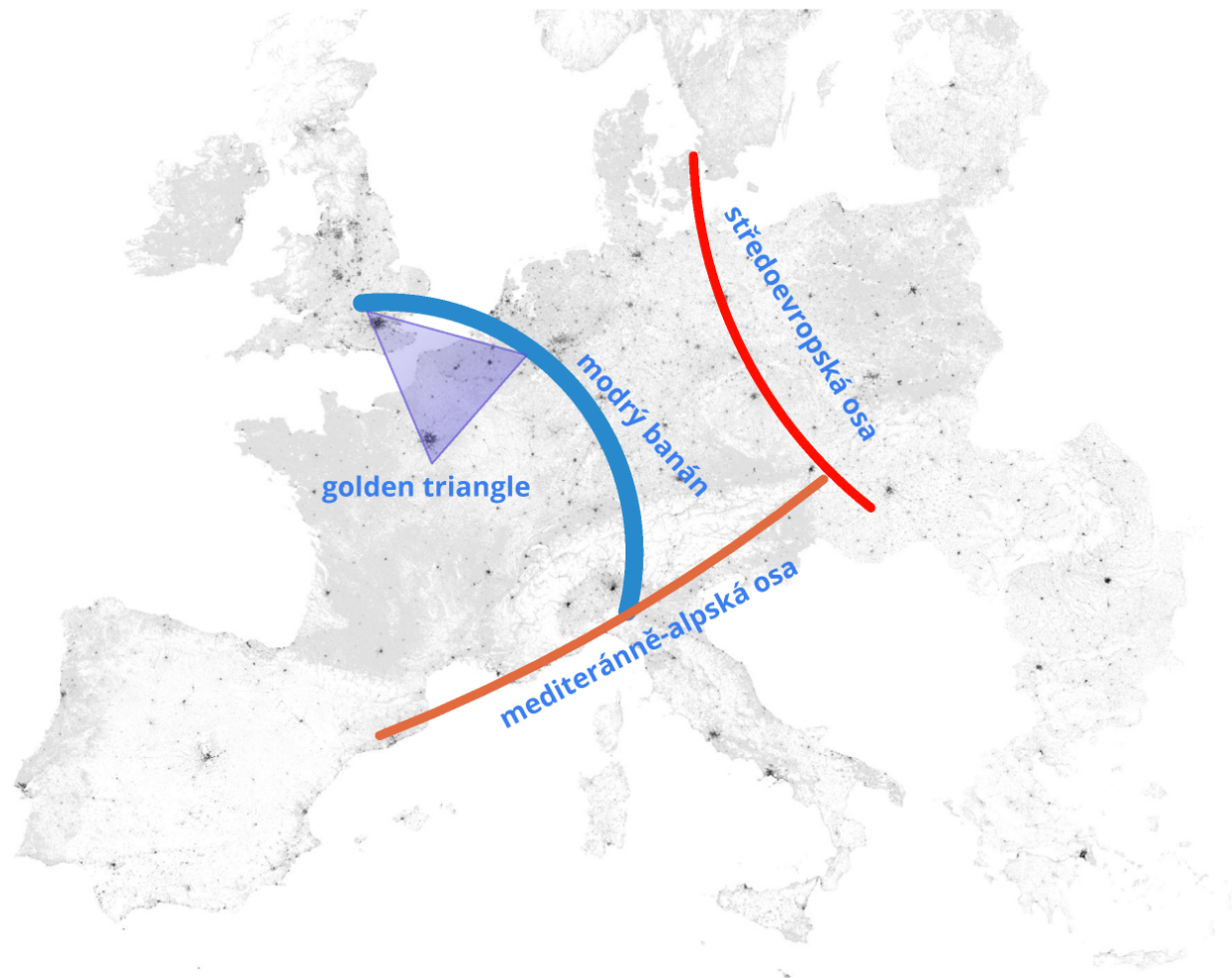
statičnost

další vlivy na utváření hierarchie sídelního systému:

- historické vlivy
- politické vlivy, vztah mezi městy a státem

evropský sídelní systém





pařížský model

jasně hierarchická struktura
s centrálním pólem
dominujícím poměrně
rozsáhlému území

(pařížská pánev, centrální
Španělsko, jihovýchodní Anglie)

rýnský model

velký počet relativně silných center
podobné velikosti v relativní
vzájemné blízkosti a s malými
sférami vlivu

(rýnské regiony, severovýchodní
Itálie, oblast nizozemského
Randstadu)

periferní model

přechodný model mezi výše popsanými

(jižní Itálie, východní Německo, střední a
východní Evropa)

pařížský model

jasně hierarchická struktura
s centrálním pólem
dominujícím poměrně
rozsáhlému území

(pařížská pánev, centrální
Španělsko, jihovýchodní Anglie)

rýnský model

velký počet relativně silných center
podobné velikosti v relativní
vzájemné blízkosti a s malými
sférami vlivu

(rýnské regiony, severovýchodní
Itálie, oblast nizozemského
Randstadu)

erní model

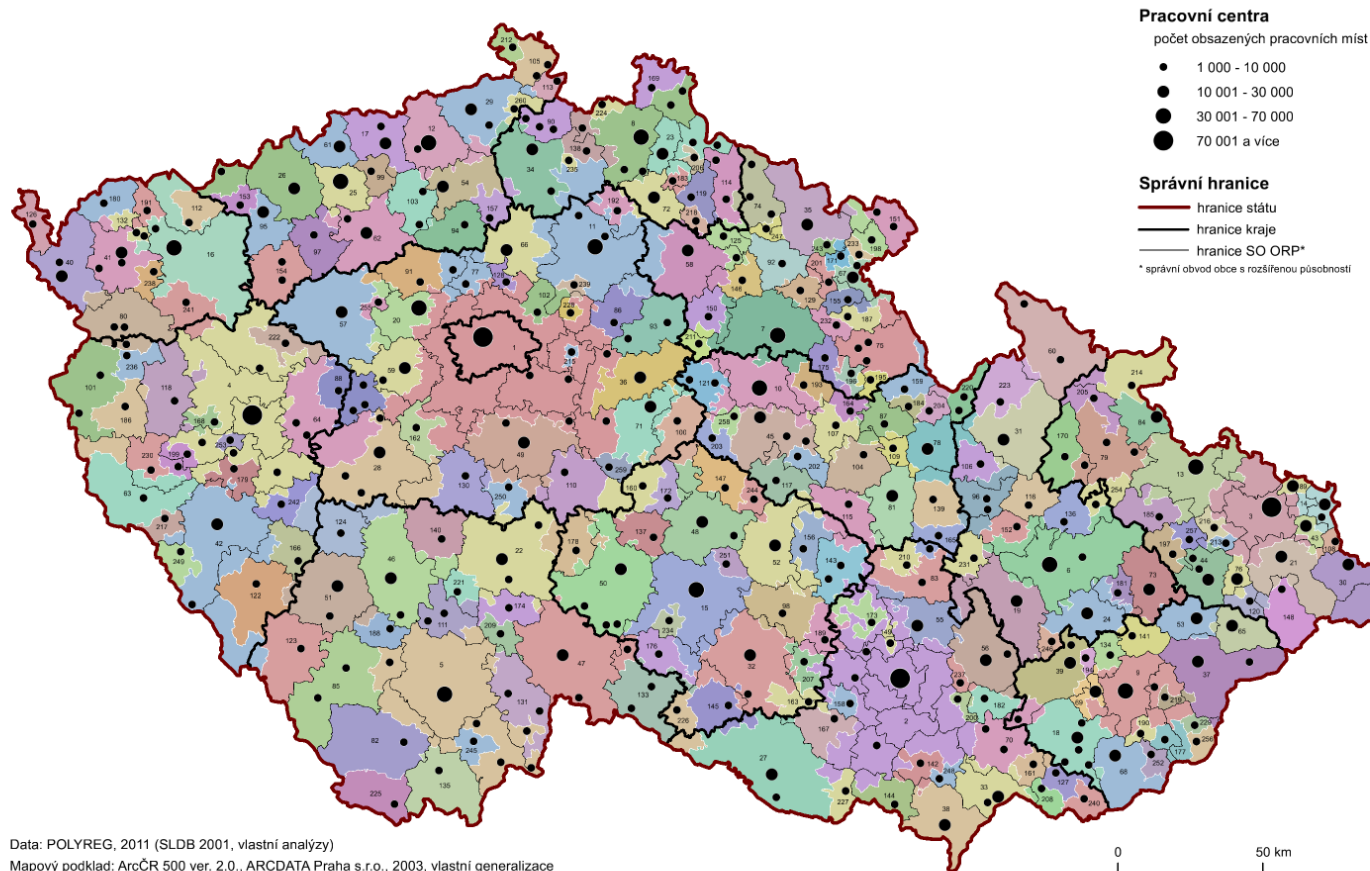
Itálie, oblast nizozemsi
Randstadu)

periferní model

přechodný model mezi výše popsanými

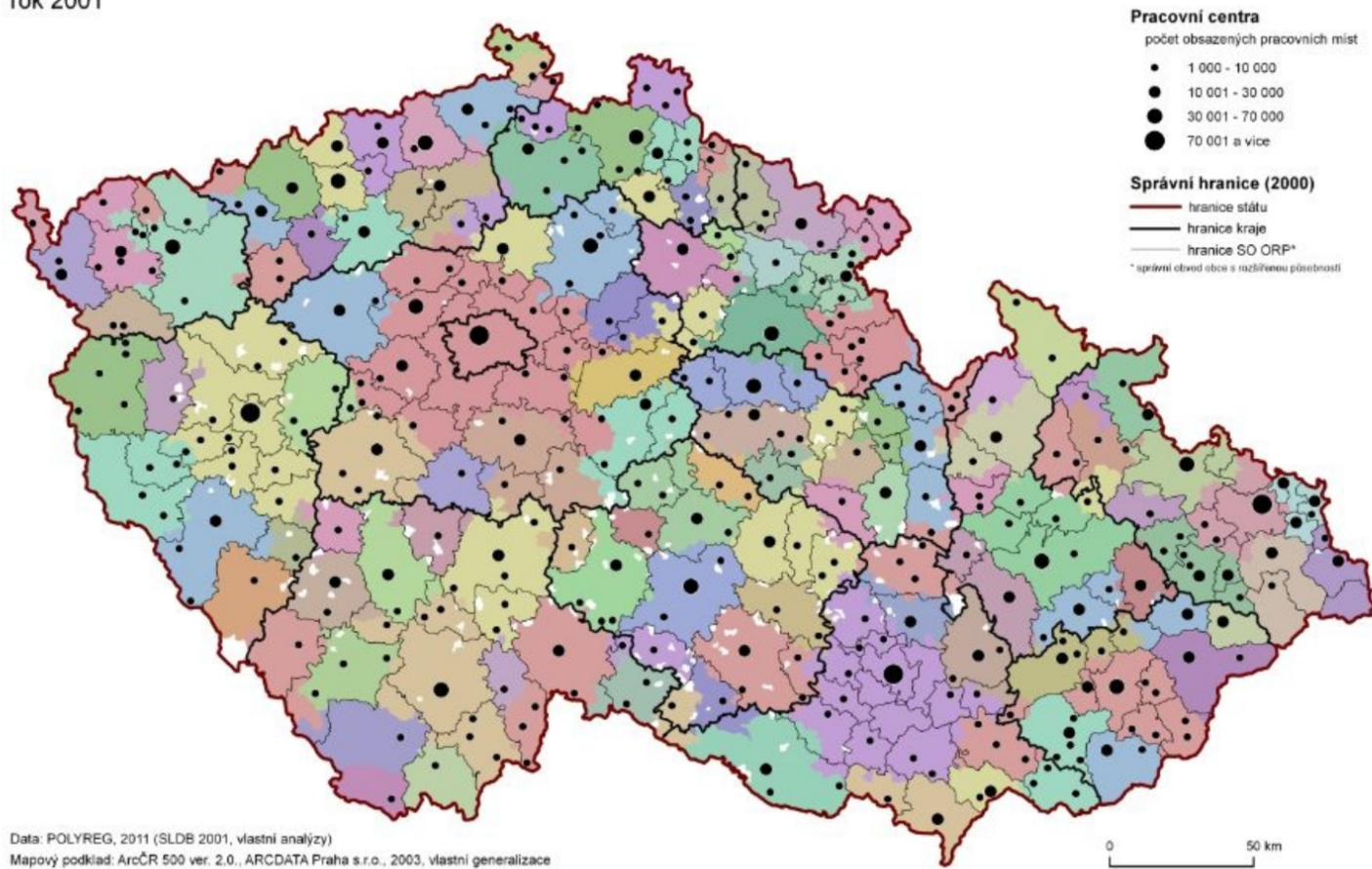
(jižní Itálie, východní Německo, střední a
východní Evropa)

PRACOVNÍ MIKROREGIONY - 2001



TRAVEL-TO-WORK-AREAS 75 %

rok 2001

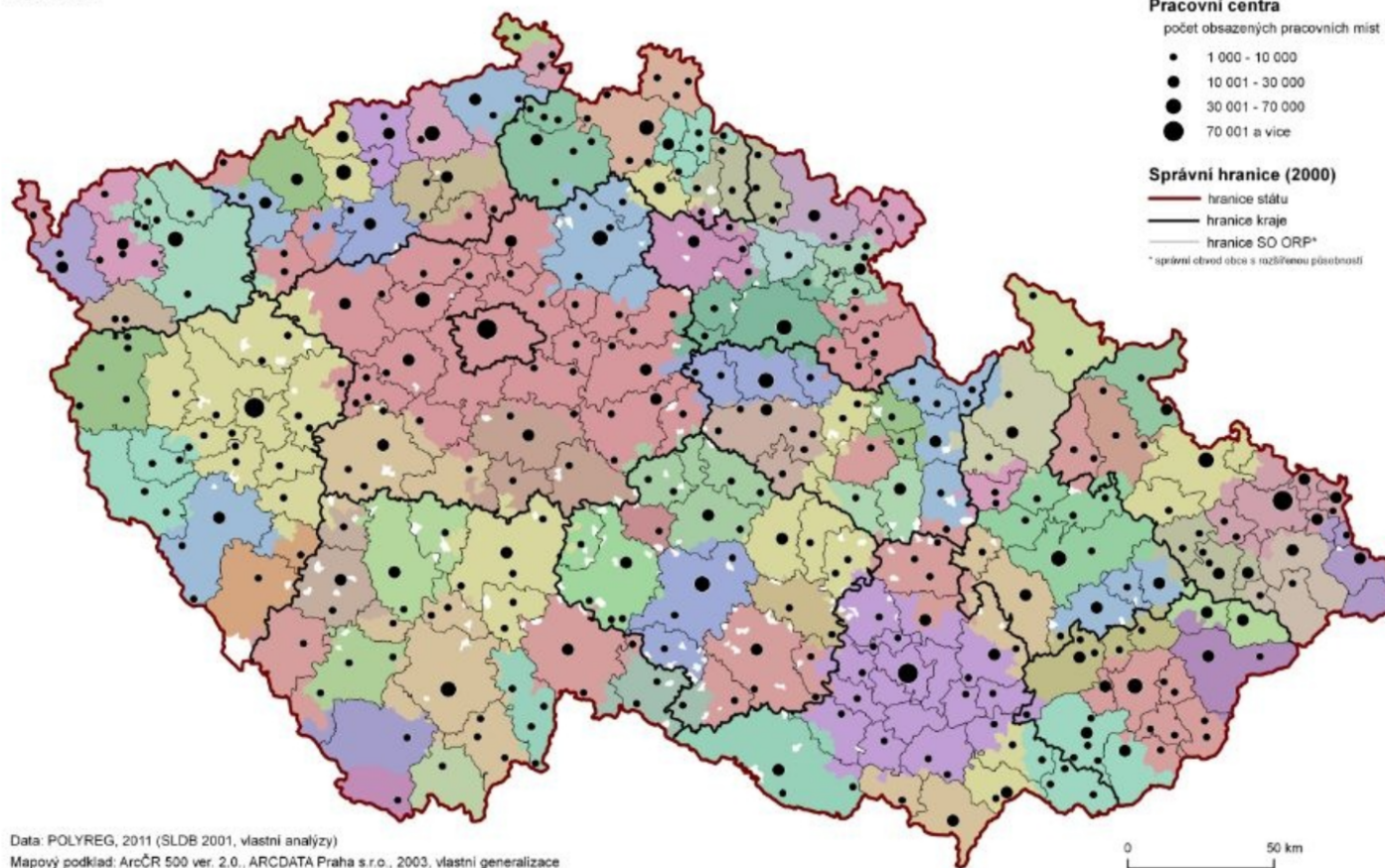


Data: POLYREG, 2011 (SLDB 2001, vlastní analýzy)

Mapový podklad: ArcČR 500 ver. 2.0., ARCDATA Praha s.r.o., 2003, vlastní generalizace

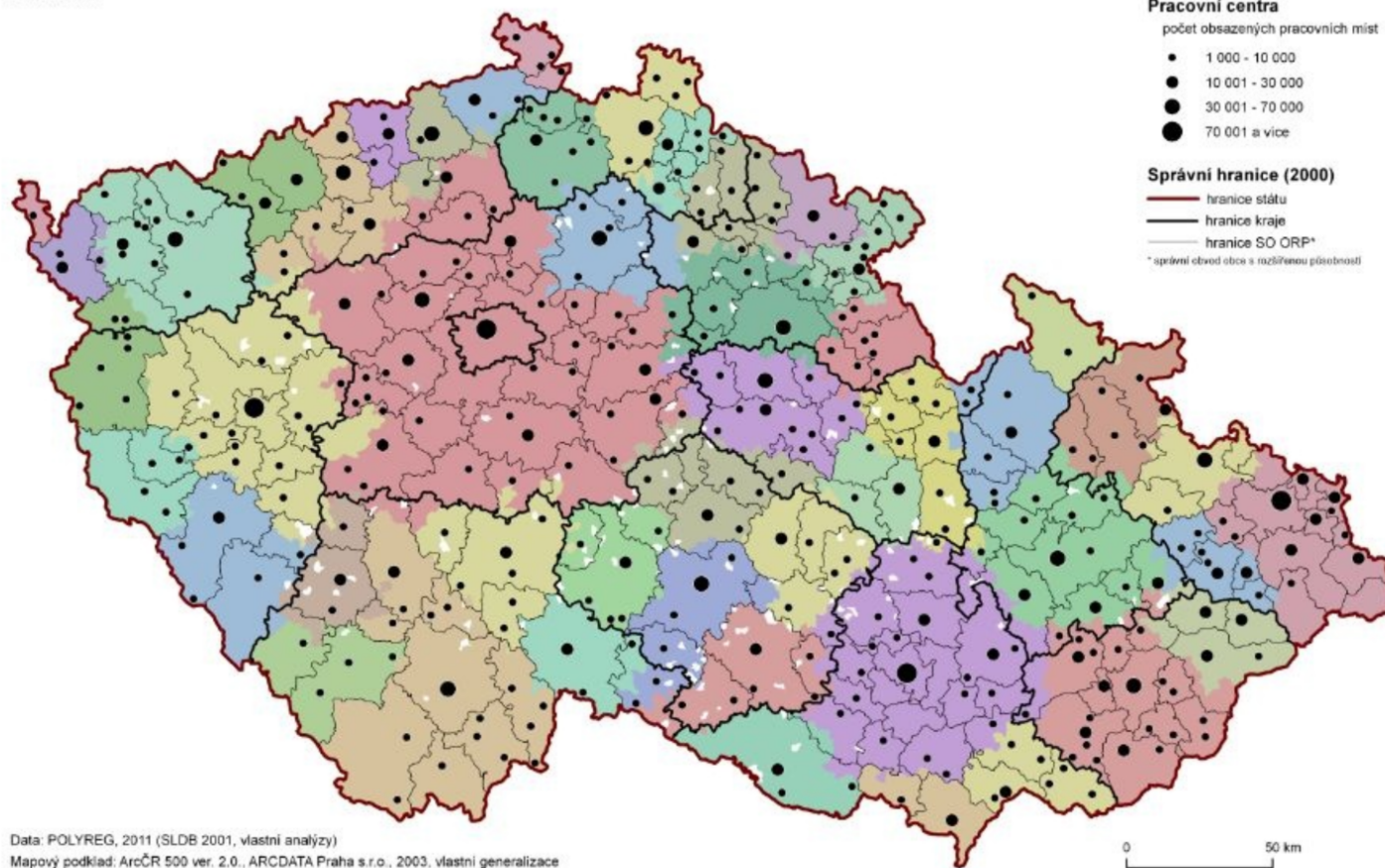
TTWA 80 %

rok 2001



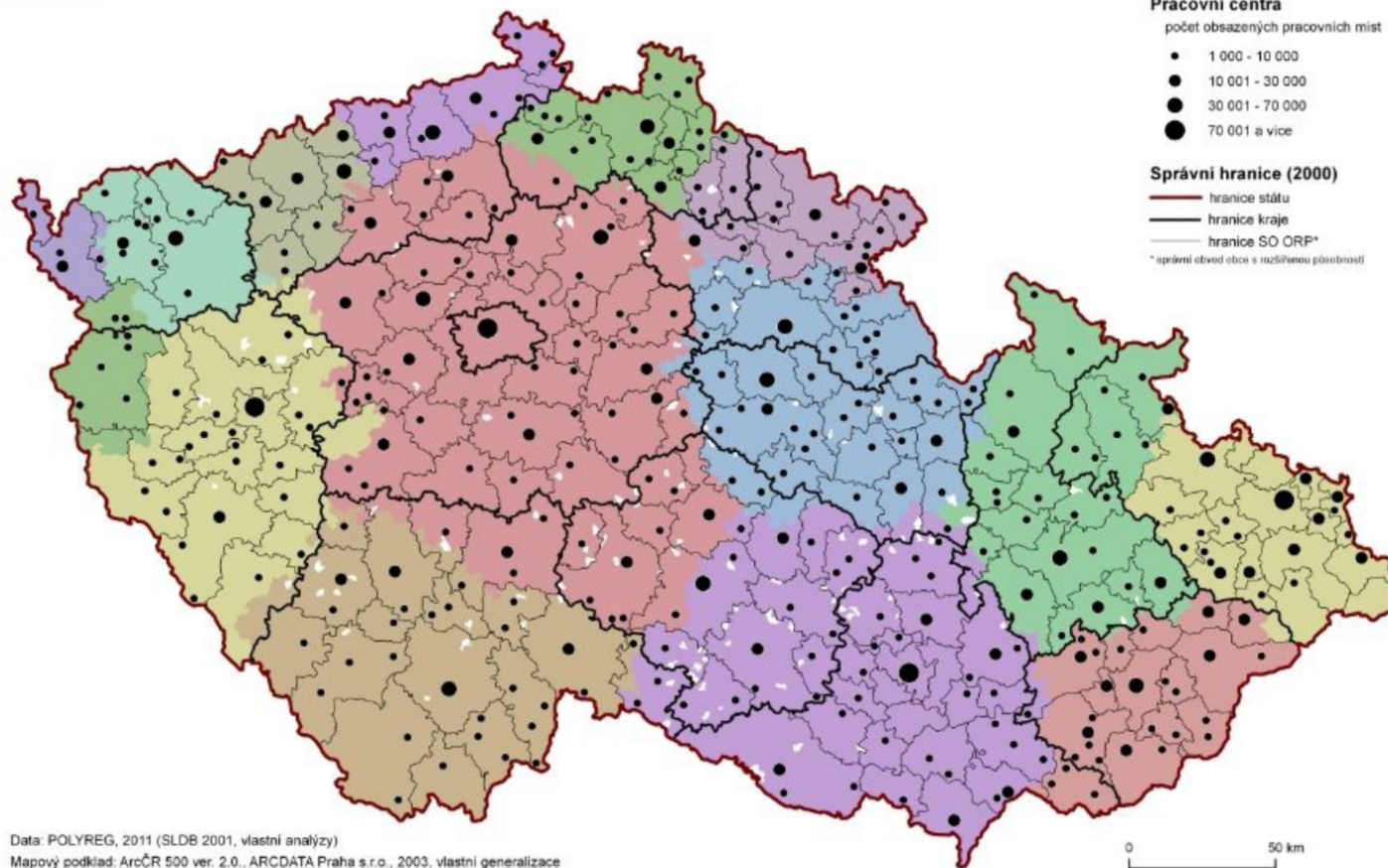
TRAVEL TO WORK AREAS 85 %

rok 2001



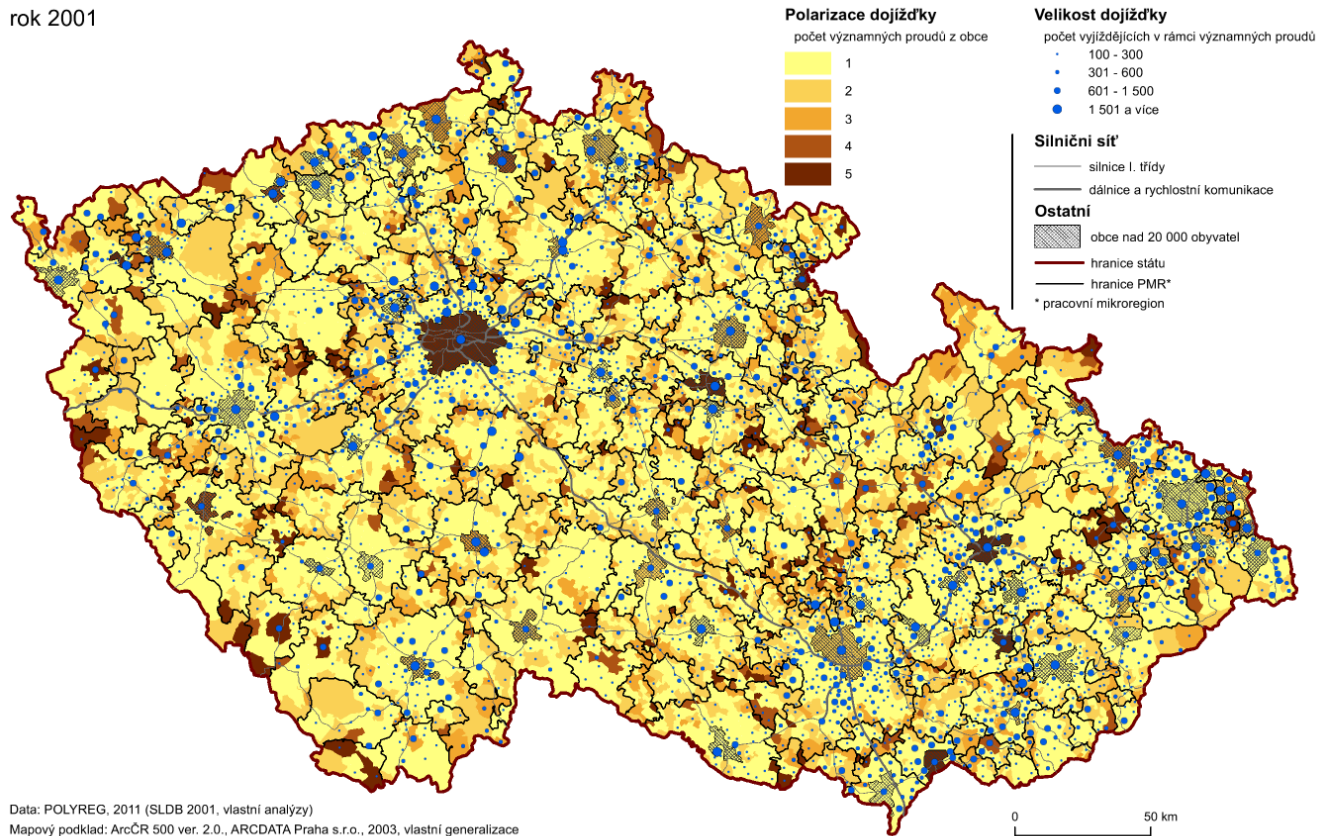
TRAVEL TO WORK AREAS 90 %

rok 2001



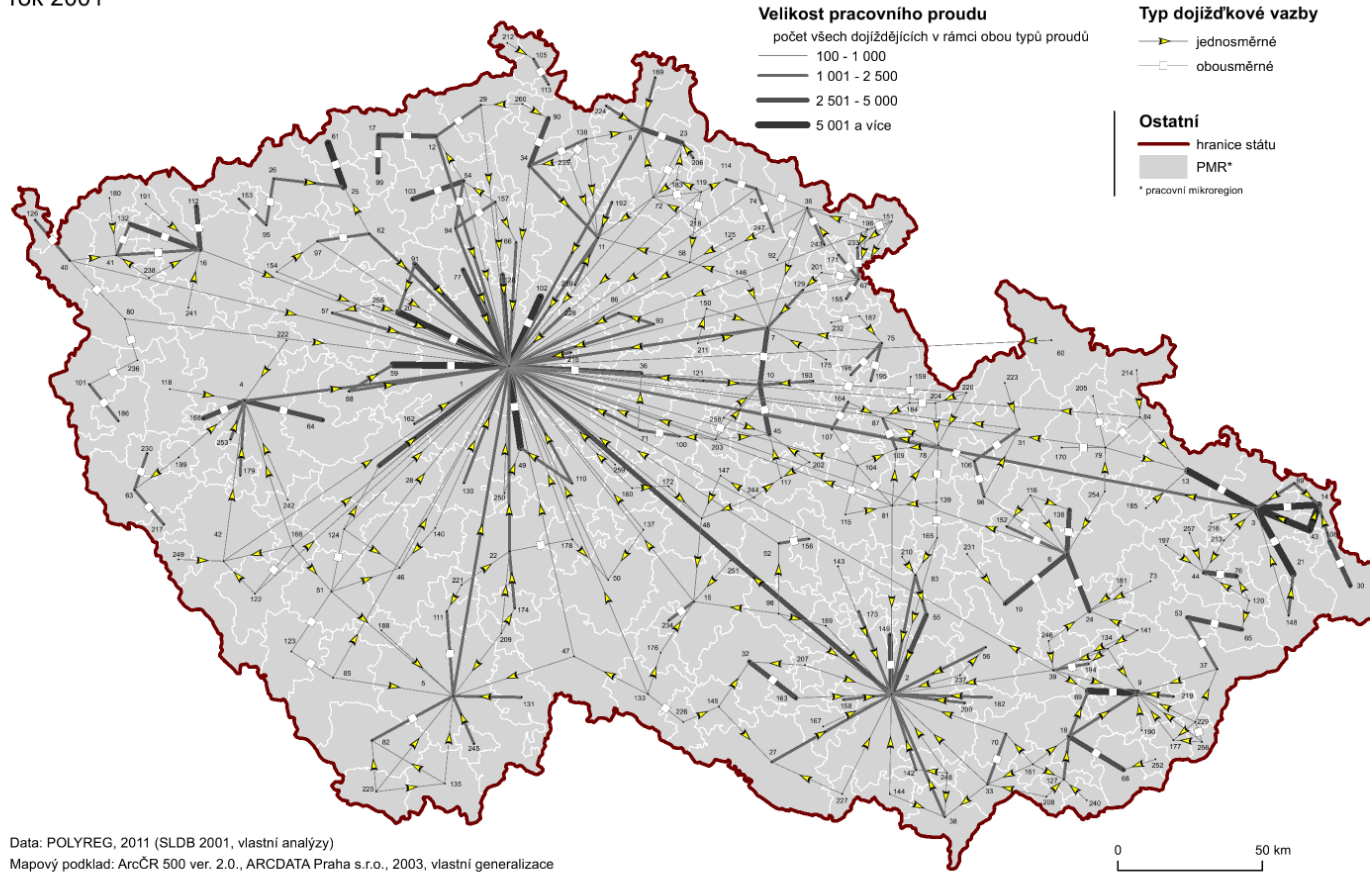
POLARIZACE PRACOVNÍ DOJÍŽDKY

rok 2001

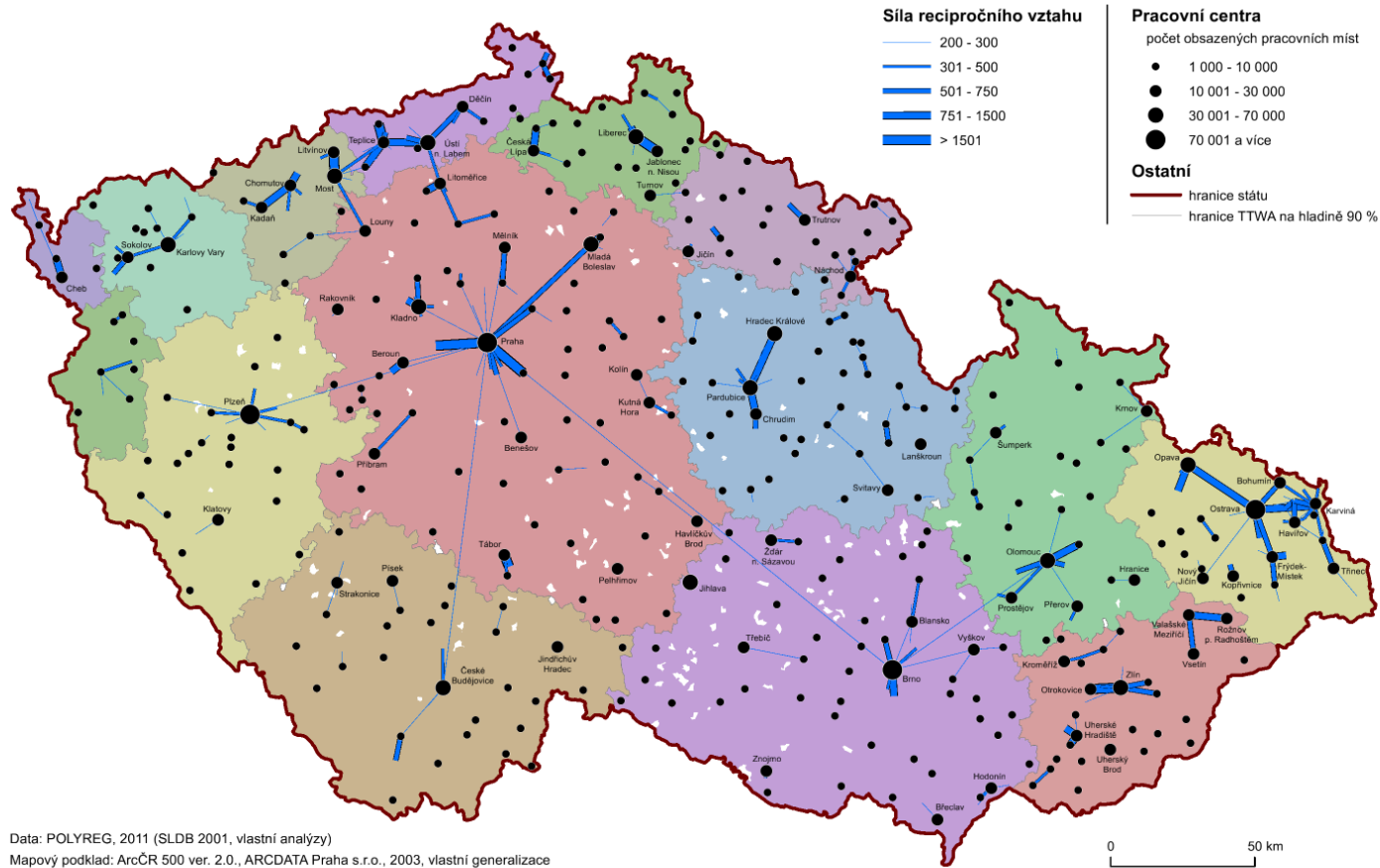


VÝZNAMNÉ PROUDY MEZI PRACOVNÍMI MIKROREGIONY

rok 2001

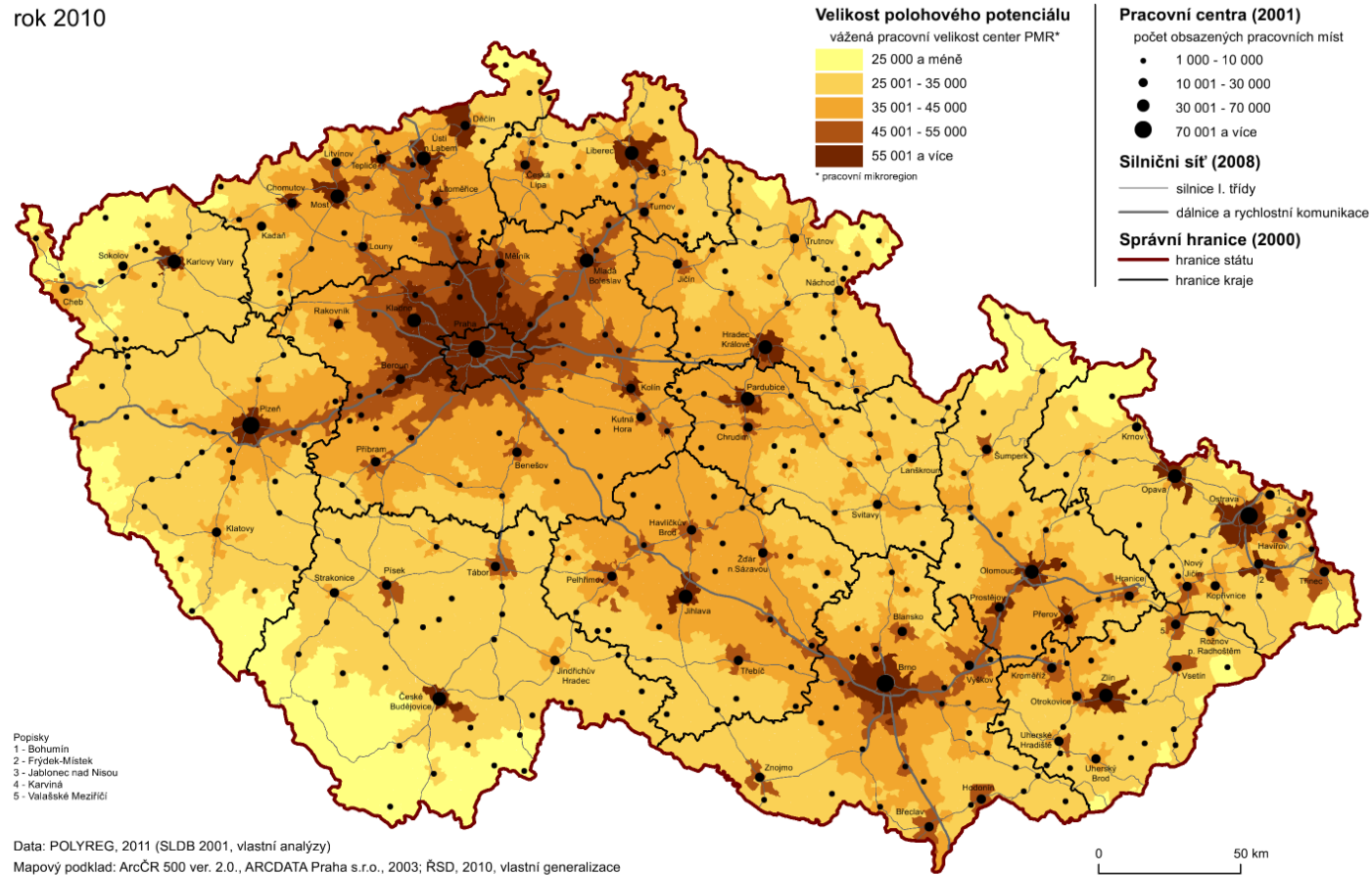


SÍLA RECIPROČNÍCH VZTAHŮ - 2001



POLOHOVÝ POTENCIÁL OBCÍ

rok 2010



FREKVENCE SPOJENÍ DO CENTRA PRACOVNÍHO MIKROREGIONU

rok 2010

