

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Denisa Urbanová

**METROPOLITNÍ REGIONY A ALTERNATIVY JEJICH  
VYMEZOVÁNÍ**

Diplomová práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Olomouc 2015

## **Bibliografický záznam**

**Autor (osobní číslo):** Bc. Urbanová Denisa (R120231)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Metropolitní regiony a alternativy jejich vymezení

**Title of Thesis:** Metropolitan regions and their alternatives of delimitation

**Vedoucí práce:** doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

**Rozsah práce:** 101 stran, 10 vázaných příloh

**Abstrakt:** Práce se zabývá vymezením metropolitních regionů obecně a na základě dostupných dat z let 1991, 2001, 2011 srovnává velikosti zázemí Prahy, Brna a Olomouce. Součástí práce je také prostorové srovnání metropolitních regionů krajských měst České republiky v roce 2011 a také analýza funkčních vazeb a interakcí v metropolitních regionech a analýza koncentračních a dekoncentračních procesů vzhledem ke stádiím urbanizace.

**Klíčová slova:** metropolitní region, urbanizace, suburbanizace, Praha, Brno, Olomouc, alternativy vymezení, Integrované územní investice, funkční vazby, pracovní dojíždka, jádro města, zázemí.

**Abstract:** The thesis deals with general methods of delimitation of regions and compares area of hinterlands in Prague, Brno and Olomouc in 1991, 2001 and 2011. A part of thesis also compares area of region capitals hinterlands in the Czech Republic in 2011 and includes two analysis. The first is of functional interaction in metropolitan regions and the second is analysis of concentration and deconcentration processes due to stadium of urbanisation.

**Key words:** metropolitan region, urbanisation, suburbanisation, Prague, Brno, Olomouc, alternatives of delimitation, Integrated Territorial Investments, functional interaction, commuting of work, city core, hinterlands.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a uvedla jsem v seznamu veškerou použitou literaturu a další zdroje.

V Olomouci dne 24.4.2015

.....

Podpis

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu práce doc. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D. za užitečné a věcné rady při zpracování této diplomové práce a dále také své rodině, která mě během celého vysokoškolského studia podporovala.

---

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Denisa URBANOVÁ**  
Osobní číslo: **R120231**  
Studijní program: **N1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Metropolitní regiony a alternativy jejich vymezení**  
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem diplomové práce je shrnout alternativy vymezení metropolitních regionů obecně a nejvhodnější metodikou se pokusit o vymezení metropolitních regionů největších měst České republiky. Kromě prostorového aspektu bude kladen důraz i na vývoj v čase (pokud budou dostupná data srovnání 1991, 2001 a 2011).

Součástí práce budou některé z těchto analýz: alternativy vymezení metropolitních regionů, vymezení metropolitních regionů vybraných měst, analýza funkčních interakcí a vazeb v metropolitních regionech, analýza koncentračních a dekoncentračních procesů vzhledem k teoriím a stádiím urbanizace (suburbanizace, kontraurbanizace?).

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:

Hampl, M. 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, Univerzita Karlova.  
Hnilička, P. ed., 2005. Sídlní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů. Era: Brno, 132 s.  
Horská, P., Maur, E., Musil, J., 2002. Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa. Paseka,  
Ježek, J. 2001. Vybrané kapitoly z geografického výzkumu měst. Plzeň, ZČU.  
Klusáček, P., Martinát, S., Matznetter, W., Wisbauer, A. 2009. Urban development in selected Czech and Austrian city regions. Acta Universitatis Palackianae Olomucensis - Geographica, 40, č. 2, s. 27-57.  
Ouředníček, M., (ed.), 2006. Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze; Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje  
Posová, D., Sýkora, L. 2011. Urbanizace a suburbanizace v městských regionech Prahy a Vídně: strukturální rozdíly v podmínkách odlišných politicko-ekonomických režimů. Geografie, 116, č. 3, s. 276-299.  
Sýkora, L., Posová, D. 2011. Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. Geografie, 116, č.1, s.1-22.  
Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (eds.) 2008. Ekonomická a sociální geografie. Plzeň, Aleš Čeněk.  
Votrubec, C. 1980. Lidská sídla. Praha, Academia.  
- další BP a DP z Katedry geografie UPOĽ

Vedoucí diplomové práce: Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 17. června 2013  
Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2014

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 17. června 2013

# OBSAH

1 ÚVOD.....	9
2 CÍLE PRÁCE.....	10
3 METODIKA.....	10
4 REŠERŠE LITERATURY.....	13
5 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA METROPOLITNÍCH REGIONŮ.....	15
6 REGIONÁLNÍ DIFERENCIACE METROPOLITNÍCH REGIONŮ.....	21
6.1. Metropolitní regiony v USA.....	21
6.2 Metropolitní regiony v Evropě.....	23
6.3 Metropolitní regiony v postsocialistických státech střední Evropy.....	24
7 URBANIZACE JAKO PŘÍČINA VZNIKU METROPOLITNÍCH REGIONŮ.....	32
7.1 Město před industrializací.....	33
7.2 Město ve fázi industrializace.....	34
7.3 Počátky dekoncentrace měst.....	36
7.4 Postindustriální metropole.....	37
8 SUBURBANIZACE JAKO PROCES VEDOUcí KE VZNIKU METROPOLITNÍCH REGIONŮ.....	40
8.1 Vymezení suburbanizace.....	40
8.3 Počátky suburbanizace.....	41
9 INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE.....	46
9.1 ITI v rámci České republiky.....	47
9.1.1 Strategie ITI v Olomoucké aglomeraci.....	48
10 ALTERNATIVY VYMEZOVÁNÍ METROPOLITNÍCH REGIONŮ.....	51
10.1 Metropolitní regiony mimo Evropu.....	51
10.2 Vymezení metropolitních regionů v Evropě.....	53
10.3 Vymezení metropolitních regionů (zázemí) a srovnání v čase ve vybraných městech České republiky.....	60
10.4 Vymezení metropolitních regionů (zázemí) krajských měst České republiky v roce 2011.....	70
11 ANALÝZA FUNKČNÍCH INTERAKCÍ A VAZEB V METROPOLITNÍCH REGIONECH NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY.....	72
12 ANALÝZA KONCENTRAČNÍCH A DEKONCENTRAČNÍCH PROCESŮ VZHLEDEM K TEORIÍM A STÁDIÍM URBANIZACE (SUBURBANIZACE).....	77

12.1 Analýza současných (de)koncentračních procesů (suburbanizace) na příkladu Prahy, Brna a Olomouce .....	80
13 ZÁVĚR .....	86
14 SUMMARY .....	89
15 SEZNAM LITERATURY A INTERNETOVÝCH ZDROJŮ .....	90
16 SEZNAM ZKRATEK .....	95
17 PŘÍLOHY .....	96



# 1 ÚVOD

V posledních letech je problematice vymezování metropolitních regionů věnována čím dál větší pozornost i přes nejednotnost a neexistenci určité a přesně stanovené definice těchto regionů. V odborné literatuře se setkáváme s označením metropolitního regionu jako hlavního, popřípadě velkého centra a jeho zázemí v určité oblasti, která je definována různými charakteristikami a u níž nejsou jednoznačně vymezené hranice. Pro určení definice pro metropolitní region je v tomto případě nutné vycházet z definice města (centra), která není do dnešních dnů v odborné literatuře jednotná a uznávaná.

Frey a Zachary (2001) poukazují na stále složitější a nejednotné vymezení definice pro město. Stále více totiž přestává platit definice města jako místa koncentrace lidí a jejich činností jako tomu bylo doteď. Urbanizační procesy, v současnosti především suburbanizace, intenzivnější interakce měst a venkova, zvětšování a rozšiřování urbánních oblastí způsobilo, že definice a stanovení hranic měst je stále nejasná a nepřesná. (Kostecký, Čermák, 2004)

Pokud je vymezení definice pro město složitá, definovat metropolitní oblast (region) je ještě složitější. Pro definici města lze využít například administrativní hranice města, nicméně pro definici metropolitních regionů žádná administrativní jednotka dosud určena nebyla.

Metropolitní region lze definovat jako prostorově kontinuální, ekonomicky provázanou oblast, která je tvořena hustě zalidněnými menšími sídly a jejich zázemím, které jsou pod vlivem dominantního jádrového centra. (Frey, Zimmer, 2001)

Hampl (2005) označuje vznik metropolitních jako vývojově vyšší fázi urbanizace spojenou s vývojem postindustriálních procesů, v nichž se zvyšuje význam a řídicí funkce metropolí. Tato území se vyznačují mnoha kvalitativními důsledky mimo hlavní prostorový aspekt spojený s procesem urbanizace. Dle něj lze také metropolitní areály definovat jako „největší územní koncentrace ekonomiky a obyvatelstva, ale

zejména kvalitativně nejvýznamnější koncentrace, koncentrace nejprogresivnějších aktivit“.

Zjednodušeně lze metropolitní regiony definovat jako centra jádrových měst a jejich přidružené oblasti (zázemí), popřípadě i blízká města, kde jsou ve velmi těsné asociaci městské funkce, především ekonomická a sociální.

## **2 CÍLE PRÁCE**

V teoretické části se práce zabývá obecnou charakteristikou, vznikem a procesem, který vede ke vzniku metropolitních regionů, tradicí ve vymezení metropolitních regionů v České republice i zahraničí. Empirická část práce je věnována shrnutí několika možných metod pro vymezení metropolitních regionů obecně a také vymezení metropolitních regionů v České republice na příkladu měst Prahy, Brna a Olomouce na základě stanoveného kritéria, v našem případě procentuálního podílu denně dojíždějících za prací z obcí kraje do daného města na celkově ekonomicky aktivních obcí. Kromě prostorového aspektu je v práci kladen důraz i na vývoj v čase, ve kterém jsou srovnávána data dostupná ze Sčítání lidu, domů a bytů z let 1991, 2001 a 2011. Další část práce zahrnuje dvě analýzy: analýza funkčních interakcí a vazeb v metropolitních regionech a analýza koncentračních a dekoncentračních procesů vzhledem ke stádiím urbanizace, ale především suburbanizace.

## **3 METODIKA**

Vzhledem k neexistenci jednotně uznávané metodiky pro vymezení metropolitních areálů v České republice, ale i světě, musely být pro potřeby této práce vymezeny metropolitní regiony na základě kritérií, která se pro tyto potřeby jevila jako nejvhodnější a také všeobecně nejpoužívanější, s největší výpovědní hodnotou.

V zadání práce je shrnutí alternativ pro vymezení metropolitních regionů obecně a také pokus o vymezení metropolitních regionů největších měst České republiky na základě nejvhodnější metodiky. Jako největší města byla na základě velikosti populace vybrána Praha, jako představitel nejlidnatějšího a zároveň hlavního města České

republiky, Brno jako představitel druhého největšího města a Olomouc, která sice není v pořadí třetím nejlidnatějším městem, ale zastupuje v tomto ohledu město v regionu, kde byla tato diplomová práce zpracována a je dobrým ukazatelem zvolených kritérií pro tento region.

Jako nejvhodnější metodiku pro vymezení metropolitních regionů Prahy, Brna a Olomouce pro potřeby této diplomové práce jsme zvolili tu, která vychází z dat o celkové denní dojížděcí za prací z obcí daného kraje, ve kterém se předmětné město nachází a také EAO dané obce kraje, v němž města leží. Data byla použita s výsledků Sčítání lidí, domů a bytů z let 1991, 2001 a 2011.

Postup při vymezení lze shrnout do několika kroků:

- Z dat denní pracovní dojížděčky byly vybrány obce daného kraje, ze kterých denně vyjíždí obyvatelé za prací do jádrových měst, v našem případě Prahy, Brna a Olomouce.
- Pro potřeby srovnání byly údaje o denní celkové dojížděcí relativizovány vzhledem k počtu celkově ekonomicky aktivních v obcích daného kraje, ve kterém se zájmové město nachází.
- Na základě stanovených kritérií byly do areálů zařazeny obce s podílem celkově denně vyjíždějících ku celkově ekonomicky aktivním, hranice byla stanovena minimálně na 10% vyjíždějících z dané obce do jádrového města (Prahy, Brna, Olomouce).

Na základě tohoto bylo identifikováno čtyř zónové vymezení:

- 1. zóna – vymezuje obce, ve kterých je podíl celkově denně vyjíždějících v rozmezí 10 – 20 % na celkově EAO obce
- 2. zóna – vymezuje obce, ve kterých je podíl celkové denní dojížděčky v rozmezí 20 – 30 % na celkově EAO obce
- 3. zóna – vymezuje obce, ze kterých je podíl proudu celkové denní dojížděčky v rozmezí 30 - 50 % na celkově EAO obce
- 4. zóna – vymezuje obce, ve kterých je podíl vyjíždějících z obce do daného města více než 50 % na celkově EAO obce a tudíž vykazuje největší závislost a nejvyšší intenzitu funkčních vazeb na jádrové město (Prah, Brno, Olomouc)

V analýze koncentračních a dekoncentračních procesů vzhledem k teoriím a stádiím urbanizace (suburbanizace) byly využity jednoduché statisticko-matematické a matematicko-kartografické metody, které relativně dobře zachycují územní koncentraci obyvatel. Data pro srovnání a hodnocení v analýze byla použita z Historického lexikonu obcí České republiky 1869 – 2005, aktualizovaná o data ze Sčítání lidí, domů a bytů 2011 Českého statistického úřadu. Lexikon sloužil jako zdroj dat z důvodu uceleného shrnutí počtu obyvatel. Z tohoto zdroje byla použita data o počtu obyvatel v zájmových městech (Praze, Brně a Olomouci) v časové řadě 1869 – 2005, výsledky SLDB posloužily jako zdroj dat velikosti populace, EAO a pracovní denní dojížděky v letech 1991, 2001 a 2011 (stav vždy k 31.12.). Tato data byla zpracována do grafů, u vymezení metropolitních regionů a jejich zázemí do map, na jejichž základě jsme pak srovnávali a vyhodnocovali zaznamenané tendence a změny ve vývoji počtu obyvatel a také velikosti zázemí v jednotlivých městech v daných letech.

Text práce byl zpracován v editoru MS Office Word 2007, grafy a tabulky byly vytvořeny pomocí MS Office Excel 2007, mapy byly vytvořeny v programu ArcGis 10.

## 4 REŠERŠE LITERATURY

Dílo P. HORSKÉ, E. MAURA a J. MUSILA (2002) nabízí ucelený pohled na urbanizaci českých zemí a Evropy od prvních zmínek až po pohled do budoucnosti. Dílo popisuje specifické rysy evropské urbanizace, co se dělo s městy před urbanizací, v době středověku, novověku, mechanismy koncentrace a také začátky dekoncentrace obyvatel, urbanizaci v socialistických zemích, průběhem průmyslové revoluce v českých zemích, jejími důsledky a také industrializací. V další části knihy se autoři zaměřili na vliv urbanizace na bytové proměny v našich podmínkách, růst českých měst v období socialismu a také pohled na urbanizační strategii od utopie k realismu v tomto období. Dílo se věnuje také popisu změn v osídlení po roce 1989 a nabízí jeden z možných pohledů do budoucnosti českých měst.

Pokud bychom chtěli jasně vymežit definici pro město nebo městské prostředí, zjistíme, že se setkáme s problémy především u vymezení přístupů pro vymezení města než samotné definice. Dosud žádná univerzální a oficiálně platná definice pro město neexistuje, ale víme, že je jistým podtypem sídla, tak jako ves, ale je vývojově vyšší, kvalitativně a kvantitativně vykazuje jisté odlišnosti. S různými definicemi pro město se zabývají ve svých dílech například H. M. MAYER (1971) nebo dvojice W. H. FREY a Z. ZIMMER (2001).

Autor desítek prací M. HAMPL et al. (1971, 1978, 1981, 1987, 1996, 2001, 2005) se zabývá v oblastech základního výzkumu různými problémy společenského charakteru, například teorií geografických systémů, sociálně geografickou regionalizací, vývojem systému osídlení, geografickými aspekty společenské transformace. V oblasti aplikovaného výzkumu koncepcí územně správního členění, perspektivami rozvoje vybraných měst, regionalizací pracovních trhů aj., ve svém díle Geografická organizace společnosti v České republice (2005) se zabýval i vymezením metropolitních areálů na našem území. Dalšími autory jsou v současnosti například M. HALÁS et al. (2014), kteří vymezili zázemí krajských měst v České republice na základě významných funkčních (dopravních) vazeb a dali je do srovnání s vymezením metropolitních areálů M. Hampla. Jako zahraničního autora, který se věnoval vymezení městských regionů bývalé NSR, můžeme zmínit například O. BOUSTEDTA (1960).

Definicemi, různými pohledy na problematiku a alternativami pro vymezení metropolitních oblastí se ve svých dílech zabývá i řada dalších autorů, jmenovat můžeme například H. S. GEYERA (2002), T. GREMLICU (2002), W. H. FREYE A Z. ZIMMERA (2001), P. KNOXE a S. PINCHE (2009) a svým způsobem i E. BURGESS (1925), který jako první vytvořil model koncentrických zón, ve kterých probíhaly základní funkční vazby města. Na tento model dále navazovala díla dalších autorů, například H. HOYT (1939), CH. HARRIS a E. ULMANN (1945) nebo N. FYFE A J. KENNY (2005). Přístupy a modely dalších autorů ve svém díle zmiňuje i M. PACIONE (2009).

Stručným shrnutím vybraných témat výzkumu měst a jejich metropolitních území od roku 1920 po současnost se zaměřením na jejich vnitřní prostorovou diferenciaci z hlediska procesů a lokalit růstu a úpadku se ve svém díle zabývají dvojice L. SÝKORA a I. SÝKOROVÁ (2007).

Na různé formy urbanizace, kritický model zhodnocení modelu stádií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace se ve svém příspěvku zaměřují L. SÝKORA a D. POSOVÁ (2011). Urbanizaci a suburbanizaci v městských regionech Prahy a Vídně a jejich strukturálními rozdíly v odlišných podmínkách zkoumá dílo D. POSOVÉ a L. SÝKORY (2011).

T. KOSTELECKÝ A D. ČERMÁK (2004) se ve své studii věnují prvnímu stupni výzkumu politických změn v metropolitních oblastech v České republice. V první části zkoumají princip, na jehož základě jsou metropolitní oblasti definovány, dále se zabývají i jejich základní charakteristikou, procesy suburbanizace a jejich vlivy na chování společnosti.

Metodiku pro vymezení areálů maximálního zalidnění poprvé ve své knize vytvořil a popsal J. KORČÁK (1966). Později byla jeho metodika upravena trojicí M. HAMPLA, K. KÜHNULA a V. GARDAVSKÝM (1987).

Vlivem politických změn po roce 1989 došlo v našich podmínkách k výrazným společenským změnám. Jednou z nejvýraznějších byl obrat migračních proudů obyvatel směrem ven nejdříve z velkých měst, na které postupem času navázala suburbanizace měst menších. Suburbanizaci největších měst České republiky (Prahy, Brna) se věnuje řada autorů, mezi nejznámější patří O. MULÍČEK (2002), který popisoval tyto procesy

na území Brna, nebo M. OUŘEDNÍČEK (2003, 2006, 2008), který se zabýval suburbanizací Prahy, pak hlavně jejími sociálními dopady na okrajové části v několika svých dílech.

## **5 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA METROPOLITNÍCH REGIONŮ**

Metropolitní regiony tvoří převážně velká města a jejich zázemí, která jsou s jádrem spojena velmi intenzivními funkčními vazbami různého charakteru. Spolu tak vytváří tzv. městský funkční systém, jehož základními znaky jsou především vysoká hustota zalidnění na poměrně malém území, struktura obyvatelstva, která je od „standardního“ městského prostředí rozdílná, a také intenzivní vazby uvnitř výše zmíněného městského systému, kde se nejedná o vazby nodální. Obecně můžeme metropolitní regiony charakterizovat jako nejvýznamnější prvky sídelního systému, jejichž vznik a vývoj je spojen s růstem prostorovým a zejména s koncentračními procesy, ve kterých dominuje proces urbanizace a suburbanizace. (Hampl, 2005)

Geyer (2002) vychází z Christallerovy teorie centrálních míst, která popisuje význam jednotlivých center ve struktuře osídlení zejména z pohledu ekonomických charakteristik a spotřebního chování obyvatel vycházejícího z optimálního prostředí. Dle něj tedy může sféra vlivu sahát až do zázemí městských center jiných, kdežto zázemí je ovlivněno především jádrovým střediskem, tudíž sféru vlivu tímto zařazuje na hierarchicky vyšší úroveň než je zázemí. Gremlica (2002) označuje za typické charakteristické rysy metropolitních regionů shlukování menších sídel do zázemí dominantního jádra. Takto se podle něj okrajové části měst postupným přibližováním k jádrům a následným prolínáním formují do výše zmíněných metropolitních regionů nebo aglomerací.

Frey a Zimmer (2001) definují metropolitní region jako prostorově kontinuální, ekonomicky provázanou oblast, kterou tvoří hustě zalidněná sídla menší rozlohy a jejich okolí, jež jsou ovlivňována dominantním jádrovým centrem. Hampl (2005) je přesvědčen, že vznik metropolitních regionů je důsledek vyšší fáze urbanizace, jež je

spojena s rozvojem postindustriálních procesů, kdy je zvyšován význam metropolí se zvyšujícím se vlivem jejich řídicí působnosti. Kromě prostorového aspektu, který je spojován především s procesem suburbanizace, se tato území mohou charakterizovat množstvím kvalitativních důsledků. Takto tedy lze metropolitní regiony označit jako území s největší koncentrací obyvatel a ekonomiky, ale z hlediska kvality jako koncentrace nejvýznamnější v pokrokových aktivitách kvartérního sektoru.

Knox a Pinch (2009) udávají jako příčinu pro vznik metropolitních regionů deindustrializaci v druhé polovině 20. století, dále potom nástup konceptu neo-fordismu a nových informačních technologií. Berou také do úvahy vliv globalizačních procesů, vznik mezinárodních firem a konkurenci měst pro příliv většího množství investorů za účelem rychlejšího a významnějšího ekonomického rozvoje.

Definice Evropského hospodářského a sociálního výboru ve svém stanovisku vztahujícího se k tématu Metropolitní oblasti a městské regiony ve Strategii Evropa 2020: „Metropolitní oblast není jen velké město. EHSV ji definuje buď jako velké město nebo jako polycentrickou skupinu měst. Obě kategorie zahrnují okolní menší obce a venkovské oblasti. Metropolitní oblast má kritický počet nejméně 500 000 obyvatel (nebo podstatně víc). Metropolitní oblasti jsou funkční regiony tvořící rozsáhlé hospodářské oblasti a trhy práce. Zpravidla se nekryjí s (dlouhodobými) administrativními celky, jako jsou provincie a okresy. Metropolitní oblasti jsou hlavními uzly transevropské dopravní sítě a zároveň samy představují složité dopravní sítě.“ (Strategie Evropa 2020, 2010)

Během 20. století prošla sídelní struktura městských regionů a aglomerací mnoha změnami. U světových velkoměst (Tokio, New York, Londýn), ve kterých dochází ke koncentraci hlavních lídrů ve světovém hospodářském systému a také nadnárodních společností a u kterých je finanční vliv mnohdy větší, než u menších států, byla významným způsobem posílena úloha na úrovni nadnárodní. V posledních desetiletích byl zaznamenán výrazný nárůst zahraničního kapitálu a také zastavěné plochy zejména u metropolitních oblastí na úrovni států.

Formování metropolitních regionů je spjato s různými efekty, které mají určitý vliv na sídelní systém. Takto se vytváří především izolované obytné a komerčních zóny nacházející se mimo kompaktní území měst, což má často za následek devastaci a postupnou likvidaci půdního fondu, zvyšování intenzity dopravy, vyprazdňování



starých průmyslových areálů, kde posléze dochází k nárůstu ekologických a environmentálních problémů. Životní styl obyvatel žijících při okrajích měst se mění a zvyšuje se podíl obyvatelstva žijícího městským způsobem života. Tímto se naskytne otázka jak zajistit při stávajícím a dalším možném růstu městských aglomerací další ekonomický a sociální rozvoj bez dalšího zásahu a udržení dostačující ochrany životního prostředí. Značný tlak na území je vytvářen intenzivním využíváním krajiny veřejnými a soukromými subjekty, což má za důsledek neřízenou a nekoordinovanou výstavbu. (Knox, Pinch, 2009)

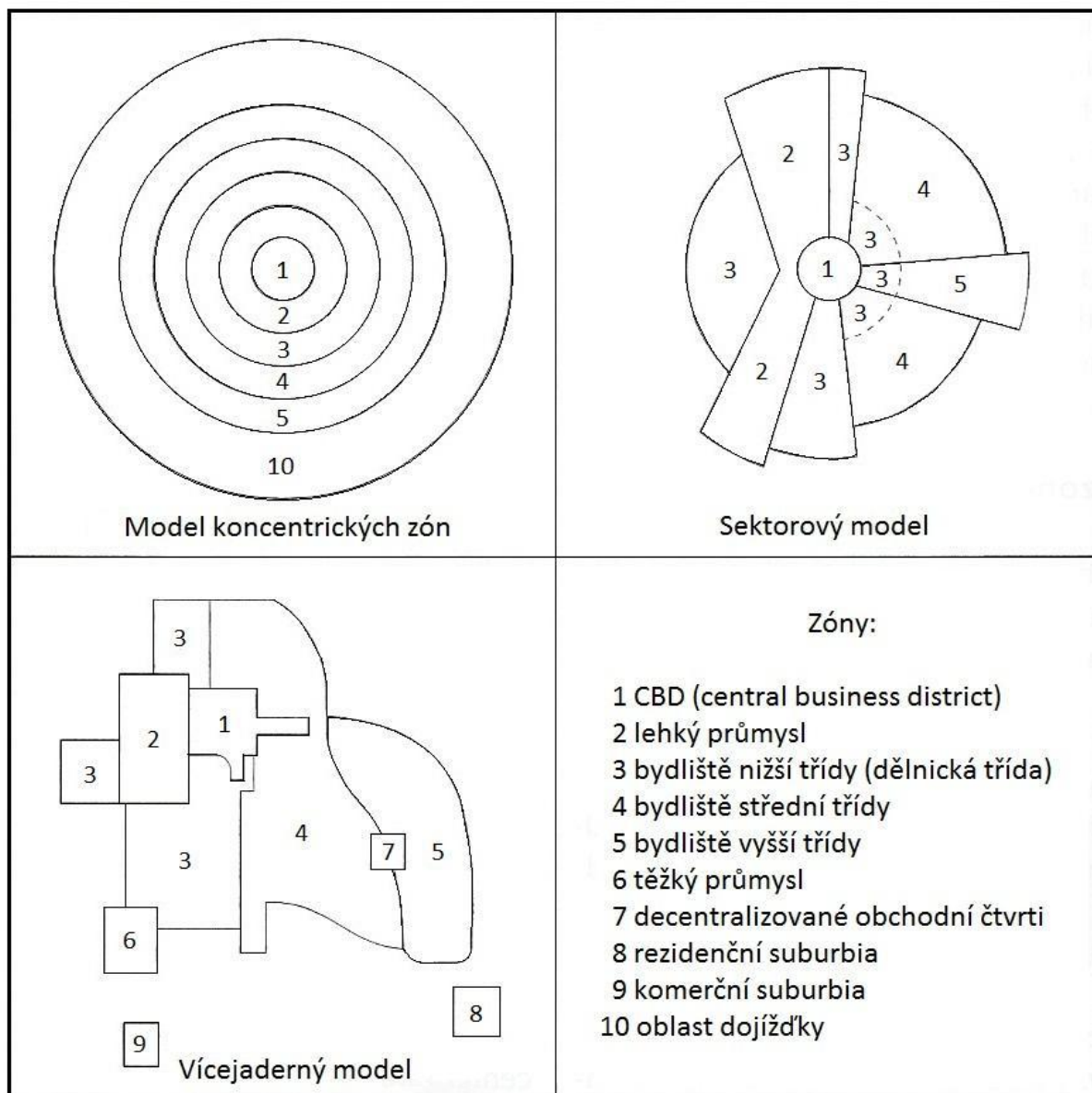
Vlivem migrace obyvatelstva a služeb do širšího zázemí jádra měst došlo ke vzniku samostatných sídel, která se stala nezávislá na původním městském centru. Problém těchto měst však je, že nejsou autonomní a bývají lokalizována především na okrajích administrativních hranic měst při hlavních dopravních tepnách, jak uvádí Knox a Pinch (2009).

Značně složitá vnitřní struktura města a jeho těsného zázemí byla v minulosti několikrát zobrazena teoretickými modely, které nejenže znázorňují různé interpretace vnitřního uspořádání města, ale dokazují i vývoj urbanistické struktury měst v čase.

Ernest Burgess (1925) vytvořil ve 20. letech 20. století model koncentrických zón (obr. 1), který vymezuje základní funkční oblasti, jimiž byla formována a tvořena velká města ve Spojených státech amerických (USA). Základním předpokladem modelu je stěhování vyšší sociální vrstvy populace do okrajových zón měst, obyvatelstvo s nízkými příjmy začíná obývat oblast vnitřního města, kde je zhoršeno životní prostředí i podmínky pro život obyvatel. Často v těchto zónách takto dochází k tvorbě oblastí, které jsou segregovány na základě odlišné rasy, kultury a jazyka místního obyvatel. Jádrové město je hospodářským a kulturním centrem celého sídelního systému, na kterém se odráží i nejvyšší ceny pozemků.

Hoyt (1939) přistupuje k procesu rozšiřování a změny města na základě odlišných faktorů a tím modifikuje model koncentrických zón. Důraz klade především na suburbánní lokality, obyvatele s vysokými příjmy a kvalitu bydlení. Vícejaderný model dvojice Harrise a Ulmanna ze 40. let 20. století se snaží zachytit a poukázat na poněkud komplikovanější strukturu města. U tohoto modelu nemá jádro města dominantní pozici a na rozdíl od dvou výše zmíněných modelů, které se věnují zejména vzdáleností mezi centrem a periferií, se zabývá především vazbami v metropolitní

oblasti na základě nových vzorců využívání území v zázemí města. Značně idealizovaný model vycházející od Fyfea a Kennyho, 2005, je založen na aplikaci přístupu humánní, resp. městské ekologie, která klade důraz na zachování ekologické stability v městském prostředí.



**Obr. 1** Modely vnitřní struktury města. Zdroj: Burgess, 1925

V současné době bohužel nejsou výše uvedené modely schopné zachytit růst zázemí jádra.

Ke vzniku několika modelů postindustriální metropole vedla značná roztržitost metropolitních oblastí a nejednoznačně definované centrum. Vanceho

model urbánních oblastí vychází z modelu vícejaderného, který definuje růst rozsáhlých sídelních areálů nezávislých na centru města. Dalším lépe aplikovatelným modelem na současné metropolitní regiony je model Whitea, který znázorňuje model města 21. století, upozorňující na proces deindustrializace, následný nástup sektoru terciárního, růst automobilové dopravy, zmenšení velikosti rodin a komerční a obytnou suburbanizaci. (Pacione, 2009)

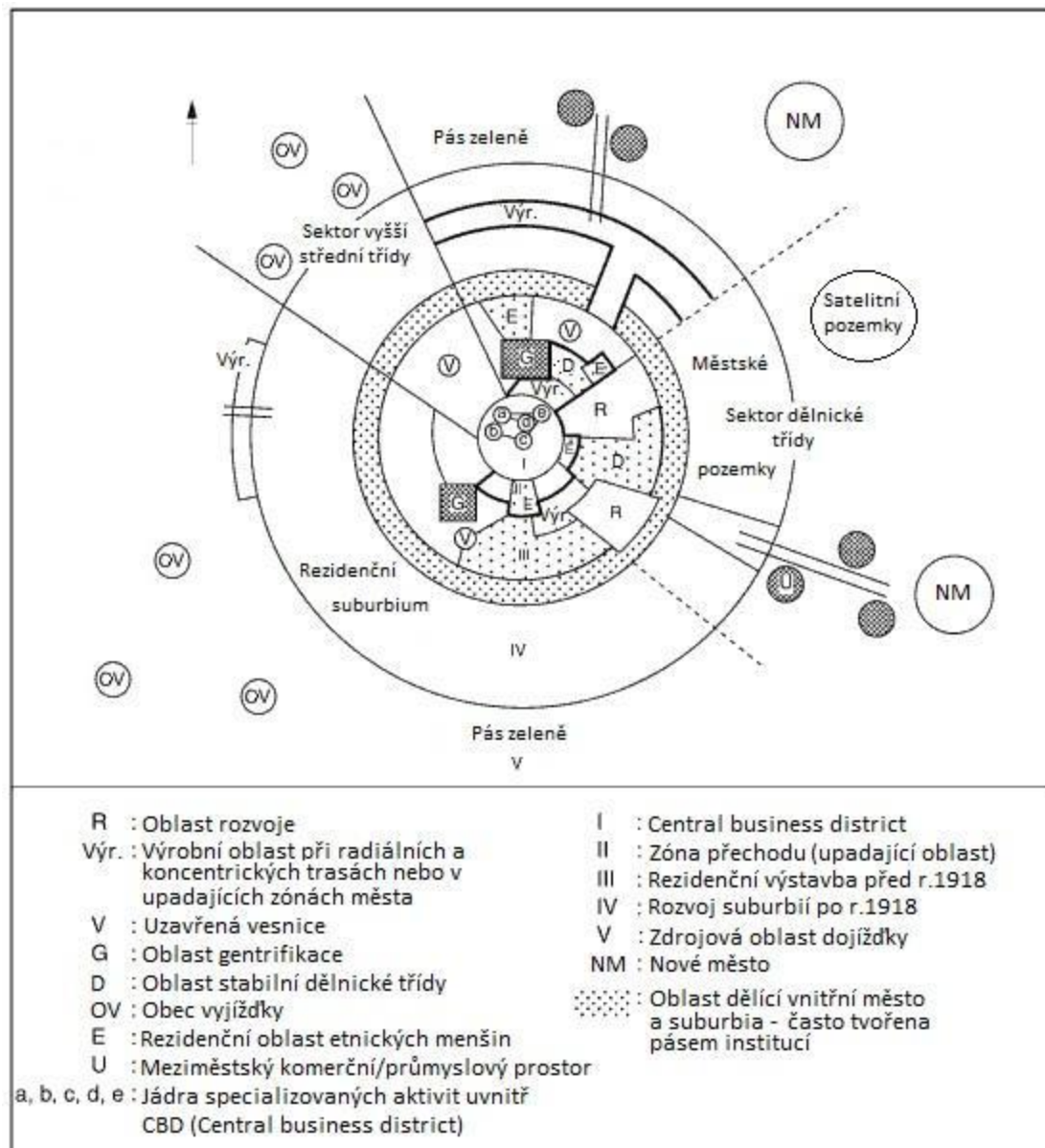
Kearsleyho model, který modifikuje model Burgessův, podobným způsobem zachycuje současný vývoj suburbanizace. Znázorňuje suburbanizační procesy, gentrifikaci, dojížděku, rozvojové projekty a decentralizaci hospodářských aktivit. (Kearsley, 1983)

Tím, že v metropolitních regionech dochází k neustálému rozšiřování zastavěného území a tak i k postupnému smazávání hranic mezi jádrem města a jeho zázemím, dochází k prolínání urbanizačních a suburbanizačních procesů. (Ouředníček, 2003)

Nejen obyvatelé jádrové oblasti města, ale také lidé žijící ve vzdálenějších sídlech, často odcházejí do zázemí a tím je tedy možné považovat migraci do okrajových částí metropolitního regionu za suburbanizaci, ale při celkovém náhledu na tuto problematiku dochází k populačnímu růstu celého metropolitního regionu, což s sebou přináší značnou urbanizaci této oblasti. Za hlavní důvody stále měnící se a hůře čitelné městské hranici považují Kostelecký a Čermák (2004) zejména prostorový růst urbanizovaných oblastí, dále pokračující suburbanizaci, intenzivní proudy dojíždějících ze zázemí do jádrového města a s tím spojeného typicky městského způsobu života, rozšiřujícího se do krajiny venkova.

Období postindustrializace ve druhé polovině 20. století se negativně projevilo zejména na bývalých centrech průmyslu, například ve Spojených státech nebo Velké Británii. Přeměna ekonomiky, snižování a uzavírání výroby v mnoha továrnách a přesměrování na sektor služeb se projevily na zvýšení nezaměstnanosti a následném úpadku celého regionu. Industrializace a vysoká míra urbanizace se přesunuly do zemí rozvojových a ve vyspělých státech mezitím probíhala racionalizace výroby spojená se snižováním nákladů. (Sýkora, Sýkorová, 2007)

V závislosti na ekonomické úrovni daného státu vykazuje prostorová a funkční struktura metropolitních regionů značnou míru regionálních disparit. Postmoderní metropoli vyspělého státu charakterizuje rezidenční a hospodářská diference. Oblasti růstu sídel jsou střídány upadajícími čtvrtěmi, které jsou s menším nebo větším úspěchem obnovovány. Migrace obyvatelstva, aktivit a pracovních míst do širšího zázemí nahrazuje koncentrační procesy. (Sýkora, Sýkorová, 2007)



**Obr. 2** Kearsleyho model vnitřní struktury města a land use metropolitního regionu. Zdroj: Pacione, 2009

## **6 REGIONÁLNÍ DIFERENCIACE METROPOLITNÍCH REGIONŮ**

Metropolitních regiony byly ve vyspělých zemích Evropy a Severní Ameriky formovány na základě různorodých (ekonomických, kulturních a sociálních) podmínek. V procesu urbanizace a prostorovém vývoji systému osídlení lze najít mnoho společných znaků, projevujících se ve vývoji měst bez ohledu na jejich geografickou polohu, mnoho procesů se lišilo v intenzitě, časovém a prostorovém průběhu ve zcela specifickém prostředí jednotlivých světadílů, systémů a zemí. Nejvýraznější rozdíly lze pozorovat mezi vyspělými státy západní Evropy a Spojenými státy. V rámci Evropské unie pak zcela odlišnou roli hrají státy střední a východní Evropy, kde se proces vzniku metropolitních regionů podstatně měnil vlivem politických režimů a centrálně plánovanou ekonomikou.

### **6.1. Metropolitní regiony v USA**

Růst severoamerických měst včetně celého sídelního systému USA byl významným způsobem ovlivněn průmyslovou revolucí, nicméně až o sto let později, než tomu bylo ve vyspělých státech Evropy, kde již ve druhé polovině 19. století industrializace probíhala. Rozvoj průmyslu na přelomu 19. a 20. století byl v USA tak markantní, že došlo k radikálnímu růstu ekonomiky a již ve 30. letech se Spojené státy staly největší průmyslovou velmocí.

Sídelní systém byl tvořen městy, která se specializovala především na zisk, zpracování a distribuci surovin a produktů, stávala se kompaktnější díky účinnější a dokonalejší dopravní síti. Díky vysokým příjmům nově industrializovaných měst docházelo k větším investicím do bydlení, veřejných i privátních služeb. Postupem jednotlivých vln industrializace, které měly téměř okamžitý účinek, vznikla úplně nová fáze vývoje měst, která díky tak rychlému pokroku měst znemožnila jakoukoliv koordinaci nové zástavby nebo územní plánování v daném území. Jako příklad takto rychle rostoucích měst lze označit Chicago, Pittsburgh nebo Detroit, ve kterých byl lokalizován zejména hutní a ocelářský průmysl. (Knox, Pinch, 2009)

Způsob, jak byly změny ve vývoji především amerických měst analyzovány, se stal zhruba od 20. do 70. let 20. století koncept fordismu, systému, který zapříčinil hromadnou průmyslovou výrobu na území USA. Knox a Pinch (2009) pomocí tohoto konceptu odhalují změny ve vývoji města v nejméně třech sférách. Tyto změny se odrážejí především ve způsobu práce, nově strukturované průmyslové výrobě a ve změnách organizace společnosti jako celku. K rozvoji nového systému práce a sériové výroby došlo na počátku 20. století v Detroitu a týkal se masové výroby automobilů. O veškerých aktivitách spojených s plánováním a rozhodováním rozhodoval řídicí management, o jednoduché činnosti se starali řadoví dělníci a ostatní zaměstnanci.

Efektivita výrobního systému zajistila poměrně vysoké příjmy pro zaměstnance a také levné závěrečné produkty, které se staly dostupnější pro širokou veřejnost. V této době zaznamenala severoamerická města velkou vlnu imigrantů z Evropy, kteří mohli před svou asimilací do tamějšího prostředí vykonávat jen nenáročné pracovní úkony. Po ukončení hospodářské krize ve 30. letech a druhé světové války došlo ve vyspělých státech Evropy a také Spojených státech k možnosti uplatnění politiky ekonomického směru keynesiánství, která se projevila nejdříve na vybudování dálničního systému, který skýtal i městské silniční sítě. Díky nové dopravní infrastruktuře a rozšířením osobní automobilové dopravy se mohlo více domácností přestěhovat do méně zabydlených oblastí v zázemí města, což mělo za následek postupný nástup procesu suburbanizace. (Knox, Pinch, 2009)

V souvislosti s rozdílným rozvojem jádra města a jeho předměstí, docházelo čím dál tím častěji k sociálně prostorovým nerovnostem, které mnohdy vlivem rasové a socioekonomické segregace dospěly až ke vzniku ghett. (Sýkora, Sýkorová, 2007)

Pro severoamerická města byla typická imigrace lidí na přelomu 19. a 20. století především z oblasti Střední a Jižní Ameriky a také mnoha zemí Evropy. Tento trend pokračuje i do současnosti a stále způsobuje značné politické a sociální napětí v odlišných částech světa. Tak jako proces rozšiřování industrializace započal ve Spojených státech později než ve vyspělých zemích Evropy, naopak vlivem vnitřně diferenciovaného rozvoje, postihly řadu měst v USA suburbanizační a desurbanizační procesy dříve a v mnohem větším měřítku.

Neřízené šíření zástavby do volného prostoru a nově vzniklá forma sídelního systému se staly charakteristické právě pro oblast Spojených států amerických. Proto také velká část výzkumů, která byla realizována, vychází z tohoto prostředí a často se naskytá problém s její aplikací na proces utváření metropolí evropských bez nutnosti využití konkrétních úprav. (Sýkora, Sýkorová, 2007)

## **6.2 Metropolitní regiony v Evropě**

Vnitřní struktura metropolitních regionů a současný systém osídlení v Evropě prošel dlouhodobým vývojem, který ovlivnil jednotlivé fáze urbanizace. Musil (2002) se ve svém díle zmiňuje o specifických rysech evropské urbanizace lišící se ve značných ohledech od ostatních oblastí světa. Částečně vychází z různého postavení evropských měst ve středověku, charakterizována jistými ekonomickými funkcemi, vnitřním sociálně prostorovým uspořádáním a také architekturou. Jako konkrétní příklad uvádí mírnější tempo koncentrace obyvatel do městských sídel, na rozdíl od Spojených států, kde však měla na sklonku 19. století významné postavení vlna emigrace lidí z Evropy, velký počet středně velkých měst, které obývalo 20 – 100 tisíc lidí, neexistence velkých měst, které by se v současnosti svou velikostí mohla rovnat světovým metropolím a také bere na vědomí sociální složení populace státu.

Dalším autorem, zabývajícím se touto tematikou, byl Kazepov (2005), který podobně jako Musil (2002) popisuje shodné znaky evropských měst, které jsou odlišné především od měst Spojených států na konci 19. století. Největší evropská města vznikala v období mezi 10. a 14. stoletím, kde centrum města bylo obýváno především chudými obyvateli a nacházely se zde také správní budovy, ve kterých byla koncentrována politická moc. To tvořilo kontrast se síťovým uspořádáním měst USA, ve kterých bylo jádro tvořeno CBD (Central Business District) zónou a převládaly zde suburbanizační tendence. Díky poměrně vysokému podílu pracujících občanů ve veřejném sektoru a také formování národních států, zaručilo větší ekonomickou nezávislost evropským městům na tržních silách na rozdíl od měst ve Spojených státech.

Na rozdílný průběh současných dekoncentračních tendencí největších evropských metropolí má největší vliv především existence sociálního státu a veřejné

instituce spolu s regulačními mechanismy územního plánování samosprávných měst. Proces suburbanizace tady neprobíhá v také míře jako ve Spojených státech a v řadě evropských zemí se viditelně jeví snaha zachovat dominantní kompaktnost center měst.

Mezi významné architektonické počiny v této době lze označit výstavbu obchodní čtvrti La Defense v Paříži, území, které je tvořeno převážně výškovými budovami, které jsou sídlem mezinárodních společností, je lokalizováno v zázemí severozápadně od centra města. (Musil, 2002)

Administrativní plochy, které čím dál víc zatěžují jádra evropských metropolí i některá významná města na nadnárodní úrovni, jsou jedním z důsledků vzniku informační společnosti. Další výstavba nových kancelářských prostor probíhá i v lokalitách, které jsou centru více vzdálená. Jako předpoklad Musil (2002) uvádí koncentraci řídicích finančních a obchodních institucí. Komunikace mezi nimi vyplývá z výhod aglomerace měst informační revoluce. Mimo centra obchodu a nadnárodních firem se zde nachází však i oblasti s původní městskou zástavbou, kterou reprezentují zejména pozůstatky dělnických kolonií či etnických čtvrtí a také lokality, které jsou domovem přistěhovalců a nových etnik. Z důvodu rozdílné tradice územního plánování neprobíhá vznik separovaných čtvrtí přispívajících k sociálnímu a politickému napětí v takovém rozsahu jako ve Spojených státech.

### **6.3 Metropolitní regiony v postsocialistických státech střední Evropy**

Je nutné vzít na vědomí, že proces deindustrializace a s ním spojené nové formování struktury sídelního systému a funkčních vazeb uvnitř i mezi městskými aglomeracemi v druhé polovině 20. století, probíhal především ve vyspělých státech západní Evropy, částečně také státech Evropy severní, jižní a střední. V socialistických zemích střední Evropy vývoj ovlivnilo množství specifických faktorů a musíme na něj pohlížet se znalostí místní politické a hospodářské situace. Ideologie komunismu zde zastupovala prostřednictvím státního centrálního plánování významnou roli především v lokalizaci průmyslu, výrobních a nevýrobních investicích, v oblasti bydlení a ve finálním důsledku také ovlivnila celý proces utváření vazeb mezi městy a městskými regiony.



Ve fungování a růstu měst se výrazným způsobem odrazila „uzavřená“ ekonomická, politická a sociální situace celého socialistického východního bloku. Díky rozpadu socialistického systému na konci 80. let, poměrně rychlému přechodu ke zcela novým tržním mechanismům a vzniku nových politických uspořádání, došlo k přeměně dosavadních hospodářských a sociálních struktur, které byly markantní hlavně ve velkých městech. Rozsáhlé metropolitní regiony se dokázaly velmi rychle začlenit do evropského nadnárodního, globálně propojeného ekonomického systému, přičemž došlo výrazným způsobem ke změně jejich vnitřní struktury a využití území. I přes své pozitivní účinky, které transformace metropolitních regionů přinesla, byla doprovázena množstvím problémů. (Musil, 2002)

Kostinskiy (2001) rozděluje faktory, které působily na vývoj sídelního systému socialistických zemí Evropy, do dvou hlavních skupin. Do první skupiny zařazuje systémové vlastnosti socialismu, tedy centralizaci moci, dále pak centrální plánování, distribuční systém s nedostatečným rozšířením občanské společnosti. Trh s půdou prakticky neexistoval, vládou nastavené pevné ceny pozemků nereagovaly na náklady a poptávku. Stejný případ nastal u bytové politiky, která nepovolila svobodu volby ve formách bydlení a oblast průmyslu, maloobchodu a služeb byla znárodněna.

Ve snaze socialistického systému snížit sociální rozdíly mezi jednotlivými územními jednotkami se naskytla myšlenka územních středisek, jež by uspokojily základní lidské potřeby jako vzdělání, zdravotní péči a spotřebu zboží. V Československu, Maďarsku a Slovinsku byl střediskový systém osídlení brán jako základna sídelních strategií, na rozdíl od Německa a Polska, kde byl z důvodu rozdílné sídelní struktury zděděné z minulosti vyžadován odlišný přístup v regionálním plánování. Tento přístup spočíval v plánování velkých průmyslových aglomerací a městských regionů. (Musil, 2001)

Skutečné důsledky politiky sociální nerovnosti a snah zvýšit kvalitu života ve městech se poněkud různily. Například Harloe (1996) zmiňuje v otázce bydlení značné rozdíly mezi vrstvami obyvatel s vyšším sociálním statutem a třídou střední. Oblasti, které obývali lidé s vyššími příjmy, se vyznačovaly menší kriminalitou a lepším životním prostředím. V zemích západní Evropy, kde převažovala tržní ekonomika, a sociální rozdíly dosahovaly větší úrovně, se otázka kvality bydlení týkala spíše

finančních možností obyvatel, naproti tomu v socialistických státech se hrávalo významnou roli především přesvědčení a angažovanost v socialistickém systému.

Podíl městského obyvatelstva v socialistických zemích střední Evropy se od 50. let v důsledku industrializace měst postupně zvyšoval. Jednou z příčin byl také zvyšující se stav populace v poválečném období, který navýšil potřebu dostatečného množství bytů. Většina měst však trpěla zcela nedostačující ubytovací kapacitou, což bylo vyústěno bytovou krizí. Výstavba panelových sídlišť, většinou na okrajích měst, vyřešila problém s nedostatkem bytů. Na druhou stranu negativním způsobem přispěla k úpadku městských center, do kterých nebyly investovány téměř žádné finance. Urbanizace byla modifikována specifickými podmínkami jednotlivých zemí.

Musil (2001) zmiňuje, že v této době procházelo Československo markantní industrializací Slovenska a řada investic se přesunula z českých měst právě sem. Urbanizační proces v Polsku ovlivnila razantní změna hranic a také přesun německého obyvatelstva, v Maďarsku výrazně převažovala dominance velikosti hlavního města a urbanizace v Německé demokratické republice byla významným způsobem ovlivněna rozdělení státu a statutem Berlína.

I přesto, že se struktura osídlení v socialistických státech střední a východní Evropy významně lišila, vykazovala během svého vývoje určité tendence podobného charakteru. Specifickými rysy urbanizace v mnoha socialistických státech byly převážně pomalejší růst hlavních měst oproti městům západní Evropy, naproti tomu výrazně zrychlený růst měst středně velkých a občasně i malých měst a v některých socialistických státech se proces suburbanizace přestal vyvíjet nebo se úplně zastavil. (Musil, 2002)

Ačkoliv nebyly hospodářské a sociální rozdíly mezi jednotlivými regiony socialistických zemí tak značné, jako tomu bylo v případě měst západní Evropy, administrativní jednotky v území byly mnohem více uzavřené. 80. léta byla pro státy střední Evropy ve znamení nových prvků v plánování a vývoje měst, mezi hlavní prvky lze zařadit postupné snižování role centrálního plánování, decentralizaci ekonomiky, zvětšení množství městského obyvatelstva a sektoru služeb nebo také počáteční ústup a následný úpadek starých průmyslových oblastí. (Musil, 2001)

K posílení těchto trendů došlo zejména z důvodu rozpadu socialistických struktur a také přechod na režimy demokracie s tržní ekonomikou a tímto se významným způsobem zapříčinily o budoucí vývoj jak metropolitních regionů, tak středně velkých i menších měst. Tosics (2005) označuje hlavními procesy, které utvářely strukturu města po rozpadu socialismu, především snižování a odstranění kontroly státu nad pozemky a bydlením, privatizaci a restituce majetku nebo decentralizaci státní správy na úroveň obcí. Změny v systému institucí vyvrcholily v rozpad hlavních socialistických aktérů a vznik tržně orientovaných developerských společností, bank, pojišťoven a dalších institucí. Přeměna ekonomiky na hospodářství kapitalismu v průběhu 90. let měla pozitivní vliv hlavně na hlavní města zemí postsocialistických, která byla centry podnikatelských aktivit investorů ze zahraničí, reklamních a firemních služeb.

Rozšiřování sektoru služeb bylo doprovázeno také zvyšujícím se přesunem populace do jádra města nebo do širší metropolitní oblasti. Rozvoj suburbanizačního procesu se naplno projevil v druhé polovině 90. let a významným způsobem přispíval k rozšíření největších měst a také ke snížení hustoty zalidnění oblastí, které se nacházely v jádrové oblasti. V této souvislosti došlo ke změně vnitřní struktury metropolí a také sociálnímu rozdělení a migraci obyvatel v jádru města. Rozdílné příjmy obyvatel se nejvíce projevily ve věkové struktuře obytných čtvrtí, hlavně tedy panelových sídlišť, ve kterých rostl podíl obyvatel staršího věku. Významným ukazatelem byla také cena nájmu a doba výstavby jednotlivých sídlišť. V řadě center historicky významných měst došlo k revitalizaci a zóny v jejich blízkosti začaly být více atraktivní a prestižní pro sídla velkých zahraničních společností. Města se středně silným regionálním významem, která se specializovala na oblast průmyslové výroby, byla zasažena ekonomickým úpadkem a postupným vylidňováním. Tyto průmyslové oblasti se na rozdíl od metropolitních oblastí, kde se přísun zahraničních investic nadále zvyšoval a podíl sektoru služeb na hospodářské produktivitě zaznamenal nízkou úroveň nezaměstnanosti, potýkaly s nezaměstnaností vyšší a revitalizace nebo restrukturalizace místního hospodářství byla problematická. (Mykhnenko, Turok, 2008)

## *Procesy metropolizace na českém území v období socialismu*

Během procesů metropolizace v socialistickém plánování Československa docházelo ke značným regulacím. Za prvních deset až patnáct let socialismu se proces suburbanizace ve velkých městech téměř zastavil. Musil (2001) označuje jako hlavní příčiny administrativní regulace přesun obyvatelstva do největších měst, politiku, která značným způsobem omezovala výstavbu soukromých rodinných domů v zázemí velkých měst a také fakt, že předměstí přestala být pro většinu domácností ekonomicky lukrativní, protože výdaje na bydlení v příměstských obcích byly téměř totožné s výdaji v jádru města.

Charakteristickým rysem pro období socialismu v tehdejší Československu byl významný růst městského obyvatelstva, a to zejména z důvodu bytové výstavby v 70. letech 20. století. Rostla především města nad 10 tisíc obyvatel, naopak v městech největších, nad 100 tisíc obyvatel, došlo ke zpomalení růstu. Jednalo se o důsledek centrálního plánování a rozmisťování průmyslu do středně velkých sídel, zatímco zanedbaný sektor služeb ve velkých městech obyvatelstvo nepřitahoval. (Musil, 2002)

Sídelní síť Československa byla relativně vyvážená a specifická v rovnoměrném rozložení menších či větších průmyslových středisek. Překvapivé pak může být zjištění Fuchse a Demka (1977), kteří analyzovali počet dojíždějících v socialistických státech střední Evropy, že Československo dosáhlo v 60. a 70. letech nejvyššího podílu dojíždějících na celkovém počtu zaměstnaných. Hlavní příčinou byla radikální industrializace a kolektivizace zemědělství. Řada zemědělců a obyvatel venkova byla nucena dojíždět do nejbližších továren a fabrik. V úvahách o budoucích modelech města v Československu se však v průběhu 70. let začala připisovat větší váha záměrné koncentraci obyvatel a byl kladen důraz na procesy plánované urbanizace, které zahrnovaly vytvoření optimálních podmínek pro efektivní rozmístění a koncentraci výrobních sil a nevýrobních aktivit, většinou do velkých sídelních aglomerací. (Musil, 2001)

Růst jednotlivých měst závisí také na jejich poloze v sídelním systému. Předpoklad, že metropole a větší městská centra stimulují rozvoj měst a jejich zázemí, se v českém sídelním systému potvrdil v druhé polovině 19. století a na začátku 20.

století. Období socialismu však znamenalo obrat v nastaveném trendu. Socialističtí plánovači a hospodáři dostatečně nerespektovali aglomerační výhody metropolí a vývoj v jejich zázemí byl přibrzděn. (Musil, 2001)

Motivem pro centrální městské plánování bylo hlavně usměrnění vývoje sídelní sítě v jednotlivých městech. Avšak zachytit všechny možné hospodářské, sociální, populační a technologické trendy bylo prakticky nemožné i v situaci, kdy stát měl pod kontrolou veškerou ekonomiku a bytovou politiku. Hampl (1989), který provedl výzkum koncentračních areálů, vymezil je na základě víceúrovňového hodnocení hustoty zalidnění, ve výsledcích poukazuje na růst podílu koncentračních areálů na populaci ČSR, který zaznamenal mezi lety 1869 a 1970 tendenci růstu a tím nedocházelo jen k nárůstu počtu významných středisek i jejich aglomerací. V rámci republiky dominoval ve sledovaném období v počtu obyvatel koncentrační areál Prahy. Druhé místo s výrazným odstupem obsadil koncentrační areál Brna, jež nahradily od 30. let 20. století volnějším způsobem vymezené areály Ostravy a Ústí nad Labem – Teplice. Převážně tyto oblasti, které se postupně staly regiony s dominantním zastoupením průmyslu, byly na přelomu 19. a 20. století migračně kladné.

Při tomto přístupu je nutní brát na vědomí, že zohledňuje jen počet obyvatel a jejich územní koncentraci a v žádném případě nabídku práce například v sektoru služeb nebo kvartéru, úroveň bydlení, vzdělanosti a další společenské a sociální specifika. Hampl (1989) zařadil pražský i brněnský areál mezi nodální typy koncentračních areálů, tzn. mezi areály s jediným významným centrem. Naopak urbanizovaný prostor kompaktní vytvářel právě ostravský a severočeský areál, kde více uplatňovala zonální forma koncentrace.

Struktura osídlení socialistického Československa byla formována suburbanizačními a metropolizačními procesy mnohem více, než v západoevropských státech. Města měla kompaktnější charakter a netvořila prostorově rozsáhlé aglomerace, jako tomu bylo v případě kapitalistických měst. Nejvýraznější důsledky socialistického centrálního řízení byly patrné na intraurbánní úrovni, kde byly razantní změny převážně v sociálním prostoru. Zejména v menších industrializovaných sídlech došlo k radikální fyzické přeměně celého města a výrazným způsobem se projevila i na jeho funkční struktuře.

## *Transformace metropolitních areálů na českém území po roce 1989*

Československá republika po roce 1989 měla stále systém osídlení, který byl zhruba 40 let ovlivňován socialistickým plánováním. I přesto, že městské strategie v období socialismu ovlivnily strukturu prostorových a funkčních vztahů mezi městy i v rámci jednotlivých měst, samotná sídelní síť se formovala dlouhým historickým vývojem a stala se tak poměrně stabilním prvkem. Musil (2002) je přesvědčen, že tzv. socialistická urbanizace nevedla na našem území k tak radikálním změnám, jako například v Rumunsku či bývalé Jugoslávii.

Protože u nás již před obdobím socialismu existovala poměrně hustá městská síť a obyvatelstvo bylo dostatečně urbanizované, socialistická výstavba pouze mírně pozměnila tehdejší sídelní strukturu. V posledních dvou desetiletích je Česká republika doprovázena významnými změnami v geografické organizaci společnosti. V 90. letech celkový počet obyvatel České republiky začal stagnovat a postupně došlo i k jeho úbytku. Nejvíce obyvatel ztratila města nad 100 tisíc obyvatel, a to především vlivem suburbanizace v rozšíření průmyslu, administrativních či komerčních funkcí populačně rostla a částečně nahrazovala úbytek obyvatelstva z vnitřních měst. (Musil, 2002)

Mezi hlavními cíli koncentrace obyvatel jsou v současnosti zázemí největších českých měst. Podíl metropolitních regionů na populaci se však již několik desetiletí relativně nemění, největší nárůst zaznamenal mezi roky 1869 – 1950 a lze tak uvažovat o konečné fázi koncentrace obyvatel a stabilní územní diferenciaci českého sídelního systému. Tento trend se však netýká ekonomických a společenských procesů, které probíhají v metropolitních regionech, kde se jejich změna a intenzita projevuje mnohem rychleji, než v případné prostorové změně v systému osídlení. Města v tržním prostředí usilují o příliv zahraničních investorů, státní pomoc, o čerpání dotací z Evropské unie a snaží se zviditelnit a zaujmout v oblasti cestovního ruchu. (Čermák, Hampl, Müller, 2009)

Mezi obecné trendy ve vývoji sídelního systému po přechodu k tržní ekonomice a demokratizaci systému lze zařadit zvětšující se rozdíly mezi regiony a také růst významu metropolitních oblastí. Nástup rezidenční a komerční suburbanizace

největších českých měst, který je logickým důsledkem principů dřívějšího socialistického plánování, pouze posiluje jejich roli a vliv v systému osídlení. Tento proces byl typický především pro dvě největší česká města – Prahu a Brno. Obě města se stala centrem terciárních a kvartérních aktivit a v rámci České republiky nabízí mnoho pracovních nabídek. Díky levnějším pozemkům v příměstských lokalitách a nižším nájmům v přilehlých obcích v těsném zázemí těchto měst patří tyto oblasti mez hlavní oblasti koncentrace obyvatel. Dynamika dekoncentračních procesů však byla v průběhu 90. let poměrně nízká. V důsledku tak nárazového omezení až zrušení státních dotací bytové výstavby na jedné straně a zachování regulace nájemného na straně druhé vedlo k dramatickému poklesu intenzity bytové výstavby i migrační mobility obyvatelstva a k „otočení“ migračních toků proti sídelní i regionální hierarchii. (Čermák, Hampl, Müller, 2009)

V posledních letech dochází ke značně zvýšené prostorové mobilitě obyvatel. Vlivem zvyšující se životní úrovně obyvatel narůstá výstavba rodinných a bytových domů, která umožňuje i dostupnost hypoték. Hlavním centrem nové výstavby je příměstská oblast hlavního města Prahy. Za zvýšením populace metropolitního areálu Prahy stojí z velké části zahraniční imigrace. I přes to, že lze očekávat i přes současný trend nárůst počtu obyvatel (způsobený především zahraniční migrací), bude Česká republika v budoucnu populačně ztrátová, v metropolitních oblastech největších českých měst (Praha, Brno) se pravděpodobně udrží současná velikost a jejich význam národním hospodářství ještě posílí.

## **7 URBANIZACE JAKO PŘÍČINA VZNIKU METROPOLITNÍCH REGIONŮ**

S procesem urbanizace bývá nejvíce spojena industrializace, která má svůj původ v Anglii a poprvé se s ní setkáváme v průběhu 18. století. Je zde však i mnoho autorů, kteří považují urbanizaci jako proces, který odstartoval již na hranici starověku a středověku. Musil (2002) definuje urbanizaci jako širší pojem, který není spojen pouze s procesem industrializace. Podle něj není urbanizace pouze procesem koncentrace obyvatelstva z venkova do měst a s tím spojená rostoucí hustota zalidnění, ale jedná se především o přeměnu celé společnosti z venkovského typu na typ městský.

Dle Maura (2002) je urbanizace úzce spojena s formováním samotné městské sítě v hluboké minulosti, i přesto, že markantní růst měst započal až v průběhu 19. století. S podobným přístupem vnímání přichází i Geyer (2002), dle jeho názoru prošel sídelní nejrazantnějšími a nejpřekvapivějšími změnami právě v posledních dvou stoletích za celou svou historii.

V minulosti vznikala první města především v oblastech, které byly příznivé pro vznik trvalejšího osídlení a zemědělství. Nejčastěji tato sídla vznikala v zázemí velkých řek. Proces vzniku prvních měst je datován až do doby před pět a půl tisíci lety. Příčinou vzniku prvních městských aglomerací na přelomu letopočtu byly zejména obchodní, politické a náboženské faktory. (Frey, Zimmer, 2001)

Jako dobu vzniku prvních městských sídel označuje Geyer (2002) 13. a 14. století, která se začala utvářet především v západní Evropě. Přesné údaje o počtu obyvatel středověkých měst nejsou příliš spolehlivé z důvodu jejich neúplnosti, proto se setkáváme pouze s hypotetickými odhady. (Maur, 2002)

Vlivem velmi špatných hygienických podmínek ve středověkých městech docházelo ke stagnaci nebo dokonce úpadku místního obyvatelstva především z důvodu různých epidemií a také válečných konfliktů. I přesto, že městské obyvatelstvo tvořilo jen malou část populace na celkovém počtu obyvatel státu, významově převyšoval podíl celkové populace.

Hlavní procesy vedoucí ke vzniku současného postindustriálního – postmoderního města se odehrály zejména za dobu posledních 200 let. Nutné je však



zmínit a stručně popsat podobu a vývoj měst v období před industrializací, neboť v této době začala vznikat úplně nová forma osídlení, která je charakterizovaná specifickými politickými, kulturními a hospodářskými podmínkami.

## 7.1 Město před industrializací

Maur (2002) a Pacione (2009) rámcově preindustriální město zařazují do období mezi roky 1500 a 1800. Expanze národních států způsobila, že politická a ekonomická moc středověkých měst v raně moderní společnosti byla utlumena, ale Pacione (2009) zároveň tvrdí, že i přes nucený pokles autonomie sídel docházelo k postupnému nárůstu sídelního systému a zintenzivnění urbanizace zejména v zemích Evropy. Vývoj měst byl do poloviny 18. století značně nerovnoměrný a také z důvodu válečných konfliktů, epidemií a hladomorů trval mnoho let. Zatímco role vnitrozemských center obchodu, církevních a průmyslových měst slábla, potenciál politických center států (např. Madrid) a přístavy, které byly zapojené do transatlantického obchodu, rostl. Vlivem rostoucích nákladů na pracovní sílu, klesajícími příjmy a technologickou stagnací byl ekonomický růst částečně zpomalen a v druhé polovině 18. století došlo k nárůstu především menších sídel v souvislosti se zvýšením zemědělské produkce a zaváděním technologických inovací. Pro růst města bylo nutné mít dostatek surovinových zdrojů včetně manufaktur, které vznikaly s rostoucím významem měst. V Evropě, Asii a Africe byla regionální diferenciací vnitřní struktury města výrazná, a přestože se struktura preindustriálního města různila v závislosti na daném regionu a čase, zaznamenávala určité charakteristiky shodné. Předpokladem pro Sjoberga (1960) bylo to, že se jednotlivá preindustriální města podobala svou formou, funkcemi a celkovým prostředím.

Vlivem neúplnosti a absence přesných dat o struktuře sídelního systému a počtu obyvatel jednotlivých měst v preindustriálním období nelze odhadnout přesnou velikost těchto měst. Avšak víme, že před nástupem průmyslové revoluce a ekonomiky kapitalismu v 18. století převažovala sídla menších velikostí. (Knox, Pinch, 2009)

Hlavním znakem měst byl pomalý růst obyvatelstva a ekonomiky. Velikost sídel byla limitována možnostmi dopravy a z nich vyplývající prostorovou mobilitou

obyvatel. Zázemí se v preindustriálním městě nevyvíjelo dostatečně, neboť jeho kompaktnost byla zárukou docházkové vzdálenosti pro místní obyvatelstvo. Růst měst byl také ovlivňován zásobami potravin, jež byly omezovány mechanizovaným zemědělstvím a značnou neefektivitou v jejich skladování. Města větší velikosti se stávala centrem řemeslné výroby a často plnila roli vzdělávacích, náboženských a politických center.

## 7.2 Město ve fázi industrializace

Za hlavní důsledek markantního růstu měst Evropy v 19. je považována zejména mechanizace zemědělství, rozvoj vědy a techniky, dále vzrůstající mobilita obyvatel a mnoho dalších faktorů. Anglie se stala kolíbkou vzniku prvních průmyslových měst a tento trend postupně pokračoval do zbytku Evropy. V letech 1800 – 1950 došlo k dramatickému růstu světové populace, obyvatelstvo rostlo skoro desetkrát rychleji především v rozvinutých státech. (Geyer, 2002)

Podíl světové populace se zvýšil z 3 % v roce 1800 na 15 % na přelomu 19. a 20. století. Podíl městského obyvatelstva ve státech západní Evropy se zvýšil na téměř 40 % již na sklonku 19. století. (De Blij, Murphy, 1999)

Taková koncentrace obyvatel do souvislých území sídel neměla v historii svého vývoje obdoby. Vysoký nárůst obyvatel se projevil zejména ve snižování úmrtnosti a růstu míry porodnosti, a dále také s rostoucí migrací obyvatel do měst. Soustředění obyvatel na poměrně malém prostoru na území města mělo za následek stále rostoucí vnitřní heterogenitu měst. Vlastník půdy již nebyl závislý na jejím využívání a začalo docházet k rozdílům mezi místem bydliště a místem výkonu práce obyvatel měst. (Knox, Pinch, 2009)

Koncentrace obyvatelstva z venkova města probíhala postupně, a závisela především na technologických inovacích. Musil (2002) se nejdříve zmiňuje o využívání vody jako zdroje energie, která byla vodítkem pro koncentraci průmyslové výroby do údolí a horních toků řek. Nejprve se začala vytvářet menší střediska průmyslu, kde postupně docházelo k výstavbě řadových domků pro dělníky a ostatní zaměstnance.

Následné využívání páry mělo za následek soustředění velkého počtu zaměstnanců do velkých továren, jejichž umístění bylo nutné hlavně v blízkosti parního stroje, který byl hlavním zdrojem energie. Vlivem zásobování továren železniční dopravou, která postupně nahradila dopravu kanálovou a dále tako novým zdrojem energie – uhlím zapříčinil jejich seskupování k železniční trati pro výhodnější obsluhu a ve výsledku tím přispělo k většímu nárůstu středisek průmyslu. Pro místní dopravu však doprava po železnici nebyla použitelná a to z důvodu finanční náročnosti a technického řešení. Obyvatelstvo tedy bylo nuceno k migraci do větší blízkosti továren, dolů nebo přístavů, což mělo za následek vznik úplně nových forem bydlení, které byly charakteristické vysokou hustotou, a dále také vznik průmyslového města, který byl typický vysokou koncentrací továren, skladišť, železničních vleček a velkých obytných komplexů. (Musil, 2002)

Vyšší sociální vrstvy obyvatel se v reakci na stále se zvyšující znečištění center, kde byly lokalizovány nové továrny a dělnické čtvrtě, stěhovaly do nově vznikajících lokalit na okrajích měst. Takto postupně začaly vznikat první suburbánní oblasti a došlo k markantnímu rozvoji podnikání na lukrativním trhu s pozemky. (Knox, Pinch, 2009)

Mimo průmyslové regiony ve Velké Británii začaly vznikat obdobným způsobem i průmyslové oblasti v jiných částech Evropy, příkladem může být například Porúří, Horní Slezsko nebo Ostravsko. Industriální město, na rozdíl od města preindustriálního, které bylo poměrně uzavřeno okolnímu prostředí a fungovalo víceméně jako samostatná jednotka, bylo více začleněno do mezinárodního obchodu. Výstavba nových dopravních cest a opravy cest původních přinesla rozvoj obchodních tras na úrovni mezinárodní. S takovým zdokonalováním silničního a železničního systému přestaly být továrny a závody výroby vázané na zdroje energie a mohly být lokalizovány ve strategicky výhodných místech.

Markantní nárůst městské populace v 19. století však přinesl i mnoho nových problémů. Dopravní a technická infrastruktura zažívala mnohem větší zatížení než doposud, a tak bylo nutné zavedení regulačních a územních plánů. Na poměrně malém území měst se soustřeďovaly všechny společenské třídy obyvatel od té nejbohatší až po nejchudší. (Hall, 2002)

### 7.3 Počátky dekoncentrace měst

Zpomalení procesu urbanizace ve vyspělých zemích Evropy ve smyslu navyšování podílu městského obyvatelstva odstartovalo na přelomu 19. a 20. století. Musil (2002) se zabývá hned několika faktory, které k tomuto zpomalení mohly vést. Z pohledu demografického se na zpomalení celého procesu mohlo svým způsobem podílet snižování přirozeného přírůstu populace, žijící ve vyspělých evropských zemích na počátku 20. století. Další možnou příčinou zpomalování nárůstu obyvatel tak mohlo být dosažení určité hranice, která znamenala pro venkov již nedostačující počet obyvatel, kteří by se mohli přestěhovat do měst. Postupné usměrňování procesů industrializace a urbanizace, jež mělo za následek postupné dekoncentrační účinky ve vývoji měst, bylo upraveno zejména pokrokem v hospodářské oblasti a oblasti techniky.

Důležitým vlivem pro formování nové struktury osídlení byl také postupný přechod zdroje energie na elektřinu, která je výhodná pro svou kompatibilitu. Ve fungování samotného města se projevilo zejména zavedení elektromotoru. Další uvolnění koncentračních vazeb a pozvolný nárůst decentralizačních účinků měl za následek vynález telegramu a telefonu. Whitehand (2001) uvádí, že se dříve kompaktní růst měst již dostal do fáze, kdy docházelo k růstu hlavně okrajové zóny města za jeho hranice právě v důsledku elektrifikace tramvají a rozvoji železničních tras do suburbánních lokalit. V USA a Velké Británii nastal rezidenční „boom“ výstavby na přelomu 19. a 20. století. (Hall, 2002)

Výraznou změnou také prošel v první polovině 20. století trh práce v řadě rozvinutých států. Vlivem rostoucí hospodářské vyspělosti států západní a střední Evropy docházelo ke zvyšování průměrných příjmů domácností, což se projevilo ve větší spotřebě a podílu výdajů obyvatel za služby. U terciárního sektoru národního hospodářství došlo k navýšení v důležitosti a zvyšoval se i počet lidí pracujících v tomto sektoru. Jako hlavní příčinu koncentrace aktivit a lidí do měst na počátku 20. století uvádí Musil (2002) namísto samotného procesu industrializace právě rozvoj služeb. I přesto, že v této době docházelo k uvolňování městských struktur v růstu předměstí, tendence lidí koncentrovat se se projevily v měřítku celých městských regionů. V souvislosti s růstem menších měst v okolí větších metropolí, přitahujících průmysl

a služby se postupně začalo mluvit o procesu metropolizace, který začal ve vyspělých státech západní Evropy zhruba v 70. letech 20. století.

## 7.4 Postindustriální metropole

Na začátku 70. let docházelo k postupné stagnaci procesu koncentrace obyvatel do městských regionů. V tomto období došlo k zastavení populačního růstu a přesun obyvatel do měst se zmírnil. Nárůst naopak zaznamenala města menší velikosti, což ale stále zvyšovalo podíl obyvatel žijících ve městech vyspělých států. (Musil, 2002)

Podíl městské populace v Japonsku, severní a západní Evropě, Austrálii a na Novém Zélandu dosahoval na počátku 21. století 80 – 90%, jak uvedl Champion (2001). Tímto zřejmě došlo k dosažení vrcholu v podílu městského obyvatelstva na urbanizaci a v současnosti je výzkum zaměřen převážně na změnu funkční a prostorové struktury systému osídlení a také metropolitních regionů. Asi od 70. let se průmysl z vnitřních metropolí přesunul na jejich okraj, do menších středisek v zázemí a následně až do oblastí venkova. V mnoha zemích postupně nastupoval proces deindustrializace, který byl typický snižováním výroby v odvětvích jako strojírenství, těžební či textilní průmysl.

Musil (2002) zmiňuje, že do té doby upřednostňované strategie úspor v rozsahu, které se vyznačovaly velkovýrobou převážně ve městech s aglomeračními výhodami (lokalizace továren byla převážně do blízkosti jiných průmyslových odvětví, výzkumu či trhu), byly nahrazeny novou formou organizace řízení podniků. Fordistický systém výroby ztrácel svou efektivitu a tím se dostával do problémů. Jako příčiny kolapsu fordismu ve vyspělých zemích můžeme označit malé investice do výzkumu a vývoje, neustále vzrůstající ceny surovin, nasycení trhu masově produkovánými, unifikovanými výrobky, vzrůstající náklady v oblasti bezpečnosti práce a environmentálních opatření či vzrůstající nespokojenost pracovní síly. (Knox, Pinch, 2009)

Technologický pokrok, nové komunikační a dopravní možnosti umožnily oddělit výzkum a vývoj od výroby a řízení společností. Právě výroba se přesunula do rozvojových zemí a to vlivem levnější a stabilnější pracovní síly, která zde většinou

nebyla odborově organizovaná. Racionalizace výroby a snižování nákladů způsobily růst nezaměstnanosti v mnoha metropolích. (Sýkora, Sýkorová, 2007)

Elektronika, lehká chemie, výroba lékařských strojů a hlavně oblast služeb se dostaly do popředí zájmu obchodu. Oblasti finančnictví, maloobchodu, rekreačním a zábavním průmyslu docházelo k růstu pracovníků a staré průmyslové regiony, kde byl lokalizován lehký průmysl či výrobní služby, začaly prosperovat. (Musil, 2002)

V důsledku razantních změn v systému průmyslové výroby a přeorientování se na sektor služeb, se projeví výrazné změny v sociální a prostorové struktuře měst. Mezi nejdůležitější projevy patří sociální polarizace. Knox a Pinch (2009) zmiňují, že zatímco je sektor služeb tvořen vysokými i nízkými příjmy, tradiční odvětví zaznamenává značný podíl relativně dobře placených zaměstnanců a dělníků se středními příjmy a to vede ke značným sociálním rozdílům. Změny v organizaci práce dle Sassena (2000) vyústily v druhotný nárůst obyvatel s nízkými příjmy, jejichž zaměstnání bylo převážně v hotelech, cateringu a dalších osobních službách, které jsou nutné pro zajištění správného fungování hospodářsky silných firem a také k nárůstu výrobního sektoru, který je charakterizován zaměstnanci bez pracovních zkušeností, kteří jsou často nuceni pracovat ve velmi nevyhovujících podmínkách. Do prostorového rozmístění rozdílných cen pozemků se promítá zejména nerovnoměrný sociální rozvoj bez možnosti osobního vlastnictví a tímto vznikají oblasti, u kterých je patrná nižší kvalita bydlení a zhoršené životní prostředí, a které jsou obývány hlavně nízkopříjmovou skupinou obyvatel. I přesto, že metropolitní regiony významnou měrou přispívají k růstu národních ekonomik, i v nich začíná docházet ke zvyšování rozdílů mezi bohatší a chudší skupinou obyvatel.

Metropolitní regiony v Evropě a Severní Americe v druhé polovině 20. století prošly během svého prostorového vývoje několika fázemi. Van den Berg (1982) označuje cyklus vývojových stádií měst od jejich růstu až po vylidňování center i širšího zázemí. Prostorový vývoj měst se posléze zakládá na sociálně-ekonomické úrovni společnosti a výši příjmů. Urbanizaci, která dosáhla svého vrcholu ve smyslu růstu vnitřních měst a koncentrace obyvatel v 50. letech 20. století, nahradily v období následujícím procesy decentralizační. Desurbanizace, která byla na rozdíl od suburbanizace, charakterizovaná migrací obyvatel do těsného zázemí města a utváření městských aglomerací, byla typická přesunem obyvatel za hranici městského regionu

a poklesem populační velikosti celého metropolitního regionu. Teorii vývojových stádií doplňuje možná alternativa budoucího vývoje, proces reurbanizace. Vlivem aktivní městské politiky (revitalizace technické a dopravní infrastruktury, gentrifikace) by populace vnitřního města opět rostla, nicméně celkový počet obyvatel metropolitního regionu by vykazoval pokračující ztráty. I přesto, že tento zjednodušený koncept popisuje nejvýraznější prostorové změny ve vývoji měst, naskytne se otázka, zda dochází k radikální přeměně tradičního procesu urbanizace, nebo se jedná o přirozenou etapu vývoje postindustriálního města.

Podle Shawa (2001) se typické postindustriální město vyznačuje výrazným, avšak klesajícím podílem tradičního průmyslu na hospodářské produktivitě, který se postupně nahradí vzrůstající produkcí různorodých terciárních a kvartérních činností, od služeb pro podniky, přes zdravotnické, vzdělávací, vládní až po služby spotřebitelům. Vlivem velmi rychlého pokroku v technologiích a vědě se významné metropolitní oblasti stávají středisky informací a sídly bankovních a finančních institucí. Jako roztržitý systém specializovaných sídel, který postupně nahradil původní jasně definovanou koherentní jednotku, popisuje postindustriální metropoli Hall (2006). Dalo tak vzniknout městu složeného z dílčích relativně nezávislých jednotek na jeho okraji, které se různily ekonomickými, kulturními a sociálními charakteristikami. V současnosti jsou metropolitní regiony v mnohem větší míře zapojované do mezinárodní a globální ekonomiky. Metropole se rázem ocitají v prostředí, ve kterém si konkurují a soutěží mezi sebou i s ostatními městy. Podle Geyera (2002) se ekonomické a sociální podnikatelské subjekty a správa měst snaží přilákat kvalifikovanou pracovní sílu, dosáhnout nejefektivnější infrastruktury a vnitřní organizace města a nabídnout nejvyšší standardy životního prostředí a kvality života.

## **8 SUBURBANIZACE JAKO PROCES VEDOUCÍ KE VZNIKU METROPOLITNÍCH REGIONŮ**

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, metropolizace nahradila proces přesunu obyvatel do měst ve vyspělých státech. Metropolitní regiony formují celé řady procesů ovlivňující prostorové a funkční vazby v území. Význam růstu metropole je doprovázen jednak oboustrannými vazbami mezi jádrovým městem a jeho zázemím, hierarchickými vazbami a také může být provázen vztahy mezi jednotlivými sídly v zázemí jádrového města. Dojížděka do zaměstnání má tendenci růstovou, neboť zpětně ovlivňuje i kvalitu dopravní infrastruktury, dopravní zatížení nebo životní prostředí. V osídlení vznikají nové prvky, které se navzájem integrují. Postupně dochází k dělbě práce v území a také k hospodářské specializaci jednotlivých částí metropolitních regionů. Jádro města se stává centrem terciárních a kvartérních funkcí. K nejvýznamnějším procesům, které vedou k růstu metropolitních regionů je komerční a rezidenční suburbanizace, dekoncentrace aktivit a obyvatel do zázemí jádrového města.

### **8.1 Vymezení suburbanizace**

Proces suburbanizace se v současné době odehrává nejen ve velkých sídlech metropolitních regionů, ale i v menších městech v Severní Americe a Evropě a považuje se za jeden z hlavních městotvorných procesů. Suburbanizaci lze charakterizovat jako přesun obytných a komerčních funkcí z jádra měst do okrajových částí nebo také až za jejich administrativní hranice, kdy dochází ke vzniku nové formy zastavěného území a nových funkčních vztahů mezi jádrem města a zázemím. Celkově dochází k významné přeměně fyzického a sociálního prostředí cílového i zdrojového území. Přesun bydlení a lidských aktivit probíhá většinou podél dopravních tahů či do oblastí v blízkosti dopravních uzlů. Suburbanizace může probíhat v rámci metropolitního regionu. (Sýkora, 2002)

Za rezidenční suburbanizaci můžeme označit změnu umístění obytné funkce a výstavbu rodinných či bytových domů. Dekoncentrační tendence obchodní, výrobní,



skladovací a jiné činnosti podnikatelských aktivit formujících se zejména podél hlavních tahů můžeme označit jako suburbanizaci komerční.

Proces suburbanizace přináší kromě prostorového aspektu řadu dopadů na fungování sídelního systému, jež se týkají přímo samotných obyvatel sídel. Šilhánková (2010) výše zmíněnou definici doplňuje a uvádí, že suburbanizace přispívá i ke změně celkového způsobu života obyvatel suburbánních oblastí. Pravidlem zůstává, že obyvatelé mění pouze bydliště, místo výkonu práce zůstává stejné, a to vede ke zvýšené každodenní mobilitě obyvatelstva za prací do jádrové oblasti města. Tato dojížděka do zaměstnání a škol má za následek zvýšenou zátěž dopravní infrastruktury a životních standardů obyvatel předměstí. Dále je možno chápat suburbanizaci jako jeden z procesů urbanizace, při kterém se obyvatelstvo a některé jeho aktivity stěhují z jádra měst do zázemí. (Ouředníček, 2003)

Trochu jinak vnímá proces suburbanizace Hnilička (2008), kterého zajímá především struktura zástavby na periferiích. Pojem „sídelní kaše“ vymezuje osídlení neuspořádaného charakteru, které se rozplývá do venkovského prostředí, nemá charakter města ani vesnice, natož pak volné krajiny. Suburbanizaci pak vymezuje jako samotný proces vedoucí k vyliďňování center a znehodnocování krajiny. Musil (2002) podobně jako Hnilička (2008) popisuje původně německý termín „městské kaše“, jímž je označováno území, ve kterém se mísí administrativní budovy, sportovní, nákupní a volnočasové zařízení s přírodními prvky a které je provázáno silničními tahy.

### **8.3 Počátky suburbanizace**

Původně je označení suburbanizace odvozeno od anglického slova „suburb“, přeloženo jako „předměstí“. Proces vzniku předměstí je spojován se vznikem prvních měst. Sýkora (2002) na příkladu evropských středověkých měst ukazuje na utváření podhradí a zástavby v blízkosti hradů, jež byly prvními centry sídel původních obyvatel. V tomto chápání má tedy určitá forma suburbanizace tradici již od počátku vzniku starověkých a středověkých měst, i přesto, že byla spojena s procesem urbanizace, tedy růstem a postupným rozšiřováním měst. V současné době se však proces suburbanizace ve vyspělých státech Evropy a Severní Ameriky výrazně liší od

původních starověkých a středověkých měst jak příčinami vzniku, tak i průběhem a důsledky na celkovou strukturu osídlení území.

S nástupem průmyslové revoluce v 19. století započal růst především jádrových měst a koncentrace obyvatel a jejich činností do souvislého území. S rozvojem nových technologií, druhů dopravy a změnami ve způsobu bydlení postupně došlo k přemístění obyvatel na okraje města a jeho zázemí. Dle Championa (2001) není suburbanizace fenoménem mezi urbanizačními procesy, neboť má svou historii v tvorbě průmyslových středisek a také center obchodu již v polovině 19. století. V pozdějších letech výrazněji měnilo prostorovou strukturu měst povolení vazeb mezi místem výkonu práce a místem bydliště, které bylo zdůrazněno také rozvojem dopravy a zvýšením sociálního standardu obyvatel.

K samotnému procesu suburbanizace a dalším dekoncentračním tendencím také výrazně přispěla větší mobilita obyvatel, i když si v té době samozřejmě nemohl průměrný řádový dělník automobil dovolit, na rozdíl od vyšších vrstev obyvatel. Ve 20. století se začaly více projevovat sociální rozdíly mezi různými skupinami obyvatelstva ve formě bydlení, přičemž vyšší sociální vrstva upřednostňovala bydlení v rodinných domech v zázemí města, a chudší skupina obyvatel byla nucena obývat chátrající části v jádru města. (Musil, 2002)

Největší rozmach suburbanizace zaznamenala v druhé polovině 20. století ve Spojených státech a vyspělých zemích západní Evropy. Především díky neustálému zvyšování životní úrovně a také technickému pokroku si mohlo čím dál více obyvatel měst dovolit vlastní automobil a tím si tak splnit sen o bydlení v rodinném domě na předměstí, kde byl oproti životu v samotném jádru měst, život klidný a bezpečný a obešel se bez různých druhů problémů (hluk, znečištění ovzduší, zvýšená kriminalita apod.) Prostřednictvím automobilu nebyl pro obyvatele předměstí problém dojíždět do jádra města za prací. Názor Šilhánkové (2010) na tyto nově vzniklé prostorové struktury však nebyl jednoznačný. Dle ní neměly tyto struktury charakter města ani vesnice. Jednalo pouze o prostory (domy) k přespání, které byly většinou stejného nebo velmi podobného typu, navíc přístupné pouze automobilem. Ukazuje na absenci základní občanské vybavenosti a také veřejných prostranství. Tento vývoj charakterizuje zejména metropolitní regiony v USA, kde výrazně zeměpisně rozptýlená zástavba

nenavazuje na sídla současná a často bývá označována termínem „urban sprawl“<sup>1</sup>. (Sýkora, 2002)

Proces suburbanizace byl nejdříve pod záštitou státu, avšak v průběhu svého vývoje se nedalo zabránit nekontrolovatelnému růstu. Po druhé světové válce se nárůst suburbanizace projevil zejména v odklonu investic od výroby na chování spotřebitelů a zesilování postavení stavebních firem. Došlo k výraznému přesunu obyvatel z městského centra do jeho zázemí a periferie. Díky mnohonásobně větší rozloze USA a dostatku prostoru oproti evropským státům zde mohlo docházet k většímu růstu obyvatel do širšího území státu. (Forrest, Williams, 2001)

Jiný názor na hlavní důvody počáteční fáze suburbanizačního procesu má Hall (2002), který mezi ně považuje masivní výstavbu dopravních komunikací, které zprostředkovaly přístup do vzdálenějších území, uniformní rezidenční plochy, které zajišťovaly neměnnou hodnotu pozemku, nízkoúvěrové hypotéky se záštitou státu, které si mohly dovolit i nízkopříjmové rodiny a také poválečný „babyboom“, který se zasloužil o větší poptávku po rodinných domech. Vlivem masivních migračních proudů byl také zaznamenán markantní pokles obyvatel některých měst.

Později také začaly vznikat nové rezidenční čtvrtě, které daly vzniknout zcela novým formám bydlení a sociální prostorové struktury suburbií, jak zmínil Hubbard (2006). Právně a fyzicky izolované čtvrtě se určitým způsobem vyčlenily z prostoru města a tím se staly nedostupné pro jiné obyvatele města či suburbií. Velmi často byl příčinou masivního přesunu obyvatel amerických měst do poměrně klidného zázemí a příměstských zón rasový původ obyvatel. Předměstské rodinné domy obývaly především bohatší vrstvy bělošského obyvatelstva, zatímco jádro města se starší zástavbou obývaly černošské skupiny obyvatel. Takto došlo k rasové a etnické segregaci obyvatel do různých částí měst, která výrazným způsobem přispěla k polarizaci městského prostředí.

V posledních několika desetiletích dochází v širokém zázemí měst ke vzniku nových samostatných okrajových měst, formujících se nejčastěji kolem dálnic a dopravních křižovatek. Dochází tímto k suburbanizaci zejména administrativních, ekonomických a rezidenčních funkcí. Takto vzniklá (okrajová) města se dále označují

---

<sup>1</sup> Neřízená forma zástavby do volné krajiny s neřízeným umístěním komerčních a rezidenčních funkcí.

jako „Edge Cities“, jež jsou téměř funkčně nezávislá na jádrové oblasti. Garreau (1991) tvrdí, že jako „Edge City“ může být označeno pouze město, které splňuje určitá kritéria: ve městě se musí nacházet nejméně 460 tisíc metrů čtverečních kancelářských prostor určených k pronájmu, nejméně 56 tisíc metrů čtverečních prostor obchodních, dále potom musí být počet pracovních míst vyšší než počet obyvatel trvale bydlících ve městě, území je nutné vnímat jako jednotné město splňující všechny nároky jeho obyvatel a také jako území, které nebylo posledních 30 let město, ale pouhou zelenou loukou nebo noclehárnou. Takto nově vzniklá polycentrická struktura metropolitních regionů tímto velmi podstatným způsobem mění proudy dopravy a funkční vazby mezi sousedními sídly.

Suburbanizace v Evropě probíhala poněkud odlišným způsobem. Bylo to především z důvodu struktury stávající sídelní sítě a také menší rozlohy vyspělých evropských států. K výstavbě nových měst docházelo hlavně v blízkosti center a dopravních tahů stávajících.

Díky tradici územního plánování a významu veřejné dopravy se suburbanizace projevila v západní Evropě ve výrazně menším rozsahu, než jak tomu bylo v případě měst severoamerických. Na rozdíl od nich se v mnoha vyspělých zemích Evropy v poválečném uplatňovala politika významným způsobem regulující novou bytovou zástavbu. Už ve 30. letech se ve Velké Británii zrodila myšlenka o prostředí, jež bude využíváno zcela specifickým způsobem. Toto prostředí bylo označeno termínem „Green Belt“ (zelený pás), do kterého byla zařazena hlavně půda využívaná k zemědělství, dále pak lesní porosty a území jakékoliv jiné vegetace. (Bartoš, 2006)

Po druhé světové válce se myšlenka zelených pásů začlenila do politiky územního plánování a výrazným způsobem ovlivnila a zabraňovala nekontrolovatelnému rozpínání metropolitních areálů. Suburbie se rozšířily až za území zeleného pásu, který například v případě hlavního britského města Londýna dosahuje šířky až 30 kilometrů. Podoba bytové a komerční suburbanizace ve Velké Británii se tak svou velikostí podstatně liší od měst severoamerických. (Besussi, 2010)

V socialistických zemích východní a střední Evropy se na prostorovém vývoji měst podílelo územně řízené plánování na rozdíl od tržních sil ve vyspělé západní Evropě. Došlo k téměř úplnému zastavení urbanizace, příkladem může být právě suburbanizace nebo metropolizace na popud řízené urbanizace komunistického státu.

Na území tehdejší Československé republiky byla upřednostňována komplexní bytová výstavba ve formě finančně úsporné sídlištní výstavby. Maier (2003) tvrdí, že se ekonomicky dostupné byty staly jedinou možnou alternativou nového bydlení. Panelová sídliště byla často lokalizována na okraji měst a významným způsobem se podílela na růstu jeho velikosti. Dle Ouředníčka (2003) ani struktura sociální nebyla úplně typická pro proces suburbanizace. K významnému obratu došlo po roce 1989, kdy se v největších městech postsocialistických států začaly projevovat dekoncentrační tendence komerčních a obytných funkcí.

## 9 INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE

Na konci roku 2013 byla formálně schválena nová pravidla a právní předpisy, které upravují investice v rámci Politiky soudržnosti pro nové období 2014 – 2020. V současné době se Evropa vyrovnává s řadou ekonomických, sociálních a environmentálních problémů a tak je nutné využít pro řešení těchto problémů jednotný a územně zaměřený přístup, který bude vícerozměrný s přesně odpovídajícími podmínkami a výsledky konkrétních oblastí.

Pro dosažení společně nastavených cílů je nutné vynaložit větší ochotu pro spolupráci a řízení opatření na jednotlivých úrovních samosprávy, která často přesahuje administrativní hranice zájmové oblasti. Tímto přístupem jsou zajištěny nové cíle územní soudržnosti, které jsou vymezeny v Lisabonské smlouvě a potvrzují nutnost výraznějšího zaměření se na územní dopad politiky Evropské unie pro udržení ekonomické a sociální soudržnosti na evropské úrovni.

Z tohoto důvodu se zavádí nařízení o společných ustanoveních nové integrační nástroje, jež mohou být využity pro realizaci územních strategií přímo v terénu, propojující tématické cíle, které byly vymezeny v dohodách o partnerství a operačních programech s místními zvláštnostmi: komunitně vedený místní rozvoj a integrované územní investice. (Politika soudržnosti 2014 – 2020, 2014)

Integrované územní strategie jsou českou alternativou pro Integrated Territorial Investmenst (ITI). Tyto investice umožňují členským státům EU prostřednictvím několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů kombinovat investice u mezisektorových i vícerozměrných sektorů. Hlavním cílem ITI je dosáhnout inteligentního a udržitelného růstu Evropy, který podpoří začlenění podle předpokladů Strategie Evropy 2020. ITI jsou v nařízeních o společných ustanoveních zařazeny mezi klíčové nástroje pro realizaci této strategie. Takto se otevírají možnosti k ucelenému řešení problémů v daném území a ke komplexnějším investicím s potenciálem růstu.

Integrované územní investice jsou především flexibilním a efektivním nástrojem pro integrované realizace územních strategií. ITI umožňují členským státům vykonávat operační programy komplexně a tak slučovat finanční zdroje z několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů, a tímto zajistit realizaci integrované strategie

na daném území. Díky zjednodušenému financování jsou schopné zajistit účelnou realizaci integrovaných opatření a členským státům vyšší flexibilitu v rámci přípravy operačních programů. (Politika soudržnosti 2014 – 2020, 2014)

## 9.1 ITI v rámci České republiky

Po roce 2013 zdůrazňuje nastavení regionální politiky ČR a politiky hospodářské, sociální a územní spolupráce význam efektivní koncentrace finančních prostředků při programování u realizovaných intervencí zvláště na územní/regionální úrovni. Jedná se zejména o posílení významu měst v implementačním systému a také zvýšenou pozornost při podpoře uspokojování rozvojových potřeb na subregionální a místní úrovni.

Cílem územní dimenze, je především realizace priorit a opatření u většiny programů financovaných prostřednictvím evropských fondů, přičemž je nutné brát ohled na místní diference a docílit tak účinnější podpory v konkurenceschopnosti, řešení sociálních a environmentálních aspektů. V případě České republiky se jedná zejména o řešení zvyšujících se regionálních rozdílů v ekonomické a sociální výkonnosti krajů, resp. okresů a územních obvodů obcí, ve kterých je koncentrace rozdílů se zápornými projevy především v míře nezaměstnanosti, snížení ekonomické a životní úrovně a sociální situace obyvatel. (Strategie regionálního rozvoje 2014 – 2020, 2013)

Integrované přístupy obsahují v pojetí regionálním rozvoje: územní rozvoj – integrované územní investice (ITI), integrované plány rozvoje území (IPRÚ), komunitně vedený místní rozvoj (CLLD) a společný akční plán (SAP).

Počet ITI je v rámci České republiky vymezen na základě metropolitních oblastí takto: pražská-středočeská, brněnská, ostravská, plzeňská, hradecko-pardubická, ústecko-chomutovská aglomerace a aglomerace olomoucká. Metropolitní oblasti jsou oblasti, kde se projevuje nejvyšší potenciál růstu daného území, a je tedy žádoucí podpořit jejich rozrůstání prostřednictvím zásahů do oblastí, které by měly být spouštěčem dalšího rozvoje, a proto se v rámci integrovaných územních investic předpokládá hlavně realizace větších, finančně náročnějších projektů, které budou

významné pro zájmová území. Každá z metropolitních oblastí může ke schválení předložit jen jednu integrovanou strategii. (Strategie regionálního rozvoje 2014 – 2020, 2013)

- *Integrované plány rozvoje území (IPRÚ)*

Integrované plány rozvoje území jsou strategické dokumenty, které na základě stanovení konkrétních problémů a potřeb vymezeného území takto dané území analyzují, aby mohlo dojít k navržení konkrétních cílů, priorit a investičních záměrů, jimiž budou tyto problémy a potřeby účinně řešeny, cíle a priority dosaženy. Integrované plány rozvoje území jsou dokumentem, který je navržen především pro dosažení konkrétních výsledků.

- *Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD – Community-led Local Development)*

Komunitně vedený místní rozvoj se používá na konkrétním území, kde se váže jeden a více tematických cílů fondů EU a jeho cílem je především územní rozvoj. Využití tohoto nástroje bude významné především pro periferní území, přesahujících do území stabilizovaných, případně regionů podporovaných státem.

- *Společný akční plán (JAP – join action plan)*

Tento plán je určen příjemcům se skupinou projektů z jednoho či více operačních programů. Návrh prozatím nepočítá s investiční činností, je tedy směřován hlavně pro aktivity Evropského strukturálního fondu. Rámcově pro Českou republiku nebude primárně určen mezi nástroje s územní dimenzí. Pokud se v nadcházejících diskuzích najdou možnosti aplikace a bude existovat absorpční kapacita, mohl by společný akční plán řešit plnění některých konkrétních cílů v rozvojových zemích. (Strategie regionálního rozvoje 2014 – 2020, 2013)

### **9.1.1 Strategie ITI v Olomoucké aglomeraci**

V případě integrovaných přístupů je nutné uplatňovat schopné aktéry v strategickém plánování a řízení, tedy principu partnerství. V souladu se zpracovanou strategií tak dochází k integraci jednotlivých projektů, aby realizací ITI jako celku došlo k výraznějšímu kvalitativnímu posunu v rozvoji dané lokality. Třetí úroveň



integrovanosti je potom iniciace širšího spektra finančních zdrojů nutných k provedení stanovených opatření.

Základem pro zpracování ITI Olomoucké aglomerace je kvalitní integrovaná strategie, studie, která prostřednictvím analýzy a dalších postupů vymezí konkrétní problémy a potřeby zájmové metropolitní oblasti a určí vhodné prostředky pro jejich řešení, které budou v souladu s investičními prioritami a cíli EU. Strukturně se výrazně neliší od jiných podobných strategických dokumentů, je však doplněna o svá specifika.

I přes relativní blízkost Brna a Ostravy je Olomouc město, které je schopné vytvářet poměrně velké zázemí, a tak se vliv těchto větších měst příliš neprojevuje. Při tvorbě vazeb v geografickém prostoru sehrává velmi důležitou roli sídelní struktura, resp. hustota osídlení. U okresů Olomouc, Prostějov a Přerov je patrná nadprůměrná koncentrace obcí vzhledem k průměru celého území České republiky. Hlavně okresy Prostějov a Přerov vykazují poměrně nízké průměrné populační velikosti obcí. To dokládá značně rozptýlenou sídelní strukturu ve zmíněných okresech, kde si jsou tato menší města s padesáti tisíci obyvateli schopna vytvořit vlastní zázemí. (Strategie ITI Olomoucké aglomerace, 2015)

Potenciální dosah působení Olomouce v tomto směru je reálný, protože právě díky rozptýlené sídelní struktuře může představovat Olomouc i pro některé obce z okresů Prostějov a Přerov přirozené spádové centrum. Ještě vyšší dosah působení Olomouce a vznik úzkých vazeb jádro-zázemí se otevírá v oblasti severně od města, a to díky tomu, že se v dosahu nenachází další větší sídla. Vlastní vymezení aglomerace se realizovalo na základě kombinace kvantitativního a kvalitativního přístupu, přičemž kvalitativní kritéria sloužila jako doplňující kritérium. Kvantitativním ukazatelem byla převážně data o dojízdce do zaměstnání ze SLDB 2011. Hlavním ukazatelem byl zvolen podíl denní pracovní dojízdky do jádra aglomerace (součet dojíždějících do Olomouce, Prostějova a Přerova) z každé obce z celkového počtu zaměstnaných obyvatel v obci + další doplňující ukazatelé. Na základě intenzity sledovaných vazeb byly vytvořeny 3 zóny aglomerace (A,B,C). (Strategie ITI Olomoucké aglomerace, 2015)

- **Zóna A** – území s nejintenzivnějšími vazbami na jádra aglomerace

Tuto zónu reprezentují města Olomouc, Prostějov a Přerov, dalšími významnými středisky jsou Šternberk, Litovel, Lipník nad Bečvou, Lutín nebo Hlubočky.

- **Zóna B1** – území s vysokou mírou interakce s jádrem aglomerace

K rozšíření této zóny došlo snížením kritických hodnot ukazatelů o pracovní dojížděci + rozšíření o oblast Mohelnicka v souladu se zásadami územního rozvoje olomouckého kraje.

- **Zóna C** – tvořena územím aglomerace rozšířené do hranic správních obvodů obcí s rozšířenou působností.

Pro návrh integrované strategie rozvoje území Olomoucké aglomerace byly na základě socioekonomické analýzy, SWOT analýzy a jednání s klíčovými aktéry zvoleny tyto problémové oblasti, které má ITI následně pomoci řešit:

- Klesající atraktivita aglomerace,
- nízká ekonomická výkonnost aglomerace,
- selhávání trhu práce,
- nedostatečná infrastruktura.

Logika intervence je založená na zvýšení atraktivity aglomerace a vede ke globálnímu zvýšení konkurenceschopnosti této oblasti. Tohoto a také posílení ekonomické výkonnosti aglomerace bude dosaženo na základě fungujícího a vyváženého trhu práce, přičemž skutečné rozlišení v rámci širšího regionu může přinést rozvíjející se znalostní ekonomika, těžící z výsledků místní vědecko-výzkumné a inovační činnosti. Rozvoj těchto oblastí pak bude stavět na kvalitní infrastruktuře a životním prostředí. V rámci realizace dílčích cílů bude kladen největší důraz na prokazatelnost a jasnost bezprostředních vazeb jednotlivých projektů a opatření na výše uvedené oblasti, tedy na pozitivní vazbu vzhledem k trhu práce či znalostní ekonomice. Pouze doplňkově budou realizována opatření vedoucí ke zdravému životnímu prostředí. (Strategie ITI Olomoucké aglomerace, 2015)

## 10 ALTERNATIVY VYMEZOVÁNÍ METROPOLITNÍCH REGIONŮ

V této kapitole bude stručně popsáno a shrnuto několik alternativ pro vymezení metropolitních regionů v různých oblastech světa, největší pozornost bude věnována tradici vymezení metropolitních regionů v rámci České republiky.

### 10.1 Metropolitní regiony mimo Evropu

Původně vychází pojem metropolitní region z amerického modelu Standard Metropolitan and Micropolitan Areas, využívaný zejména pro potřeby statistiky a poprvé byly vymezeny na území Spojených států již v roce 1910.

Metropolitní a mikropolitní statistické oblasti jsou geografické oblasti vymezené Úřadem pro řízení a rozpočet (OMB), jež je divizí výkonného úřadu prezidenta, který zpracovává a spravuje federální rozpočet a zlepšuje řízení v exekutivě. Nejvíce jsou využívané federálními statistickými úřady pro sběr, zpracování, analýzu a publikování federálních statistik. Termín "Core Based Statistical Area" (CBSA) je termín používaný pro metro i mikropolitní oblasti. Metropolitní oblasti zahrnují jádra urbanizovaných území s populací větší než 50 tisíc a mikropolitní oblasti zahrnují jádro, ve kterém žije nejméně 10 tisíc obyvatel (avšak méně než 50 tisíc). Metro i mikropolitní oblasti se skládají z jednoho či více regionů, které zahrnují jádrovou urbanizovanou oblast, ale také vzdálenější regiony, které mají vysoký stupeň sociální a ekonomické integrace, vycházející z dat o pracovní dojížděce do jádrové oblasti. Oficiálně byl koncept metropolitního regionu uznán pro potřeby pravidelných desetiletých sčítání od roku 1910 a týkalo se to měst, ve kterých žilo více než 100 tisíc obyvatel. Znovu byly stejným způsobem tyto regiony vymezeny v roce sčítání 1920, a v letech sčítání 1930 a 1940 byla kritéria upravena na minimální počet obyvatel 50 tisíc. Takto bylo vymezeno 96 metropolitních regionů v roce 1930 a 140 metropolitních oblastí v roce sčítání 1940.

Standardní definice metropolitních oblastí byla poprvé oficiálně použita v roce 1949 tehdejším Předsednictvem pro rozpočet (předchůdce Úřadu pro řízení a rozpočet),

pod označením „standardní metropolitní oblast“ (SMA). Termín byl změněn na „standardní metropolitní statistická oblast“ (SMSA) v roce 1959, a na „metropolitní statistická oblast“ (MSA) v roce 1983. Termín „metropolitní oblast“ (MA), byla přijata v roce 1990, a odkazovala se na kolektivně metropolitní oblasti statistiky, konsolidované metropolitní statistické oblasti, a také na základní metropolitní statistické oblasti.

Pojem „Core Based Statistical Area“ byl přijat v roce 2000 a označuje zároveň metro i mikropolitní statistické oblasti, které jsou lokalizovány kolem městských center – jader. Statistický úřad definoval urbanizované oblasti a klastry jako jádra metro a mikropolitních oblastí. Následně byl představen také koncept kombinovaných statistických oblastí, skládajících se ze skupin sousedních metro a mikropolitních statistických oblastí a reprezentující oblasti větší, ve kterých jsou komponenty CBSAs sociálně a ekonomicky integrované v menší míře, než je území v rámci jednotlivých metro nebo mikropolitních statistických oblastí. (United States Census Bureau, 2015)

## **KANADA**

Kanadský národní statistický úřad vymezil metropolitní regiony jako velké urbánní oblasti, které vykazují spolu s přilehlými urbanizovanými a rurálními oblastmi vysoký stupeň hospodářské a sociální integrace s jádrovým městem. Minimální velikost jádra je 100 000 obyvatel a na základě tohoto kritéria je v Kanadě takových to regionů vymezeno 27. (Uhnava, 2008)

## **AUSTRÁLIE**

Australský statistický úřad definoval tzv. Statistical Divisions, oblasti, které jsou sjednoceny pod jedno nebo více hlavních, jádrových měst. Tyto oblasti jsou neoficiálně nazývány jako metropolitní. Druhou jednotkou jsou tzv. Statistical Districts, definované jako dominující městské oblasti (kromě měst hlavních). (Uhnava, 2008)

## 10.2 Vymezení metropolitních regionů v Evropě

### Vymezení městských regionů podle Olafa Boustedta

O. Boustedt použil pro vymezení městských regionů v bývalé NSR metodu zónování, pomocí které vymezil tři základní typy aglomerací. První zónu tvořilo jádro města a jeho nejbližší okolí, které splňovalo určitá kritéria, jimiž byla hustota zalidnění větší než 500 obyvatel na km<sup>2</sup> a méně než 10 % populace zaměstnané v primárním sektoru. Druhá zóna (urbanizovaná oblast) musela mít hustotu zalidnění 200 až 500 obyvatel na km<sup>2</sup>, 10 – 30 % populace zaměstnané v primárním sektoru a největší počet dojíždějících za prací do jádrového města. Třetí zónu (okrajovou oblast) zastupovalo 21 – 50 % populace pracujících v primárním sektoru a hustota zalidnění byla opět stanovena na 200 až 500 km<sup>2</sup>. Později byla autorem metodika rozšířena o kritérium pracovních míst. (Kadlec, 2007)

### **ESPON**

Tato síť byla založena jako podpora územního plánování a regionálního rozvoje a také stála u vytvoření evropské vědecké skupiny v oblasti územního rozvoje. Cílem této skupiny je rozšířit spektrum znalostí územních struktur, trendů a vlivů politiky v Evropské unii.

Definice metropolitních areálů použité v projektech ESPON:

- Funkční urbánní oblasti (Functional Urban Areas – FUAs)

Regiony založeny na národních zdrojích (ekvivalent k areálům vymezeným na základě pracovní dojížděky). Tyto areály mají více než 50 tisíc obyvatel a urbánní jádro (jádro aglomerace) má více než 15 tisíc nebo více jak 0,5 % národní populace. Byly zahrnuty i menší funkční regiony, a to v případě, že byly významné z hlediska dopravy, znalostí nebo rozhodovacích funkcí, dále pak například z hlediska turismu nebo průmyslu. FUAs vymezuje 3 typy oblastí – Metropolitan European Growth Areas (MEGAs), FUAs s nadnárodní nebo národní důležitostí, FUAs s regionální nebo místní působností.

- Urbánní funkčnost

Městské oblasti, kde je hustota obyvatel větší než 650 na km<sup>2</sup> nebo zde žije více než 20 tisíc obyvatel, pokud mají jasně koncentrované morfologické jádro. (Uhnava, 2008)

## **METREX**

Síť METREX tvoří celkem 120 metropolitních regionů a oblastí v Evropské unii a připojených státech. Byla založena především z iniciativy úřadů a společností v západním Skotsku s podporou Evropské unie v roce 1996 na konferenci o metropolitních regionech v irském Glasgow. (Uhnava, 2008)

V českých podmínkách se vymezením metropolitních areálů zabývala řada autorů, jako jednoho z nejvýznamnějších můžeme jmenovat Hampla (2005).

Jako základ pro postup při vymezení metropolitních regionů na základě kombinace velikostních i kvalitativních kritérií použil Hampl svou definici metropolizace, která je dle něj vyšší fází urbanizace a také je charakterizována současným obdobím nástupu a rozvoje post-industriálních procesů. Metropolizaci samu o sobě však doplňuje postupný vývoj a transformace od extenzivních forem růstu, prostorového zvětšování areálů a zvyšující se populace, k intenzifikaci procesu v post-industriálním období, které vedly k primárnímu růstu kvalitativního významu metropolitních regionů, především však zvyšování jejich řídicích působností. Nejvýznamnějšími prvky těchto kritérií jsou výjimečná koncentrace (do které spadá celková velikost i územní intenzita) a výjimečná vnitřní a vzájemná propojenost.

Pro vytvoření ukazatele, který kombinuje obě daná kritéria – územní intenzitu/hustotu vzájemných kontaktů obcí (objem vzájemné dojížděky mezi obcemi vztahený k jejich vzdálenosti), použil Hampl v roce 1987 data ze SLDB 1970 a 1980. Tento stejný ukazatel použil i při vymezení metropolitních regionů v roce 2001. Při vymezení postupoval v následujících krocích:

- Cílem je vymezit integrované střediskové systémy prostřednictvím hodnocení územní intenzity kontaktů, které bylo omezeno na vztahy mezi dvojicemi

středisek  $KV^2$  (komplexní velikost) 2,5 a více, neboť základní kostru metropolitních areálů tvoří komplex větších městských sídel.

- Dalším krokem bylo vyhodnotit vzájemné dojížděkové vazby pomocí dostupnosti datové základny pouze dojížděkových vazeb školských a pracovních.
- Na základě objemů vzájemné dojížděky mezi dvojicemi středisek, které byly vázány na jejich vzdálenosti (použita byla vzdušná vzdálenost) vznikl ukazatel, který určoval vzájemně dojíždějící na km.
- Po porovnání výsledků s vymezením integrovaných systémů středisek v roce 1980 byla pro vymezení integrovaných systémů středisek v roce 2001 za kritickou úroveň zvolena interakce 75 dojíždějících na km.

Na konci tohoto postupu bylo vymezeno 11 systémů metropolitního řádu, podle obvodů obcí III. stupně byly vymezeny celé metropolitní areály.

**Tab. 1** Seznam středisek s komplexní velikostí 2,5 a více v roce 2001 integrovaných do metropolitních soustav.

Hlavní centrum integrovaného systému středisek	Střediska přiřazená
Praha	Beroun, Kladno, Libušín, Slaný, Stochov, Unhošť, Mělník, H. Počápy, Kralupy n.L., St. Boleslav, Čelákovice, Odolena Voda, Říčany, Úvaly, Černošice, Hostivice, Jesenice, Průhonice, Roztoky, Rudná
České Budějovice	Hluboká n.Vltavou, Lišov
Plzeň	Dobřany, Chlumčany, St. Plzenec, H. Bříza, Nýřany, Třemošná, Rokycany, Hrádek
Karlovy Vary	Jáchymov, Nová Role, Ostrov, Sokolov, Habartov, Chodov, Kynšperk n. Ohří, Nové Sedlo

<sup>2</sup> Komplexní velikost,  $KV = [(O + 2P) / 3]$ , kde O se rovná podílu počtu obyvatel sídla ku počtu obyvatel ČR a P je podíl počtu pracovních míst obce a počtu pracovních míst ČR (počtu OPM – obsazených pracovních míst – což se rovná počtu ekonomicky aktivních zaměstnaných + počtu (dojíždějících – vyjíždějících za práci)

Ústí nad Labem	Děčín, Benešov n. Ploučnicí, Jílové, Chomutov, Kadaň, Klášterec n. Ohří, Litoměřice, Lovosice, Terezín, Most, Litvínov, Meziboří, Teplice, Bílina, Duchcov, Krupka, Osek, Chlumeč
Liberec	Jablonec n. Nisou, Smržovka, Tanvald, Chrastava
Hradec Králové – Pardubice	Třebechovice pod Orebem, Chrudim, Slatiňany, Lázně Bohdaneč
Brno	Blansko, Adamov, Rájec – Jestřebí, Kuřim, Modřice, Rosice, Šlapanice, Tišnov
Olomouc	Hlubočky, Lutín, Šternberk, Velká Bystřice, Prostějov, Přerov, Lipník n. Bečvou
Zlín	Kroměříž, Holešov, Hulín, Chropyně, Fryšták, Napajedla, Vizovice
Ostrava	Frýdek-Místek, Bystřice, Dobrá, Frýdlant n. Ostravicí, Jablunkov, Paskov, Staříč, Třinec, Karviná, Bohumín, Č. Těšín, Dětmárovice, Doubrava, H. Suchá, Orlová, Petrovice u Karviné, Rychvald, Klimkovice, Hlučín, Ludgěřov

Zdroj: Hampl, 2005

Literatura nabízí mnoho přístupů pro vymezení metropolitních areálů. Jak předkládá Hampl (2005), existují tři hlavní principy pro definici a následné vymezení metropolitních areálů, které se nevyklučují, ale vzájemně doplňují:

- *Principy, které používají jako hlavní kritéria velikost a územní intenzitu.*

Jako příklad uvádí kritéria, která byla použita v americké statistice (Standard Metropolitan Areas), jak bylo popsáno výše, a také Korčákovu (1966) koncepci areálů maximálního zalidnění



- *Principy, které zdůrazňují kritéria městského, nebo velkoměstského charakteru sídel (především pak sociální a hospodářskou strukturu obyvatelstva) a také úroveň prostorové mobility obyvatel (denní dojíždka za prací).*

Zde lze jako příklad uvést autora Olafa Boustedta, který je zmíněn výše a jeho práci o městských regionech v NSR.

- *Principy, které kvantitativně zachycují sounáležitost vztahů mezi jednotlivými sídly i v rámci metropolitních areálů.*

Tyto principy se používají nejméně z důvodu nedostatku potřebných informací.

Jako další metodu pro vymezení metropolitních regionů lze uvést metodu areálů maximálního zalidnění, kterou poprvé představil Korčák (1966). Definice AMZ vymezuje území, které má minimální rozlohu 50 km<sup>2</sup> a hustota zalidnění je 1000 obyvatel na km<sup>2</sup>. Tuto hustotu zvolil jako typickou pro středoevropská města a jejich zázemí. Korčákova metoda byla využita v Národním Atlase, kde se areály maximálního zalidnění hodnotily v roce 1961.

Postup pro vymezení AMZ dle Korčáka (1966):

$uk_{AMZ50} = \frac{P_{AMZ}}{P} * \frac{U_{AMZ}}{U} * 1000$ , tedy násobek podílů plochy ve vymezených areálech ( $U_{AMZ}$ ) k celkové ploše území ( $U$ ) a obyvatelstva ve vymezených areálech ( $P_{AMZ}$ ) k celkovému počtu obyvatelstva ( $P$ ).

Rozvojem metropolizace a dalších procesů koncentrace obyvatel se ve své knize zabývají také Hampl, Gardavský a Kühnl (1987). Obecně vymezují koncentrační areály jako maximalizaci území, a tím i velikost populace v těchto areálech při zachování územní kontinuity. Dále se autoři zabývají nutností využití různých postupů pro vymezení koncentračních areálů, například připojení katastru s nízkým počtem obyvatel na katastr města s větším počtem obyvatel, v závislosti na výsledném koncentračním areálu tak, aby byl zachován princip maximalizace velikosti koncentračního areálu. Na základě takto vymezených koncentračních areálů autoři stanovili tři základní typy areálů:

- *Koncentrační areály s jedním dominantním centrem (nodální typ),*
- *koncentrační areály, které vykazují relativně kompaktní urbanizovaný prostor (aglomeračně-konurbační typ),*

- *koncentrační areály, které mají dvě nebo více výrazná střediska (polynodální typ).*

V roce 2004 vydal Sociologický ústav Akademie věd České republiky studii s názvem „Metropolitan Areas in the Czech Republic – Definitions, Basic Characteristics, Patterns of Suburbanisation and Their Impact on Political Behaviour“, která se věnuje metropolitním oblastem České Republiky. Autoři Kostecký a Čermák se v této studii zabývají vývojem ve vymezení metropolitních areálů v České republice, dříve Československu. Z důvodu potřeby pro SLDB v roce 1921 byly vymezeny tzv. sídelní aglomerace, které byly využívány pro potřeby prostorového plánování. Tyto sídelní aglomerace nebyly prostorově stabilními jednotkami a často se měnily podle daných potřeb jednotlivých plánů.

Vlivem změn v prostorovém uspořádání České republiky po roce 1989 došlo i ke změnám v regionálním plánování. V roce 2000 vznikly nové administrativní jednotky – kraje, na základě kterých bylo možné rozšířit prostorové plánování na úroveň regionu. V případě definice metropolitních regionů však k žádným změnám nedošlo, a tak až do současnosti přesná a oficiálně uznávaná definice pro tyto regiony v České republice chybí.

Absence jednotné definice pro metropolitní region vedla k vytvoření vlastní definice, která se shodovala s kritérii IMO projektu. Za minimální populační velikost byla zvolena hranice 200 tisíc obyvatel v jádru města a jeho zázemí. Pro potřeby vymezení obcí, které obklopují jádro a jsou součástí suburbanizační zóny metropolitního regionu, byla využita data intenzity denní pracovní dojížděky. Autoři se v této otázce zmiňují o určité nepřesnosti dostupných dat například z důvodu změny trvalého bydliště bez nahlášení. Data denní dojížděky byla využita pro vymezení vnější a vnitřní suburbanizační zóny, vnitřní zóna zahrnovala obce s podílem více než 40% ekonomicky aktivních obyvatel, kteří denně dojíždějí za prací do jádrového města a vnější zóna s podílem 30 – 40 % vyjíždějících ekonomicky aktivních. Aby byla zachována prostorová kompaktnost a spojitost, byly areály upraveny a doplněny i o obce, které měly méně než 30% ekonomicky aktivního obyvatelstva dojíždějícího do jádrového města. Tyto vymezené areály byly podrobeny důkladnému zkoumání – studie obsahuje přehled vývoje základních charakteristik, popsán je i populační vývoj

a s tím související sociálně prostorový vývoj, zdokumentovány jsou i změny po roce 1989 v různých oblastech (bydlení, demografické chování a migrace). (Kostelecký, Čermák, 2004)

Ve své diplomové práci se vymezením koncentračních areálů na základě areálů maximálního zalidnění (AMZ) v roce 2011 zabývá i Coufal (2012). Jak uvádí, většina krajských měst a dalších větších měst byla schopna vytvořit areál maximálního zalidnění, výjimku tvoří pouze Jihlava a Děčín. V těchto areálech se na relativně malém území koncentruje velké množství obyvatel, přičemž v roce 2011 žilo v AMZ, kde byla průměrná hustota zalidnění pětinasobkem průměrné hustoty zalidnění v daném roce, tedy 4 887 724 obyvatel. Toto odpovídá téměř polovině počtu obyvatel České republiky, ale rozloha těchto areálů byla jen necelou desetinou rozlohy ČR. Pro desetinásobnou hustotu zalidnění v AMZ žilo 2 607 262 obyvatel, což odpovídalo přibližně čtvrtině celkového počtu obyvatel ČR a rozloha areálu odpovídala pouze dvou a půl procentní rozloze České republiky.

Jak je z obrázků map areálů maximálního zalidnění patrné, při vymezení AMZ na základě pětinasobku hustoty zalidnění bylo vymezeno celkem 15 těchto areálů. Jsou to Pražský, Plzeňský, Karlovarský, Chomutovský, Ústecký, Liberecký, Královehradecký, Pardubický, Ústecký, Liberecký, Královehradecký, Pardubický, Českobudějovický, Brněnský, Prostějovský, Olomoucký, Přerovský, Zlínský a Ostravský areál maximálního zalidnění.

Při vymezení AMZ na základě desetinásobku průměrné hustoty zalidnění se tento počet sníží na 7., do kterých spadá Pražský, Kladenský, Chomutovský, Teplický, Českobudějovický, Brněnský a Ostravský areál maximálního zalidnění.

Další možnou metodu vymezení určitého typu metropolitních (koncentračních) regionů uvádí v odborném článku Kraft, Halás, Vančura (2014), kteří na základě nejvýznamnějších dopravních proudů (vymezené na základě daných kritérií) vymezují zázemí krajských měst České republiky. Postup, který autoři ve svém výzkumu použili, lze shrnout ve třech zjednodušených krocích.

1. Krok – identifikace a definice nejvýznamnějších dopravních proudů v rámci ČR
2. Krok – identifikace a vymezení administrativních jednotek s nejvýznamnějšími dopravními proudy

### 3. Krok – vymezení dopravních regionů (zázemí) krajských měst ČR

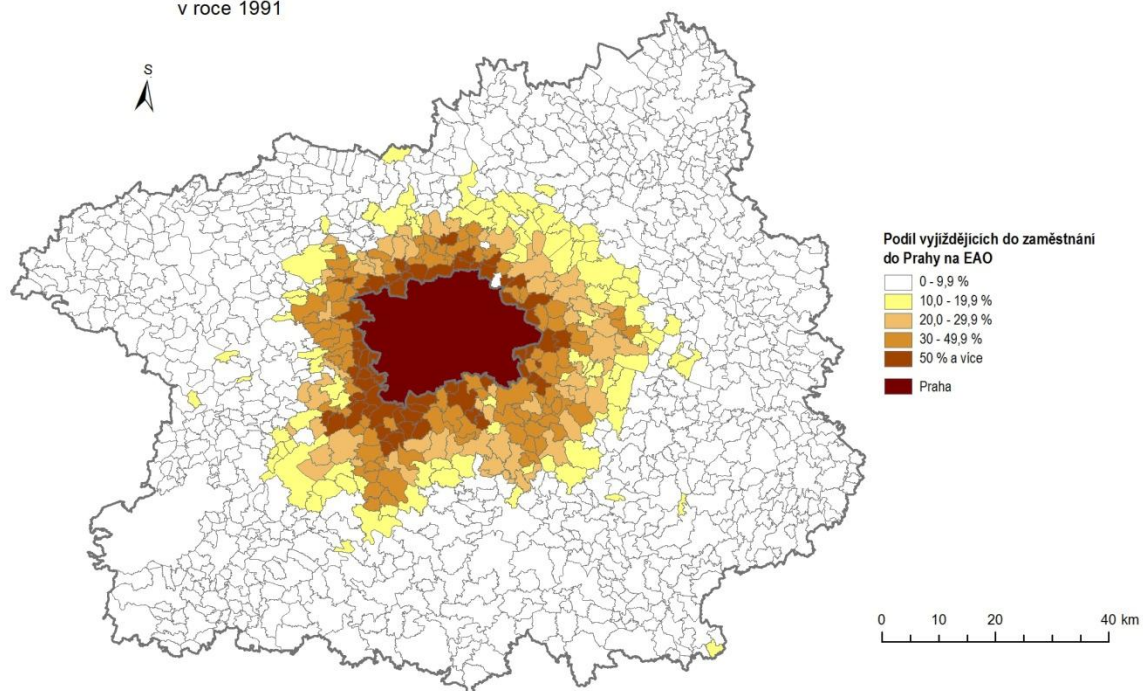
Vymezení zázemí krajských měst České republiky na základě dopravních vazeb je podrobněji popsáno v analýze funkčních interakcí a vazeb v metropolitních regionech.

## 10.3 Vymezení metropolitních regionů (zázemí) a srovnání v čase ve vybraných městech České republiky

### PRAHA

#### ZÁZEMÍ PRAHY PODLE DOJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ

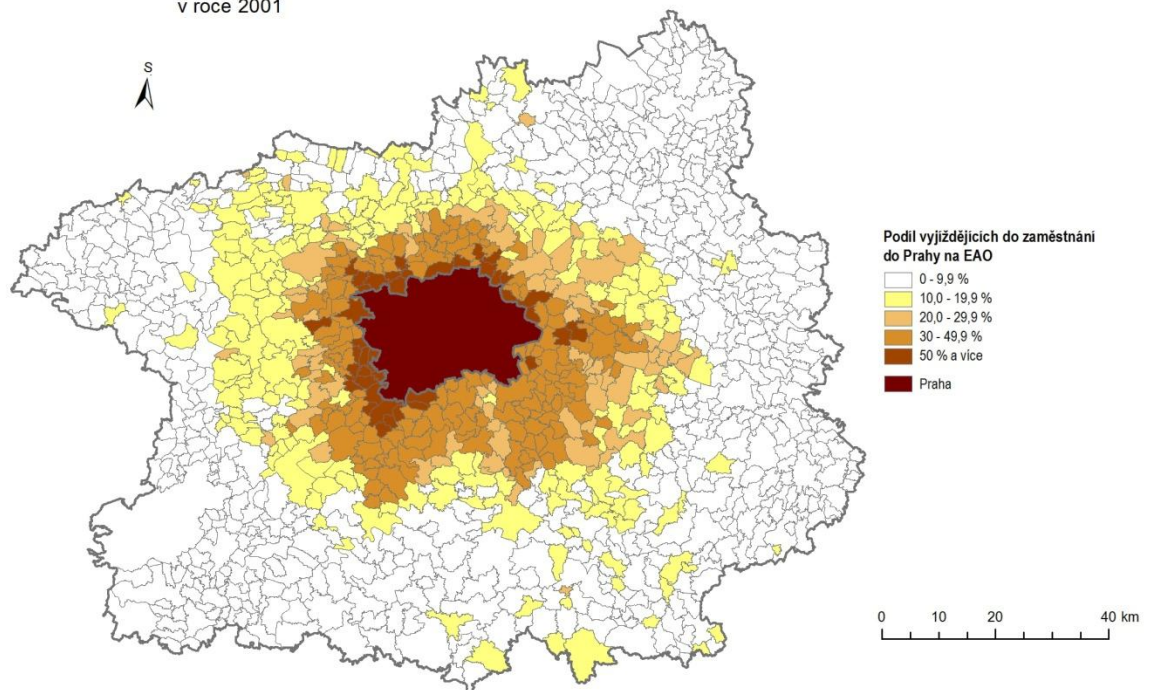
v roce 1991



Denisa URBANOVÁ  
Olomouc, 2015

**Obr. 3** Mapa zázemí Prahy podle dojížděky do zaměstnání v roce 1991. Zdroj: SLDB 1991, vlastní zpracování

**ZÁZEMÍ PRAHY PODLE DOJÍŽDKY  
DO ZAMĚSTNÁNÍ**  
v roce 2001

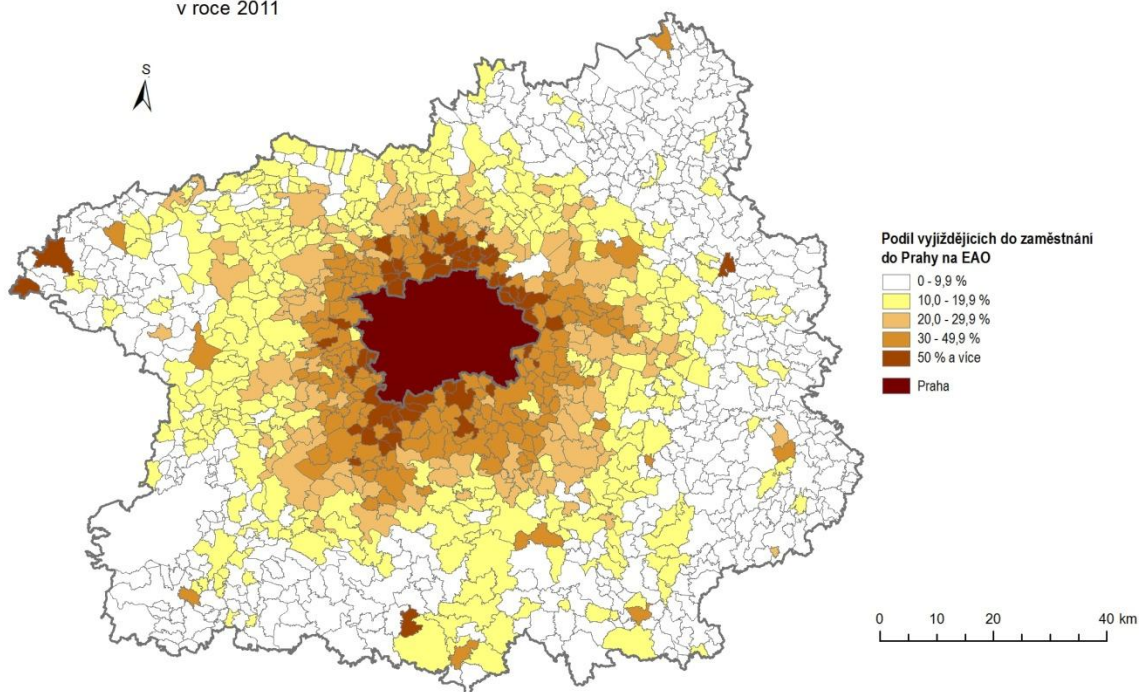


Denisa URBANOVÁ  
Olomouc, 2015

**Obr. 4** Mapa zázemí Prahy podle dojížděky do zaměstnání v roce 2001. Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

## ZÁZEMÍ PRAHY PODLE DOJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ

v roce 2011



Denisa URBANOVÁ  
Olomouc, 2015

**Obr. 5** Mapa zázemí Prahy podle dojížděky do zaměstnání v roce 2011. Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

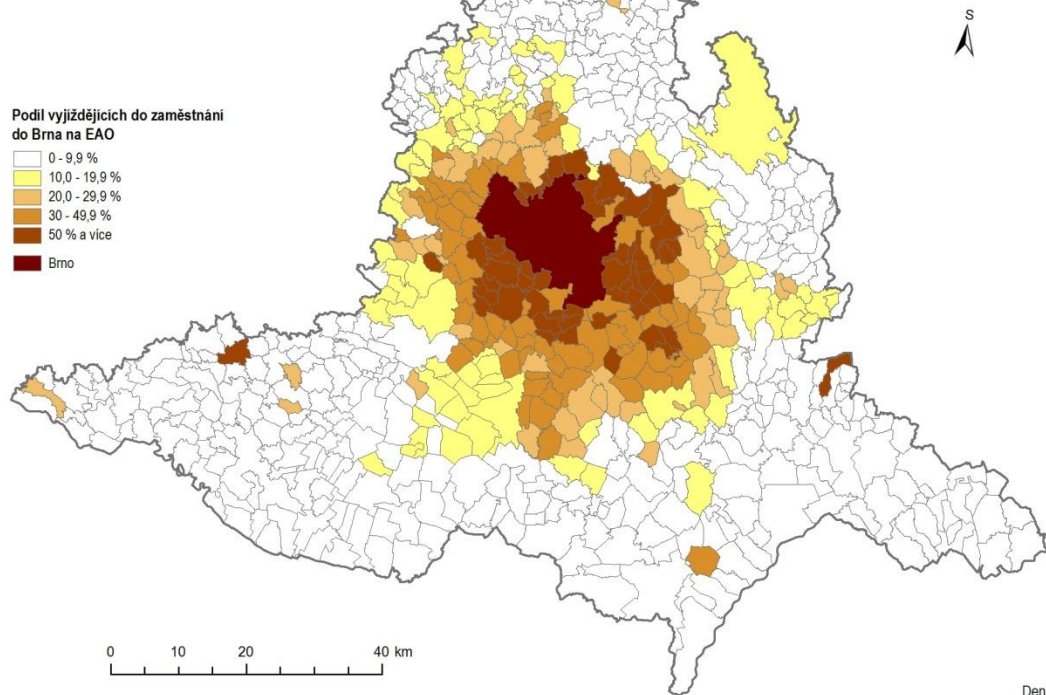
Mapy denní dojížděky do zaměstnání jsou založeny na srovnání v letech SLDB 1991, 2001 a 2011. V roce 1991 tvořilo zázemí Prahy pouze polovina obcí (celkem 323 obcí ve středočeském kraji, spadajících do vymezených intervalů) oproti stavu posledního sčítání v roce 2011 (celkem 612 obcí ve Středočeském kraji, spadajících do vymezených intervalů) Praha si vytvořila intenzivnější vazby dojížděky i s obcemi vzdálenějšími do dominantního centra, jednou z hlavních příčin může být také současná suburbanizace a stěhování obyvatel z jádrového města do jeho zázemí, zobrazeného na výše uvedených mapách a ochota obyvatel denně vyjíždět za prací z místa bydliště v zázemí do vzdálenějšího jádrového města. K rozšíření zázemí Prahy došlo zejména na západ od města, v blízkosti větších center, například Kladna nebo Berouna, které spolu s obcemi v blízkém okolí mají poměrně kvalitní dopravní spojení s jádrovým městem. Podobnou tendenci mají obce na jih a jihovýchod od Prahy, kde dochází k masivní suburbanizaci a migraci obyvatel, výstavbě nových domů a bytů, jako tomu je v obcích na západ od Prahy. Neustálé zlepšování a zintenzivňování dopravních spojů a komunikací z těchto obcí do jádra města má za následek stěhování obyvatel do těchto obcí více vzdálených od centra.



## BRNO

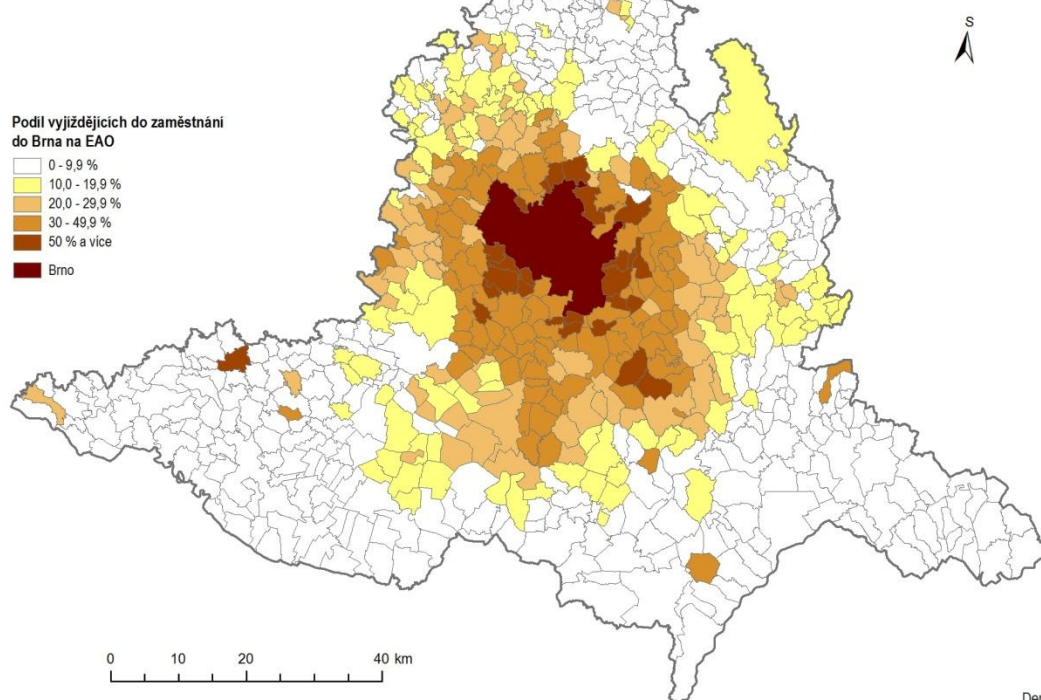
### ZÁZEMÍ BRNA PODLE DOJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ

v roce 1991



**Obr. 6** Mapa zázemí Brna podle dojížděky do zaměstnání v roce 1991. Zdroj: SLDB 1991, vlastní zpracování

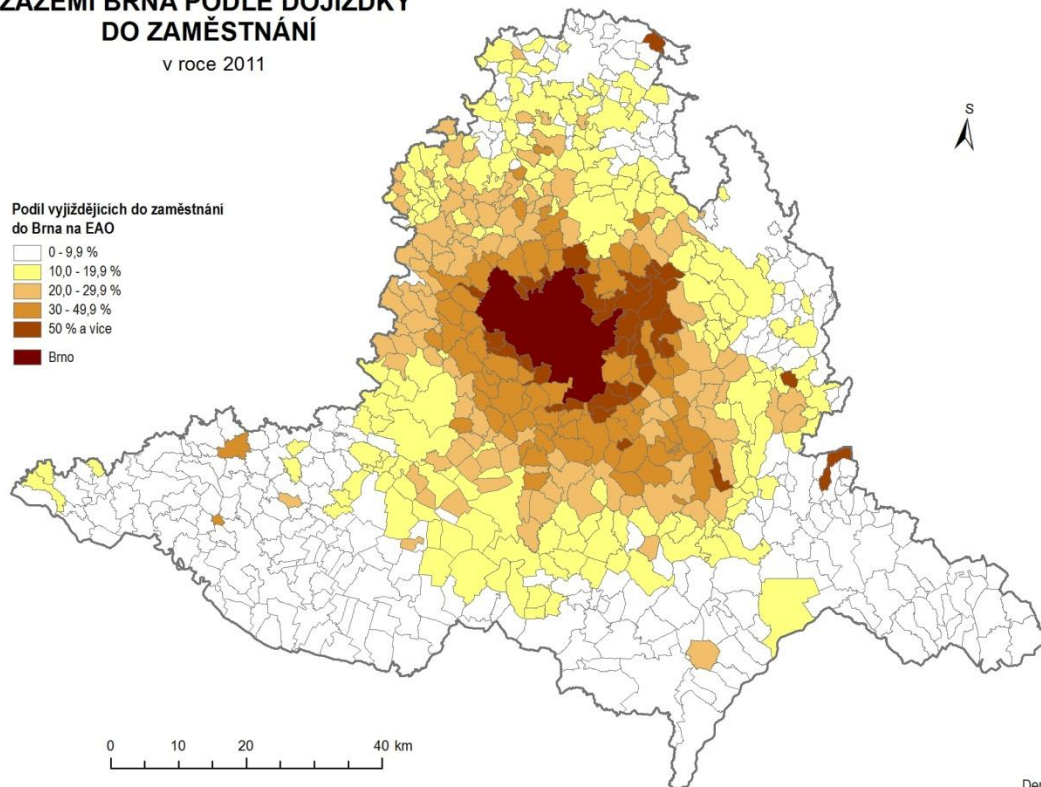
**ZÁZEMÍ BRNA PODLE DOJÍŽDKY  
DO ZAMĚSTNÁNÍ**  
v roce 2001



**Obr. 7** Mapa zázemí Brna podle dojížděky do zaměstnání v roce 2001. Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování



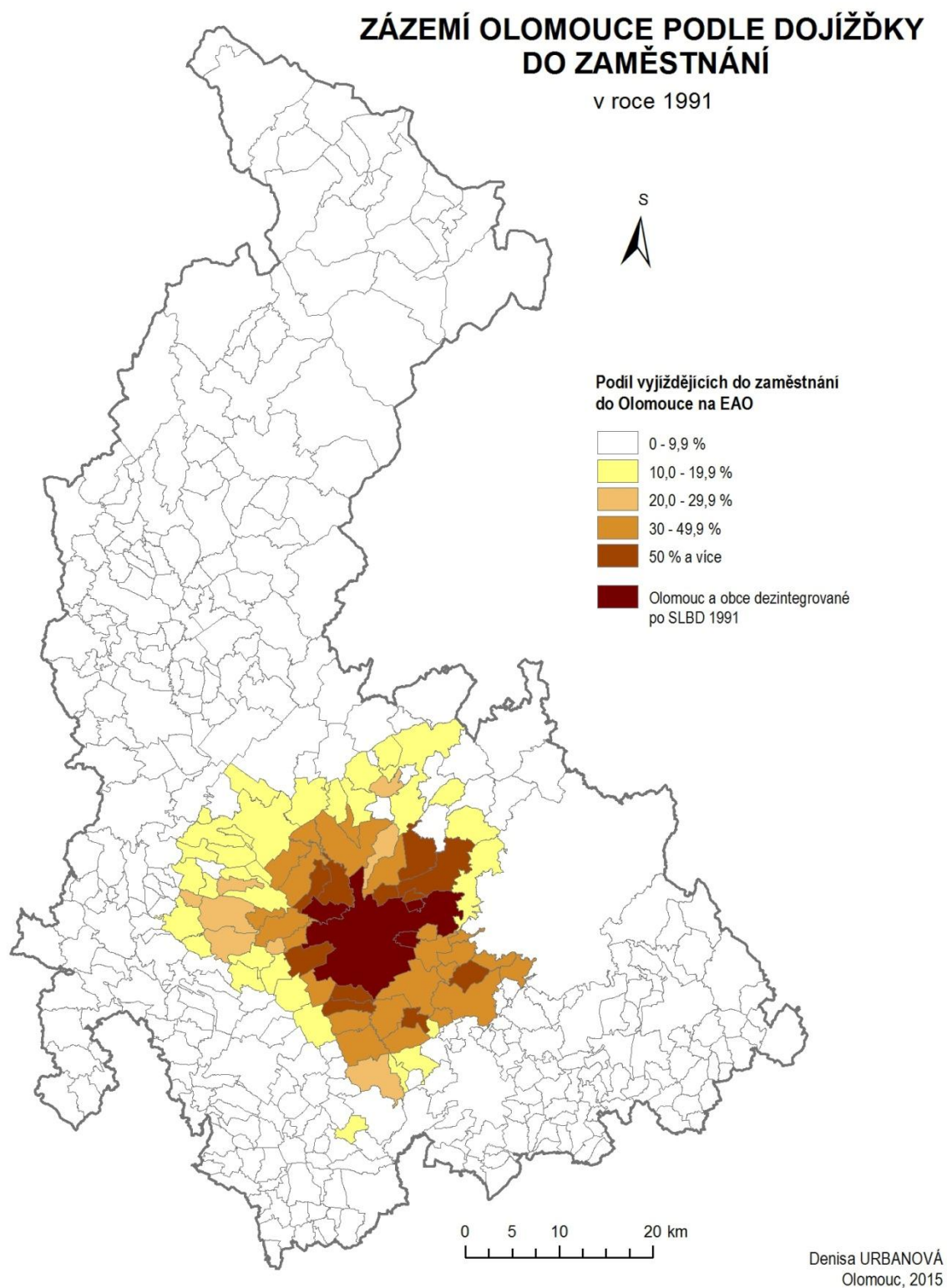
**ZÁZEMÍ BRNA PODLE DOJÍŽDKY  
DO ZAMĚŠTNÁNÍ**  
v roce 2011



**Obr. 8** Mapa zázemí Brna podle dojížděky do zaměstnání v roce 2011. Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Při pohledu na zázemí města Brna a srovnání v letech 1991, 2001 a 2011 je z map patrné, že zázemí města roste poměrně rovnoměrně od jádrového města k administrativním hranicím kraje. V roce 1991 spadalo dle zadaných kritérií do zázemí Brna celkem 251 obcí, v roce 2011 to bylo celkem 385 obcí. Velké množství EAO z těchto obcí denně dojíždí do jádra (Brna). V průběhu let došlo k zintenzivnění dojížděkových vazeb v obcích kraje zejména na sever od Brna, kde došlo ke zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí s centrem a kde došlo, jako v případě Prahy i Olomouce, vlivem suburbanizace, k přílivu obyvatel převážně z jádra města, se kterou se město Brno potýká již několik let.

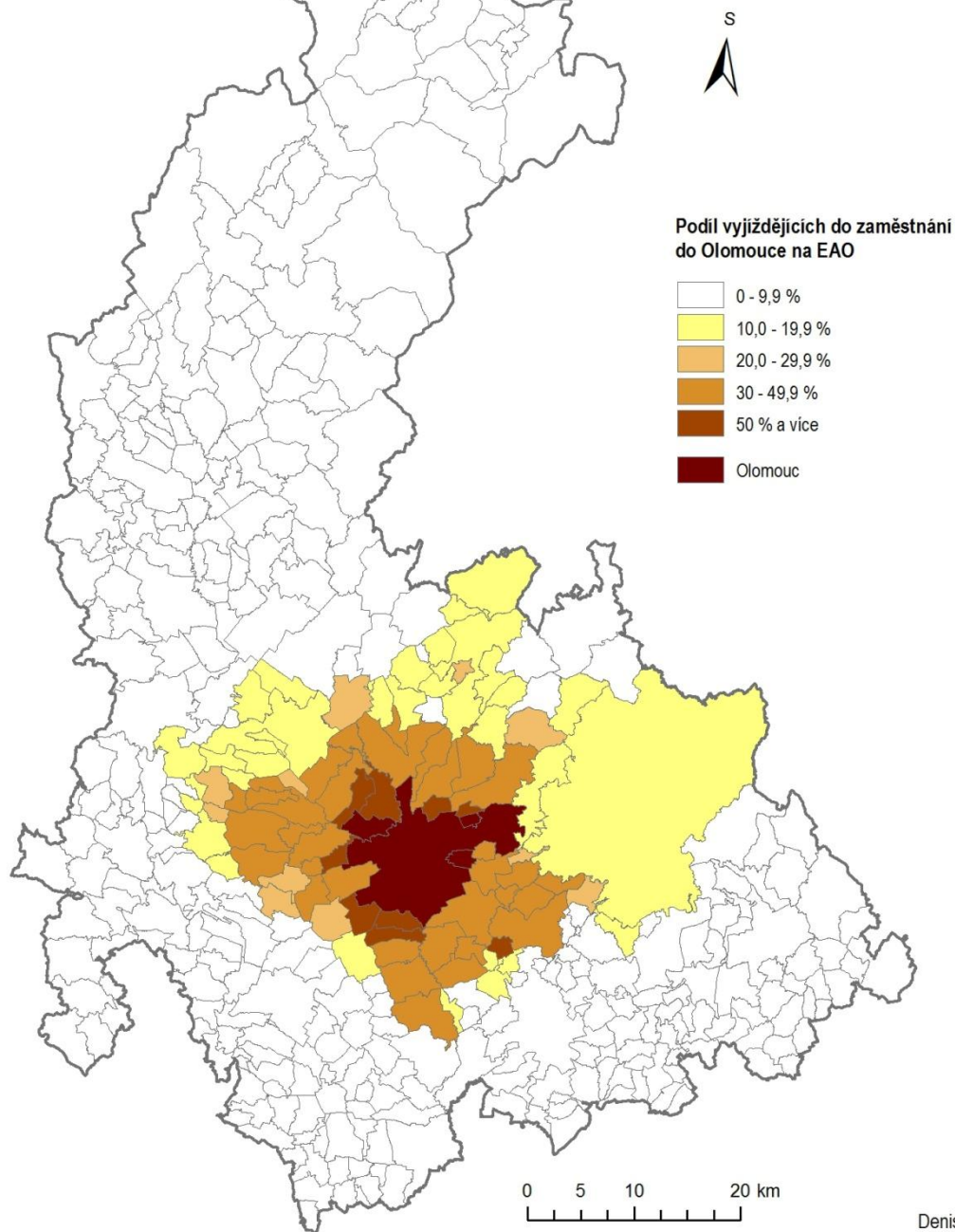
## OLOMOUC



**Obr. 9** Mapa zázemí Olomouce podle dojížděky do zaměstnání v roce 1991. Zdroj: SLDB 1991, vlastní zpracování

# ZÁZEMÍ OLOMOUCE PODLE DOJÍŽDKY DO ZAMĚŠTNÁNÍ

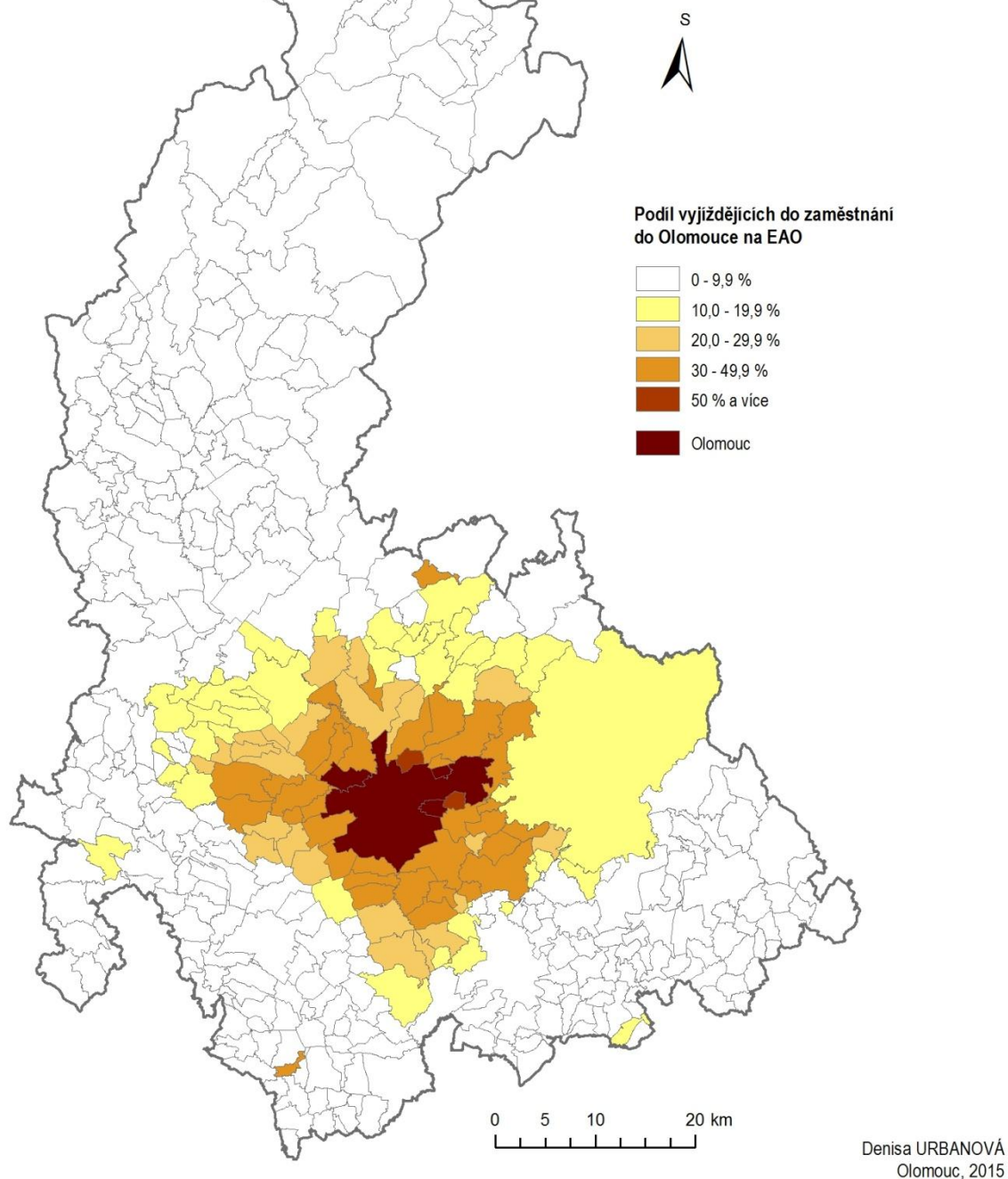
v roce 2001



**Obr. 10** Mapa zázemí Olomouce podle dojížděky do zaměstnání v roce 2001. Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

## ZÁZEMÍ OLOMOUCE PODLE DOJÍŽDKY DO ZAMĚŠTNÁNÍ

v roce 2011



**Obr. 11** Mapa zázemí Olomouce podle dojížděky do zaměstnání v roce 2011. Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

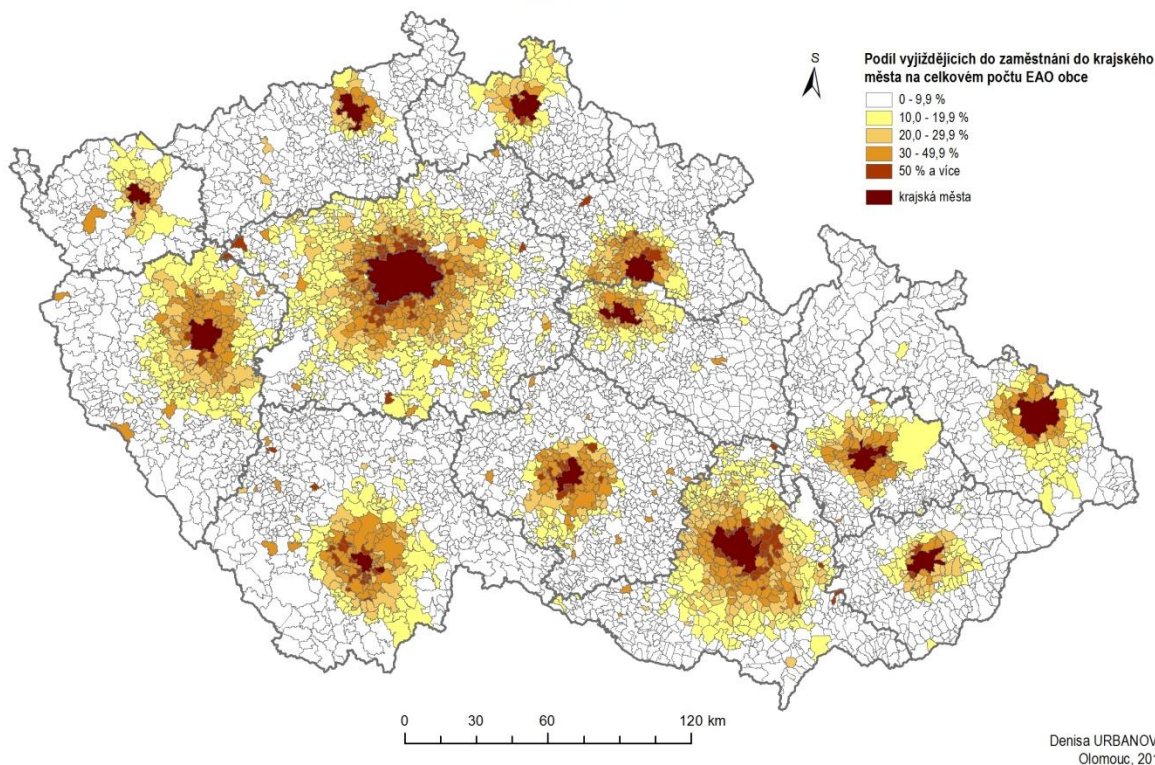
Při pohledu na mapy zázemí města Olomouce v roce 1991 a v roce 2011, se počet obcí spadajících do zázemí města, výrazně pro potřeby našeho časového srovnání nezměnil, v roce 1991 spadalo do zázemí města na základě vymezených intervalů

celkem 72 obcí, v roce 2011 to bylo 95 obcí, zejména na západ od jádrového města. Zintenzivnily se především dojížděkové vazby mezi obcí a jádrovým městem, více EAO obcí dojíždí do jádrového města z důvodu neustálého zlepšování dopravního spojení těchto obcí s centrem. Důvod, proč v případě města Olomouce nedochází k tak intenzivnímu rozšiřování zázemí města jako je tomu v případě Prahy, je blízkost měst Prostějova a Přerova, která jsou sama schopna vytvářet spádovou oblast pro okolní obce, tudíž je pracovní dojížděka z obcí mířena nejen do krajského města, ale i do těchto menších, ale relativně samoobslužných měst, které jsou schopny plnit poměrně kvalitně určité městské funkce, tak jako je tomu v případě Olomouce. V Olomouckém kraji je nejvyšší hustota zalidnění spíše v jeho jižní části, což je dáno jeho tvarem a polohou v rámci sídelní struktury České republiky. Hustě osídlenou oblast zejména kolem krajského města střídají poměrně řídké osídlené obce na severu kraje, kde mohou být za spádová centra pro okolní obce považována města Šumperk nebo Jeseník.



## 10.4 Vymezení metropolitních regionů (zázemí) krajských měst České republiky v roce 2011

### ZÁZEMÍ KRAJSKÝCH MĚST PODLE DOJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ v roce 2011



**Obr. 12** Mapa zázemí krajských měst České republiky v roce 2011. Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Mapa České republiky znázorňuje velikost metropolitních regionů a jejich zázemí na příkladu 14 krajských měst České republiky. Největší zázemí a intenzitu dojížděkových vazeb tvoří Praha, Brno, Plzeň a České Budějovice. I přesto, že České Budějovice nepatří mezi nejlidnatější města České republiky, je schopno vytvářet v rámci Jihočeského kraje poměrně velké zázemí z důvodu rozšíření obcí, které mají zajištěnou dobrou dopravní dostupnost do krajského města, které tvoří dominantní centrum a v jejichž okolí se nenachází žádné větší město (centrum), které by mohlo plnit samoobslužnou funkci, popřípadě zastupovat některé funkce jádrového města, jako je tomu v případě krajského města – Českých Budějovic. Zajímavé je například poměrně málo rozsáhlé zázemí třetího největšího města České republiky – Ostravy, kterou naopak obklopuje více větších měst (center), například Opava, Karviná, Frýdek-Místek, která jsou sama schopna vytvářet zázemí pro blízké obce. Malé zázemí mají i krajská města Hradec Králové a Pardubice, mezi kterými jsou patrně velmi intenzivní

funkční vazby, pozorované i při vymezení zázemí krajských měst na základě dopravních proudů v analýze funkčních vazeb a interakcí.

Příčina těchto velmi intenzivních funkčních vazeb je jednak malá vzdálenost mezi těmito krajskými městy a také absence dalších větších měst (center), které by byly schopny samy vytvářet městské funkce tak, aby byly vymezeny jako centra dojížděky pro obce v jejich okolí. U krajských měst Karlovy Vary a Ústí nad Labem, ležících na severozápadě České republiky, lze pozorovat podobnou situaci, jako tomu je u Ostravy v Moravskoslezském kraji. Města sice nepatří co do počtu obyvatel mezi největší, ale v jejich relativní blízkosti se nachází města, která jsou schopna pro okolní obce vytvářet stejné zázemí, jako je tomu v případě krajských měst. Intenzita vazeb není tak významná i z důvodu geografické polohy města a jeho povrchu v rámci republiky, v relativní blízkosti hlavního města Prahy. V případě Karlových Varů lze mezi větší centra v jeho blízkosti zařadit Sokolov nebo Cheb, v případě Ústí nad Labem je to Most, Litoměřice, Děčín nebo Chomutov. Další krajská města vytváří poměrně kompaktní zázemí, které je tvořeno obcemi jednotlivých krajů, ze kterých denně vyjíždí velká část obyvatel právě do centra města. Jako příklad můžeme uvést Jihlavu nebo Zlín, kde se na relativně malém území koncentruje velké množství obyvatel.

## **11 ANALÝZA FUNKČNÍCH INTERAKCÍ A VAZEB V METROPOLITNÍCH REGIONECH NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY**

Podkladem pro analýzu se stal článek autorů Krafta, Haláse a Vančury (2014) *The delimitation of urban hinterlands based on transport flows: A case study of regional capitals in the Czech Republic.*

Hlavním cílem analýzy je vyhodnotit množství a důležitost funkčních vazeb v rámci krajských měst České republiky ve spojení s dopravními regiony a regiony metropolitními. Jako nejvýznamnější funkční vazby jsou zde reprezentovány vazby dopravní, které představují hlavní indikátor komplexních prostorových vazeb. Z tohoto lze usuzovat, že dopravní zázemí největších středisek osídlení jsou vzájemně propojena s ukazateli, které se používají pro vymezení zázemí měst (např. hustota zalidnění, koncentrace dojížděky). Pro analýzu jsou vymezena dopravní zázemí krajských měst České republiky, která jsou definována jako nadnodální teritoriální jednotky českého dopravního systému, identifikující se hlavními dopravními vazbami v silniční síti České republiky. V analýze jsou vymezené dopravní regiony srovnávány s metropolitními regiony, které byly vymezeny na základě dojížděkových vazeb.

Pro potřeby analýzy byly zvoleny dopravní vazby v regionu z důvodu stále zvyšujícího se podílu dopravy na různých odvětvích lidské činnosti, které jsou spojené s denními vazbami ve společnosti a také jako jedna z nevhodnějších alternativ pro vymezení regionů metropolitních především ve vyspělých zemích Evropy, kde je společnost považována za vysoce mobilní v závislosti na určitém druhu dopravy. Dle Wheelera a Müllera (1986) dopravní procesy probíhají v konkrétních geografických podmínkách a mají tedy i konkrétní prostorové příčiny a dopady. Doprava má navíc i vysoký vliv na prostorové rozmístění mnoha sociálně-ekonomických aktivit, a tak se stala klíčovým prvkem pro koncept prostorové organizace v letech 1960 až 1970. (Kraft, Halás, Vančura, 2014)

Jako vhodným příkladem mohou být použity prostorové interakce definované Ullmanem (1980). Význam tohoto konceptu spočívá v intenzitě prostorových interakcí označující vzájemnou závislost geografických lokalit, a tak může sloužit jako měřítko interakcí mezi společnostmi a přírodou. Toto je i jedna z příčin, proč se doprava stala



jedním z klíčových pojmů geografického výzkumu v druhé polovině 20. století, jak popisuje ve své práci Keeling (2007).

Dopravní toky, které jsou jedním z hlavních ukazatelů základní prostorové interakce, odrážejí klíčové vlastnosti prostorové organizace, viz např. Morrill, (1974) nebo Haggett, (2001). S ohledem na charakter přepravy a na základě identifikace hlavních dopravních toků v prostoru, lze také identifikovat uzlové/funkční oblasti na základě intenzity dopravy spojující jednotlivé oblasti a hlavní centra. Tento přístup je často používán jako alternativa k tradičně definovaným oblastem, které jsou založené na pracovní dojížděce nebo na služby viz např. Hůrský (1978) nebo Jordan (1995). V tomto kontextu Šlampa (1972) tvrdí, že funkční regiony, které jsou definovány na základě dopravních toků, jsou ve skutečnosti funkční socioekonomické oblasti, kde dopravní toky v tomto případě slouží jako klíčový indikátor nodality a regionálního vlivu center. Charakteristickým rysem dopravy je skutečnost, že citlivě reaguje právě na změny v socioekonomických podmínkách, a tím je velmi dobrým ukazatelem více obecných procesů popisujících změny v prostorovém uspořádání státu, jak tvrdí Řehák (1988). (Kraft, Halás, Vančura, 2014)

Cílem analýzy je popsat a vyhodnotit funkční vazby a vzájemné závislosti mezi prostorovým uspořádáním společnosti v rámci České republiky na základě dopravních proudů. Intenzita dopravy a pracovní dojížděka jsou ukazatelé, pomocí kterých lze nejlépe určit míru koncentrace obyvatel, a proto jsou zvoleny jako nejvhodnější metodika pro vymezení zázemí krajských měst v České republice. Prostřednictvím těchto ukazatelů se dále analyzují nejvýznamnější dopravní a dojížděkové proudy. Vlivem silné vzájemné propojenosti lze předpokládat, že dojížděka tvoří podstatnou část přepravních proudů. Některé rozdíly lze očekávat při vymezení dopravních proudů a dojížděkou do zázemí, protože se zde využívá rozdílných údajů a metod.

Pojem metropolitní region se používá pro popis na úrovni krajských měst a jejich širšího zázemí na území České republiky. To znamená, že vymezené oblasti dopravy lze považovat za metropolitní oblasti na základě dopravních proudů mezi krajskými městy a jejich širším zázemím. Lze předpokládat, že silná integrace mezi metropolitními oblastmi v České republice spoléhá v dnešní době především na dopravu automobilovou. Část této analýzy určuje a vyhodnocuje dopravní zázemí hlavních center osídlení v ČR na základě převažující automobilové dopravy prostřednictvím

map. Hampl (2005) následně porovnává tyto regiony s metropolitními oblastmi vymezenými pomocí intenzity z dojížděky, které se nejčastěji používají pro definici metropolitních zázemí těchto center osídlení.

Na základě údajů o dopravní intenzitě se autoři pokusili vymezit dopravní zázemí krajských měst. Některé významné závěry a fakta vyplývají z daných výsledků zaměřených jak na definici, tak na srovnání metropolitních regionů na základě dojížděky a dopravních toků. Metropolitní regiony jsou označovány jako centra osídlení krajských měst, přibližně na úrovni regionálních měst nebo konurbací. Prostorové uspořádání metropolitních regionů popisuje regulérní koexistenci dominantního postavení Prahy a dalšími centry Plzně, Českých Budějovic, Liberce a jiných měst při vnějším okraji Čech a také centra v rámci Moravskoslezského kraje. Možným důvodem tohoto silně koncentrického dopravního spojení v Čechách a o něco menšího na Moravě je jeho povrchem. Dopravní metropolitní regiony mohou být považovány za relativně uzavřené socioekonomické jednotky vytvořené na základě intenzity automobilové dopravy mezi regionálními metropolemi České republiky a jejich dopravním zázemím. (Kraft, Halás, Vančura, 2014)

V některých regionech je definice dopravních regionů ovlivněna relativně nízkým stupněm individuální motorizace a také poměrně dobře fungujícím systémem osobní přepravy. Platí to zejména v regionech, kde fungují integrované dopravní systémy, které jsou schopny konkurovat do jisté míry rychlým rozvojem automobilové dopravy. Důležitou roli může také hrát podíl obyvatelstva využívajícího dopravu železniční a silniční při denní dojížděce do zaměstnání v zázemí města. Tyto regiony jsou lokalizovány dál od hlavních metropolí České republiky a obvykle vykazují nižší hodnoty dojížděky než regiony ležící v zázemí těchto metropolí.

Vymezené dopravní zázemí má několik možných aplikací. Mohou být použity jako alternativní nebo přidaný přístup k vymezení městského zázemí a to zejména v případech, kdy toky dojížděky jsou komplikované a nejasné. Mohou být použity také pro regionální politiky. Jednou z nejdůležitějších aplikací je přímý rozvoj dopravní infrastruktury v daných regionech nebo v plánování dopravy. V současnosti dopravní zázemí reflektují poptávku po dopravě v metropolitních oblastech. Plánování veřejné dopravy může odrážet jejich existenci a přizpůsobovat nabídku veřejné dopravy. (Kraft, Halás, Vančura, 2014)

Skutečnost, že Hampl aplikoval kritérium vzdálenosti, kterou rozdělil na obousměrnou dojížděku mezi centry na úrovni relačních interakcí center osídlení, je metodicky diskutabilní. To mělo za následek určité zkreslení, jako je tomu například u metropolitní oblasti Prahy, která je silně omezena svým dominantním postavením, na druhé straně metropolitní území Ústí nad Labem a dalších regionů s výskytem větších center umístěných blízko sebe, je tato oblast nedostatečně zvětšená.

Co je zvláště zřejmé v porovnání dvou typů metropolitních regionů, je jejich značná asociace. Silná je především v Plzni, Ústí nad Labem, a Ostravě. Výše uvedený problém snížené velikosti pražského metropolitního zázemí v důsledku použití kritéria vzdálenosti od centra, se ukazuje zejména na Benešovsku, který je z hlediska dopravy úzce integrován s pražským zázemím v rámci dojížděky do zaměstnání a škol. (Sýkora, Mulíček, 2009)

Silnou integraci můžeme vidět podobně i v Rakovníku, Poděbradech a Dobříši, kde je dopravní vazba na zázemí Prahy také významná, navíc podporovaná kvalitní silniční sítí, která poskytuje dobrou dopravní dostupnost.

Vzhledem k obtížnému zhodnocení propojení mezi dopravním zázemím a metropolitními regiony definovanými Hamplem (2005), tato analýza také definuje metropolitní regiony na základě denní pracovní dojížděky. Intenzita této dojížděky byla vyjádřena jako procentuální podíl denní pracovní dojížděky v krajských městech s ohledem k ekonomicky aktivním žijících v jednotlivých obcích. Tento proces poukazuje na vztah mezi okresy a regionálními centry, který je založený na nejdůležitějším regionálním procesu, který v současné době tvoří funkční vztahy v regionálním prostoru.

Definice metropolitních regionů na základě intenzity dopravy a dojížděky vykazuje znovu vysokou míru asociace, protože proudy dojížděky představují podstatnou část dopravních toků. Zde je relativně důležitá podobnost v prostorové lokalizaci. Oba typy metropolitních regionů jsou velmi identické v počtu i hustotě obyvatel. Prostorová definice vykazuje mírné disproporce v některých okrajových částech metropolitních regionů. Dopravní metropolitní regiony také zahrnují krajská města s relativně silnými centry při jejich okrajích (např. Cheb v případě Karlových Varů, Chomutov v případě Ústí nad Labem, Prostějov v případě Olomouce a Uherské Hradiště v případě Zlína nebo Opava a Třinec v případě Ostravy). Velikost těchto center

předurčuje silné dopravní vazby k jejich regionálním centrům, ale tyto centra jsou sama schopna vytvářet pracovní místa a to je hlavním důvodem, proč je dojíždka z těchto regionů do metropolitních center nižší.

Opačná situace nastává v menších, slabších centrech v blízkosti krajských měst (např. Frýdlandský region, ale také oblast mezi Nechranicemi a Heřmanovým Městcem, Všerubami, Hustopečemi a Bučovicemi,...) I přesto, že se nachází v dosahu krajských měst, tyto regiony vykazují určitý stupeň odlehlosti a s ohledem k nižšímu množství jejich vlastních pracovních míst spoléhají na vyšší asociaci v dojíždce za prací. Absolutní dojíždka z těchto regionů do krajských měst je nižší (většinou méně než 500 dojíždějících). (Kraft, Halás, Vančura, 2014)

**Tab. 2** Strukturální a hierarchická diferenciacie dopravních zázemí krajských měst České republiky.

Pořadí	Centrum	Množství integrovaných regionů	Velikost (km <sup>2</sup> )	Hustota dopravní infrastruktury (na 100 km <sup>2</sup> )
1.	Praha	37	7583	41,1
2.	Ostrava	17	2925	48,5
3.	Ústí nad Labem	14	2529	46,8
4.	Brno	13	2426	45,3
5.	Zlín	10	1674	40,8
6.	Plzeň	10	1962	49,8
7.	Hradec Králové/Pardubice	9	1859	42
8.	Karlovy Vary	8	1651	39,9
9.	České Budějovice	7	1901	31,1
10.	Liberec	5	671	47,8
11.	Olomouc	4	1496	48,6
12.	Jihlava	3	922	43,5

Zdroj: Kraft, Halás, Vančura, 2014

## **12 ANALÝZA KONCENTRAČNÍCH A DEKONCENTRAČNÍCH PROCESŮ VZHLEDEM K TEORIÍM A STÁDIÍM URBANIZACE (SUBURBANIZACE)**

Během posledních dvaceti let se změnil proces koncentrace obyvatel do měst po více než sto padesáti letech. Růst populace především ve velkých městech začal postupně upadat a přišly na řadu procesy opačné. V českých zemích probíhala koncentrace obyvatelstva do měst zhruba od poloviny 19. století. Coufal (2012) ve své práci tyto procesy vymezil na čtyři období, která jsou charakteristická délkou, strukturou a do určité míry i intenzitou. První a zároveň nejdelší vymezené období trvalo od druhé poloviny 19. století do začátku 20. století, druhé období probíhalo mezi dvěma světovými válkami. K nejintenzivnějším procesům dochází po druhé světové válce, kdy započala socialistická industrializace. Poslední období začíná po roce 1989, kdy se projevují nejen významné změny ve společnosti, ale také dochází k ústupu procesů koncentračních (urbanizace) a nástupu procesů dekoncentračních (suburbanizace).

V obcích ležících v blízkosti větších měst se kromě procesu suburbanizace projevují také jiné procesy a změny, které nejsou primárně závislé na úbytku lidí, finančních prostředků nebo funkcí v jádrových městech. Mezi prokazatelné projevy suburbanizace lze zařadit novou výstavbu nebo oživení aktivit a funkcí v příměstských obcích. (Tammaru, 2001)

Na suburbanizaci můžeme pohlížet z různých úhlů pohledu, jedním z nich může být změna způsobu života obyvatel, kteří svůj životní styl začínají přizpůsobovat podmínkám nového bydliště a tím ovlivňují i celkový charakter suburbánních lokalit. Stále častěji se venkov střetává s městskými funkcemi a životním stylem. Noví obyvatelé suburbii s sebou částečně přináší své zvyklosti, způsoby chování, které nesou vliv na původní obyvatele předměstí. Tento vliv stále zvětšujícího se území a širší společnosti je někdy označován jako urbanizace nepřímá, a prezentuje tak difúzi nebo prostorové šíření prvků města a městského způsobu života. Mimo studium suburbanizace na úrovni souboru městských aglomerací nebo samotných měst je nutné

zaměřit se i na proces suburbanizace na úrovni samotných oblastí, sociálních skupin obyvatel i jednotlivců. Takto lze pak lépe vyhodnotit změny v kvalitě fyzického i sociálního prostředí, rozlišit kladné a záporné dopady suburbanizace v jednotlivých územích. (Ouředníček, 2003)

### **První období**

Jako následek prudkého zrychlení procesu urbanizace v období čtyřicátých let 19. století a poté především po roce 1850 lze považovat kapitalistickou přeměnu českých zemí na země zemědělsky průmyslové. V tomto období začaly především v zemědělských oblastech vznikat nová odvětví průmyslu, například strojírenský, chemický, potravinářský, textilní a metalurgický a spolu s ním došlo k rozvoji těžby uhlí a železné rudy. Toto období bylo významné pro růst malých a středně velkých měst, která se rychle přeměňovala z dosud zemědělských oblastí na průmyslová města. (Musil, 1984)

V 80. letech 19. století došlo vlivem agrární krize k hromadné migraci obyvatel z venkova do měst, což způsobilo v hospodářsky stagnujících oblastech hromadný přesun obyvatel do větších měst a tímto došlo k přímému vylidnění těchto částí země. Tam, kde se zvyšovala poptávka po levné pracovní síle, krize způsobila soustředění pracovní síly do nově vzniklých středisek průmyslu. Tímto však došlo i ke krátkodobému zpomalení růstu největších českých měst. (Kárníková, 1965)

Na konci prvního období urbanizačního procesu v roce 1910 bylo v českých zemích více obyvatel žijících v malých městech na rozdíl od většiny ekonomicky rozvinutých zemích, kde žil nejvyšší podíl obyvatel ve velkých městech. (Musil, 1984)

### **Druhé období (1918 – 1945)**

Druhé období urbanizačního procesu bylo ve znamení zvyšujícího se podílu obyvatel ve velkých městech. Podobně rostla i města středně velká. Odsunem německého obyvatelstva v letech 1945 – 1947 byl markantní růst počtu obyvatel zastaven. Jak vyplývá z vysokých přírůstků městského obyvatelstva v tomto období, vykazuje se zde vysoká spojitost s příznivými poválečnými podmínkami. Jistou souvislost vykazuje také vznik samostatného Československa, který rozšířil správní, politické a kulturní funkce Prahy. Po Praze začala růst další velká města Brno, Ostrava a Plzeň a také města středně velká. V této době působilo na procesy koncentrace

obyvatelstva značná řada různých faktorů, kterými byly například koncentrace průmyslu, který tento proces významně zrychloval a na druhé straně zde působily sociální a ekonomické podmínky, které zapříčinily zpomalování procesu z důvodu ekonomické krize ve třicátých letech. (Musil, 1984)

### **Třetí období (1945 – 1989)**

Urbanizační procesy v poválečném období byly ovlivňovány rozdílnými faktory, které formovaly strukturu osídlení v daném období. Dlouhou dobu byl sídelní systém ovlivněn zejména odsunem německého obyvatelstva a následným obydlováním příhraničních oblastí. Na tomto osídlování se podílelo z velké části obyvatelstvo přicházející z vnitrozemí a také ze Slovenska. Odsun německého obyvatelstva byl však tak velký, že se poté nikdy nepodařilo přistěhovalci úplně nahradit. Mnoho venkovských oblastí v pohraničí zůstalo zcela vyliďněných a množství obcí zaniklo úplně. Typickým rysem pro období po roce 1948 byly státní náborové pracovníky, které se spojením s intenzivní výstavbou směřovaly k významné migraci obyvatel do ostravsko-karvinské a severočeské uhelné oblasti, ale i dalších okresů, kde se rozšiřovala těžba nebo průmysl. Nejvýznamnější migrační proudy byly v padesátých letech na Ostravsku a Karvinsku, tento trend pokračoval i v letech šedesátých. Na severozápadu a západu Čech získávala v této době města obyvatelstvo podobným způsobem a dále také města Příbram, Kladno nebo Pardubice. Až do 80. let docházelo také k pokračování urbanizace státními zásahy, např. koncepcí střediskové soustavy osídlení a plánované výstavby měst. (Rozmístění a koncentrace obyvatelstva ČR, 2004)

### **Čtvrté období (po roce 1989)**

Po roce 1989 dochází na území státu k velmi zásadním změnám v uspořádání společnosti. Přejít na demokratický režim způsobil přechod od centrálně plánované ekonomiky na tržní systém hospodářství. Tyto změny se zásadně projeví na charakteru migrační mobility populace, která patří mezi hlavní faktory regionálního rozvoje. (Čermák, 1996)

V devadesátých letech jednoznačně zaznamenala úbytky především velká města – Praha, Brno, Ostrava, Plzeň. V případě Ostravy a Plzně je úbytek populace způsoben jednak migrací, tak i přirozenou měnou. V případě Prahy a Brna zde byly ještě zaznamenány migrační zisky. Od poloviny devadesátých let se začínají stále více prosazovat procesy suburbanizační, které přináší obrát v bilanci velikostních kategorií

obcí. Po dlouhém období růstu se v tomto období začínají projevovat velké úbytky na podílu městského obyvatelstva. Podíl obyvatel venkova se téměř ve všech krajích republiky zvýšil. (Rozmístění a koncentrace obyvatelstva ČR, 2004)

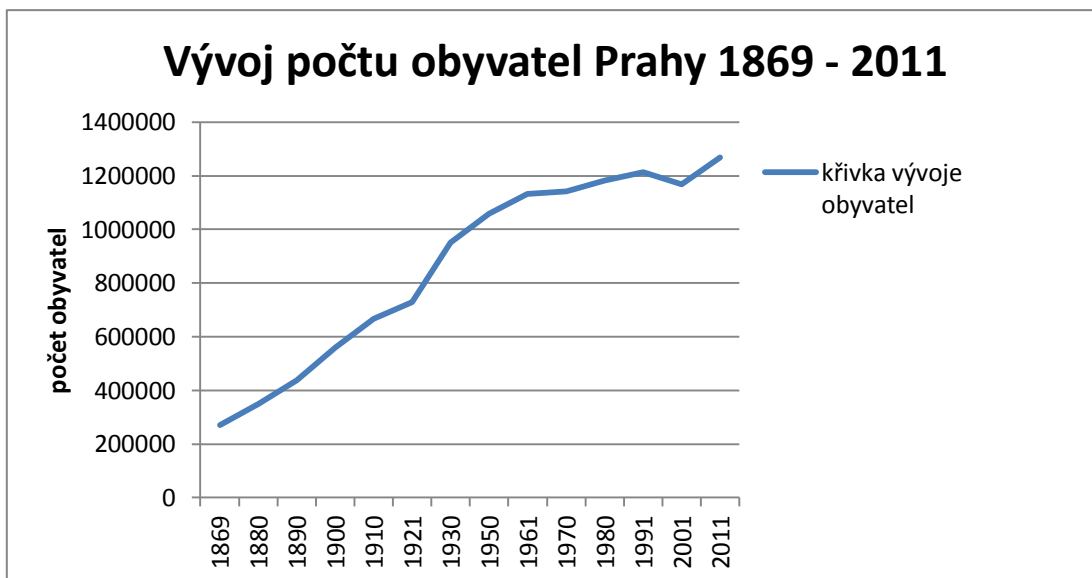
## **12.1 Analýza současných (de)koncentračních procesů (suburbanizace) na příkladu Prahy, Brna a Olomouce**

### **PRAHA**

Praha je hlavním a s počtem obyvatel 1 268 796 největším městem České republiky, kde se koncentrační (dekoncentrační) procesy projevovaly nejvýrazněji a v největším měřítku.

V průběhu 90. let došlo v zázemí Prahy k plynulým změnám v urbanizačních procesech směrem k suburbanizaci, které se projevila v do té doby málo rozvinutých částech městského regionu. Rozvoj těchto částí ovlivnila řada ekonomických i sociálních faktorů, které se postupem času odrazily i v celkové prostorové struktuře regionu. Nejvýznamnějším procesem se stala suburbanizace rezidenční, která se rozvíjí nejdříve v atraktivnějších oblastech, poté se rozšiřuje dále i do dopravně méně dostupných sídel. Dále je suburbanizace doplňována i migrací obyvatel, která představuje asi jednu třetinu migračních zisků pro zázemí Prahy. V této souvislosti nejvíce obyvatel migruje mezi sídly v rámci zázemí, což má spolu s procesem suburbanizace polarizující se sídelní strukturu. (Ouředníček, 2003)



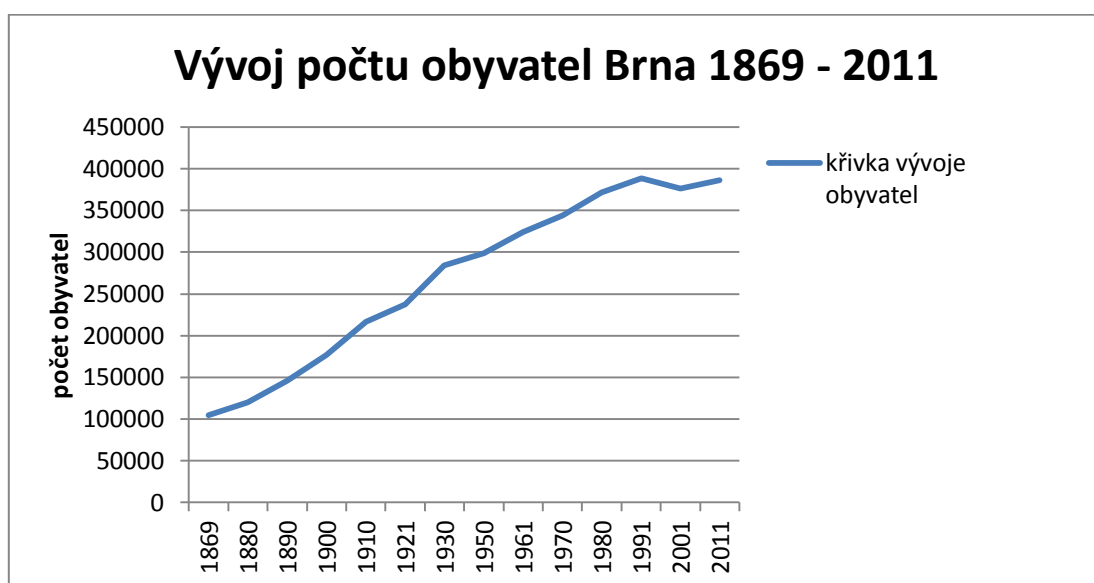


**Obr. 13** Graf vývoje počtu obyvatel Brna 1869 – 2011. Zdroj: Historický lexikon obcí ČR 1869 – 2005, SLDB 2011, vlastní zpracování

Z grafu vývoje počtu obyvatel Prahy vyplývá, že od doby prvního sčítání v roce 1869 počet obyvatel Prahy konstantně stoupal a tuto tendence nepřerušily ani obě světové války, dokonce lze pozorovat v meziválečném období od 1921 do 1950 prudký nárůst obyvatel ze 729 820 obyvatel v roce sčítání 1921 a 1 057 570 obyvatel v roce sčítání 1950. Po tomto roce už počet obyvatel města nikdy tak markantně nevzrostl. Tento prudký nárůst populace může být způsoben příznivými poválečnými podmínkami, kdy se začal v Praze a dalších velkých městech koncentrovat průmysl, který přitáhl obyvatele z menších měst a obcí především ze sousedních sídel. Dalším zjevným zásahem do vývoje počtu obyvatel Prahy je období mezi sčítáním v roce 1991 a 2001, kdy populace Prahy klesla z 1 214 174 na 1 169 106 obyvatel. Tento úbytek způsobily migrační proudy obyvatel ve prospěch zázemí Prahy, a také větších obcí ve středočeském kraji, které umožňovaly dobrou dopravní dostupnost a propojení funkčních vazeb mezi těmito obcemi a Prahou. Od roku sčítání 2001 a 2011 počet obyvatel nepatrně vzrostl zhruba o 10 tisíc obyvatel, kteří migrovali do Prahy zejména ze vzdálenějších regionů, a jedná se především o mladé lidi, kteří se rozhodli ve městě začít budovat pracovní a sociální zázemí.

## BRNO

Město Brno je v případě této analýzy zvoleno jako zástupce největšího města na Moravě a zároveň představuje s počtem obyvatel 371 371<sup>3</sup> druhé největší město České republiky a tím je tedy i významně v současnosti zasaženo procesem suburbanizace. Brno bylo již od svého vzniku silně propojeno se svým zázemím, a první známky suburbanizace lze datovat především do druhé poloviny 90. let.



**Obr. 14** Graf vývoje počtu obyvatel Prahy 1869 – 2011. Zdroj: Historický lexikon obcí ČR 1869 – 2005, SLDB 2011, vlastní zpracování

Z grafu vyplývá, že vývoj počtu obyvatel moravské metropole byl významný již od devatenáctého století. Tento rozvoj byl spjat s průmyslovou revolucí a založením nových průmyslových firem na území města. Od období sčítání v roce 1869 a 1910 se populace Brna zdvojnásobila a překročila dvoustettisícovou hranici. V roce sčítání 1910 žilo na území Brna 216 709 obyvatel. Vlivem zvyšujícího se podílu obyvatel začaly růst i hranice města a okolní obce se začaly postupně připojovat, což vedlo k dalšímu nárůstu počtu obyvatel. Po druhé světové válce Brno přílišný odliv obyvatel nezaznamenalo, ani v případě odsunu německého obyvatelstva z pohraničních oblastí. V předválečném období žilo v Brně zhruba 50 tisíc obyvatel německé národnosti. Mezi roky 1930 a 1950 došlo dokonce k nárůstu obyvatel o 16 tisíc na 299 099 obyvatel. V dalším období se nárůst počtu obyvatel zvyšoval přibližně o 20 tisíc. Nejvíce lidí žilo

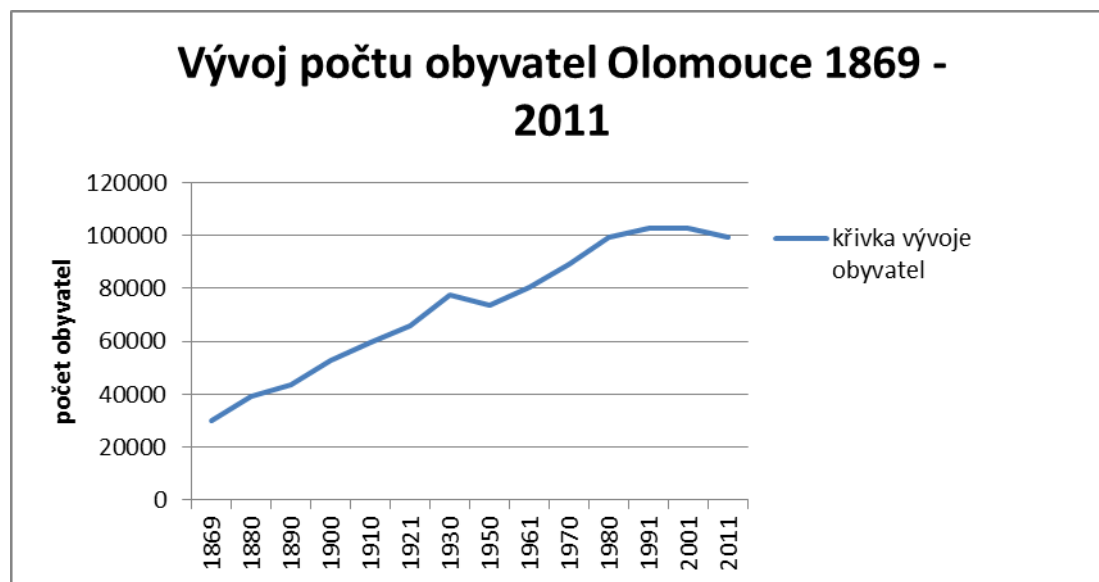
<sup>3</sup> stav k 31.12.2011

v Brně v roku sčítání 1991, konkrétně 388 296. V následujícím období začal počet obyvatel klesat z důvodu záporného přirozeného přírůstku a později také z důvodu migrace obyvatel z jádrové oblasti. Od roku 1991 se z Brna odstěhovalo 17 tisíc obyvatel především do malých obcí (do 2 tisíc obyvatel) především v zázemí města. Od roku sčítání 2001 se počet obyvatel Brna nepatrně zvýšil o zhruba 10 tisíc obyvatel. Tento přírůstek je způsoben přílivem převážně mladých lidí, kteří přichází i ze vzdálenějších sídel do Brna začít po studiích pracovat, neboť Brno jako druhé největší město České republiky nabízí mnohem větší spektrum pracovních i dalších příležitostí.

Mezi hlavní skupinu migrujícího obyvatelstva jsou především mladé rodiny s dětmi, ve věkové skupině 30 – 40 let. Tímto dochází k postupnému rozvoji příměstských zón, zatímco v centru města zůstávají lidé staršího a důchodového věku, což má za následek stárnutí městského obyvatelstva. (Muliček, 2002)

## OLOMOUC

Město Olomouc se řadí s počtem obyvatel 99 529<sup>4</sup> k pátému největšímu městu v České republice a také bývá označováno jako hanácká metropole.



**Obr. 15** Graf vývoje počtu obyvatel Olomouce 1869 – 2011. Zdroj: Historický lexikon obcí ČR 1869 – 2005, SLDB 2011, vlastní zpracování

<sup>4</sup> stav k 31. 12. 2011

Z výše uvedeného grafu je patrné, že od začátku datovaného sčítání obyvatel v roce 1869 počet obyvatel Olomouce téměř stále konstantně stoupal až do roku sčítání 1930, kdy to bylo 77 602 žijících obyvatel na území města. Do té doby se populace i po období první světové války zvyšovala. Další sčítání, které proběhlo v roce 1950, už zaznamenalo značný úbytek obyvatel na 73 714. Tento pokles je způsoben jednak lidskými ztrátami během války jednak odsunem německého obyvatelstva po druhé světové válce, které v předválečném období tvořilo téměř třetinu celkového obyvatelstva. Po válce se počet obyvatel zvýšil na 99 328 v roce sčítání 1980, od té doby zaznamenal mírný nárůst na 102 607 v roce sčítání 2001. V období mezi posledními dvěma SLDB 2001 a 2011 došlo k úbytku obyvatel na 99 529, který je připisován především migrací obyvatel do zázemí města a potažmo procesem suburbanizace, která se začala na území města významně projevovat právě na přelomu tisíciletí.

V souvislosti s procesem dekoncentrace (suburbanizace) v rámci města Olomouce můžeme zmínit i olomouckou aglomeraci (Olomouc, Prostějov, Přerov), popsanou v kapitole Integrovaných územních investic.

Celkový počet obyvatel aglomerace je zhruba 437 tisíc a má od roku 2009 klesající charakter. Příčinou slabého růstu je to, že se odehrává pouze v malých městech a na venkově, sídla o velikosti větší než 5000 obyvatel ve sledovaném období pouze ztrácela na velikosti populace. Aglomerace je ztrátová především na počtu mladších skupin obyvatel, stárne rychleji ve srovnání se zbytkem republiky a ekonomické zatížení obyvatel je taktéž nad celostátním průměrem. I přes vyšší tempo stárnutí si drží aglomerace nadprůměrný podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva. Lidé žijící v aglomeraci pracují převážně v terciérním sektoru a podíl tohoto sektoru na celkové zaměstnanosti převyšuje republikový průměr. Nutno dodat, že tento rozdíl je způsoben mimo jiné nadprůměrnou zaměstnaností v sektoru služeb, jež je financován z veřejných prostředků (zdravotnictví a sociální péče, veřejná správa, obrana, vzdělávání). (Strategie ITI olomoucké aglomerace, 2015)

V období hospodářské krize byl zaznamenán výrazný nárůst míry nezaměstnanosti v olomoucké aglomeraci, kdy se z předních míst v roce 2007 dostala v současnosti na spíše zadní příčky a intenzita růstu nezaměstnanosti byla v rámci

České republiky nejvyšší. V tomto období se prudce snížil počet pracovních míst a reverzně se razantně zvýšil počet uchazečů o jedno pracovní místo, a to o desetinásobek. Nejvíce ohrožené skupiny na trhu práce jsou pak absolventi a dlouhodobě nezaměstnaní. V rámci kraje se ve sledovaném období zvýšil počet pracovišť vědy a výzkumu. (Strategie ITI olomoucké aglomerace, 2015)

## 13 ZÁVĚR

V současné době je studiu metropolitních regionů věnována čím dál větší pozornost. Lze je označit jako velká centra (jádra) určité oblasti, která vykazuje různé charakteristiky, včetně jejich zázemí, která společně vytváří městský funkční systém, ve kterém probíhají nejintenzivnější funkční vazby a interakce. Do současnosti nelze metropolitní region oficiálně vymezit nebo definovat, avšak celá řada autorů se o to prostřednictvím různých metod pokusila.

Teoretická část práce se zabývala zejména obecnou charakteristiku metropolitních regionů s důrazem na regionální diferenciaci a vývoj vzniku metropolitních regionů ve Spojených státech, Evropě a také bývalých socialistických zemích, do kterých spadá i Česká republika. Dále také koncentračními a dekoncentračními procesy, které zapříčinily vznik metropolitních regionů. Proces urbanizace je úzce propojen s procesem industrializace, jehož počátek je oficiálně datován do období 18. století, avšak řada autorů označuje počátek urbanizace už do období středověku. Urbanizace jako taková je procesem koncentrace obyvatelstva z venkova do měst, přičemž nedochází pouze k růstu hustoty zalidnění ve prospěch města, ale také k postupné proměně celé společnosti. Historicky lze proces urbanizace města rozdělit na několik hlavních období, a to období města před industrializací, město v období industrializace a postindustriální město, ve kterých docházelo k postupné přeměně venkovského obyvatelstva v obyvatelstvo městské a k tomu také zintenzivňování městských funkčních vazeb. Ve velkých městech proces urbanizace nahradila metropolizace, tedy vznik metropolitních regionů, jejichž růst a vývoj byl zásadně ovlivněn jednak oboustrannými vazbami mezi centrem (jádre) a jeho zázemím, hierarchickými vazbami a také vztahy mezi jednotlivými sídly v zázemí jádrového města.

V současné době již proces koncentrace (urbanizaci) obyvatel vystřídala suburbanizace, kterou lze charakterizovat jako odliv komerčních a obytných funkcí z jádra města do jeho zázemí, okrajových částí nebo až za jeho administrativní hranice, kde vzniká nová výstavba a s ní také nové funkční vazby mezi jádrem a zázemím. K přesunu obyvatelstva dochází zejména podél dopravních tahů či v blízkosti dopravních uzlů. Dochází tak k transformaci celkového fyzického i sociálního prostředí

města a jeho zázemí. Studium suburbanizace i v českém prostředí se v současnosti zabývá řada autorů (např. Musil, Hnilička, Sýkora, Ouředníček, Geyer).

Kapitola Integrované územní investice je věnována novým nástrojům a prostředkům, zakotvených v Politice soudržnosti pro období 2014 – 2020, které mají sloužit k realizaci územních strategií přímo v terénu. Tyto investice umožňují členským státům Evropské unie kombinovat prostřednictvím několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů investice u mezisektorových i vícerozměrných sektorů. Hlavním cílem těchto investic je dosažení inteligentního a udržitelného růstu Evropy, který podpoří k začlenění se dle předpokladů Strategie Evropy 2020. ITI jakožto velmi flexibilní a efektivní nástroj pro realizaci těchto předpokladů je klíčovým nástrojem pro ucelená řešení problémů v daném území a také nástrojem vhodným pro komplexnější investice s růstovým potenciálem. Část této kapitoly je také věnována Olomoucké aglomeraci, kterou tvoří města Olomouc, Prostějov a Přerov, na jejímž území byla vypracována samostatná Strategie ITI, která prostřednictvím analýz a dalších postupů stanoví konkrétní problémy a potřeby dané metropolitní oblasti, a tak určí nejefektivnější prostředky k jejich řešení, které budou v souladu s prioritami a cíli Evropské unie.

Praktická část práce se věnovala shrnutí několika možných alternativ pro vymezení metropolitních regionů obecně, kde byly zmíněny alternativy používané v zahraničí (Standard Metropolitan and micropolitan areas v USA, metropolitní oblasti v Kanadě, Austrálii, městské regiony O. Boustedta v Německu, síť EPSON nebo METREX) a také několik alternativ, které sloužily k vymezení metropolitních areálů na našem území dle různých kritérií. Prostřednictvím kritéria, které jsme si stanovili, (podíl denní dojížděky do zaměstnání a celkově ekonomicky aktivních obyvatel v daném kraji) jsme vymezili velikosti zázemí zájmových měst, v této práci se jednalo o Prahu, Brno a Olomouc. Tato zázemí, graficky vyjádřená prostřednictvím map, jsme srovnávali v časovém horizontu prostřednictvím SLDB 1991, 2001 a 2011. Na mapách je patrné, že prostorově došlo k největšímu nárůstu velikosti zázemí v Praze a Brně. Olomouc, která má také schopnost vytvářet poměrně široké zázemí, má však v relativní blízkosti další větší centra, Prostějov a Přerov, která jsou sama schopna, i díky dobrému dopravnímu napojení na regionální centrum Olomouc, vytvářet zázemí pro okolní obce. Při vymezení metropolitních regionů a jejich zázemí jsme také věnovali pozornost prostorové srovnání velikosti zázemí krajských měst České republiky v roce 2011.

Největší zázemí má schopnost vytvářet právě Praha a také například Plzeň, Brno nebo České Budějovice, v jejichž relativní blízkosti se nenachází žádná centra, která by měla sama schopnost vytvářet zázemí pro okolní obce. Dochází k tedy rozrůstání zázemí právě ve prospěch těchto (krajských) měst. Naproti tomu například Ostrava, nebo města Karlovy Vary, Ústí nad Labem na severovýchodě České republiky mají poměrně nízkou schopnost vytvářet zázemí, neboť se v jejich okolí nachází stejně, jako tomu bylo v případě Olomouce další města (centra), která mohou být spádovou oblastí pro okolní obce a vytvářet tak sama kolem sebe zázemí.

Součástí diplomové práce byly také dvě analýzy. Analýza funkčních interakcí a vazeb, které probíhají v metropolitních regionech a analýza koncentračních a dekoncentračních procesů vzhledem k teoriím a stádiím urbanizace (suburbanizace). Jako podklad pro první analýzu byl použit článek trojice autorů Krafta, Haláse a Vančury. Hlavním cílem analýzy bylo vyhodnotit množství a důležitost funkčních vazeb v rámci krajských měst České republiky ve spojení s dopravními regiony a regiony metropolitními. Jako nejvýznamnější funkční vazby zde byly reprezentovány vazby dopravní, které představují hlavní indikátor komplexních prostorových vazeb. Doprava a pracovní dojíždka jsou ukazatelé, pomocí kterých lze nejlépe určit míru koncentrace obyvatel, a proto jsou zvoleny jako nejvhodnější metodika pro vymezení zázemí krajských měst v České republice. Vymezené dopravní zázemí lze aplikovat v několika odvětvích. Mohou být použity k vymezení městského zázemí a to zejména v případech, kdy jsou toky dojíždky komplikované a nejasné. Mohou být použity také pro regionální politiky. Jednou z nejdůležitějších aplikací je přímý rozvoj dopravní infrastruktury v daných regionech nebo v plánování dopravy.

Analýza koncentračních a dekoncentračních procesů byla zaměřena na postupnou přeměnu koncentrace obyvatel do měst v suburbanizaci, která s sebou přináší růst zejména zázemí a okrajových částí měst a tím dochází ke zvětšování spádové oblasti ve prospěch jádrového města. Po roce 1989 došlo na území státu ke klíčovým změnám v uspořádání společnosti. Změna politického režimu způsobila přechod od centrálně plánované ekonomiky v systém tržního hospodářství. Tyto změny se také projeví v mobilitě obyvatel, největší úbytky jednoznačně zaznamenala velká města (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň) a obrat se projevuje v bilanci velikostních kategorií obcí. Začíná ubývat populace ve městech a podíl obyvatel venkova se téměř ve všech krajích republiky začíná zvyšovat.



## **14 SUMMARY**

The theoretical part of this thesis deals with general characteristics of metropolitan regions, creation and formation of metropolitan regions in different parts of world with emphasis on the Czech Republic. There is mention of Integrated Territorial Investments what means new possibilities how to effectively sort out the problems and invest money of European funds in the right area. It also includes definition of urbanisation and suburbanisation, processes which influenced spatial organisation and caused creation of metropolitan areas generally. In the practical part, the subject of this thesis is to define general methods of delimitation of metropolitan regions and compares area of hinterlands in Prague, Brno and Olomouc in 1991, 2001 and 2011. It was delimited with commuting to work indicator. Next part of thesis also compares area of region capitals hinterlands in the Czech Republic in 2011 and includes two analysis. The first is analysis of functional interaction in metropolitan regions which describes the most important interaction in metropolitan areas and delimitates urban hinterlands in the Czech Republic based on transport flows. There was used data about commuting to work and infrastructure density because it is good indicator of complex spatial relations. The second is analysis of concentration and deconcentration processes due to stadium of urbanisation, especially suburbanisation in the Czech Republic and with the emphasis on Prague, Brno and Olomouc.

# 15 SEZNAM LITERATURY A INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

## LITERATURA

BESUSSI, Elena et al. The Structure and Form of Urban Settlements. *Remote Sensing of Urban and Suburban Areas*. Dordrecht: Springer, 2010, p. 13 – 32. ISBN 978-1-4020-4371-0.

BURGESS, Ernest W. The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. *The City*. Chicago: university of Chicago Press, 1925, p. 47 – 62.

FYFE, Nicholas R.; KENNY, Judith T. *The Urban Geography Reader*. London: Routledge, 2005, 404 p. ISBN 0-415-30702-3.

FORREST, Ray; WILLIAMS, Peter. Housing in the Twentieth Century. *Handbook of Urban Studies*. London: SAGE Publications, 2001, p. 88 – 101. ISBN 0-8039-7695-X.

GARREAU, Joel. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday, 1991, 548 p. ISBN 0-385-42434-5.

GEYER, H. S. Theoretical Fundamentals. *International handbook of urban systems: Studies of urbanization and migration in advanced and developing countries*. Northampton, MA, USA: E. Elgar Pub., 2002, p. 3 – 81. ISBN 1-84064-900-3.

GREMLICA, Tomáš. Neuspořádaný, neregulovaný a z dlouhodobého hlediska neudržitelný růst městských aglomerací. *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002, s. 21 – 38. ISBN 80-901914-9-5.

HALL, Peter. *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. 3rd ed. Malden, Mass.: Blackwell Publishing, 2002, 553 p. ISBN 0-631-23252-4.

- HAMPL, Martin. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: Univerzita Karlova, 2005, 147 s., [1] l. příl. ISBN 80-867-4602-X.
- HAMPL, Martin, Václav GARDAVSKÝ a Karel KÜHNL. *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 1989, 255 s.
- HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. Brno: Era vydavatelství, 2005, 131 s. ISBN 80-7366-028-8.
- HORSKÁ, Pavla, MAUR, Eduard, MUSIL, Jiří. Co je urbanizace. *Zrod velkoměsta: Urbanizace českých a Evropa*. Praha: Paseka, 2002, s. 7-53. ISBN 80-7185-409-3.
- HOYT, Homer. *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington: US, Government Printing Office, 1939, 178 p.
- CHAMPION, Tony. Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization. *Handbook of Urban Studies*. London: SAGE Publications, 2001, p. 143 – 161. ISBN 0-8039-7695-X.
- KADLEC, Petr. *Areály maximálního zalidnění jako metoda hodnocení koncentrace obyvatelstva*, Diplomová práce, Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, 2007, s. 69
- KAZEPOV, Yuri. *Cities of Europe: Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Malden, MA : Blackweel Publishing, 2005. 342 p. ISBN 1-4051-2133-5.
- KORČÁK, Jaroslav. *Vymezení oblastí maximálního zalidnění*. AUC Geographica, č. 1—2, Praha, 1966, s. 65-72.
- KNOX, Paul a Steven PINCH. *Urban social geography: an introduction*. 6th ed. New York: Pearson Prentice Hall, 2009, p. cm. ISBN 978-027-3717-638.
- KOSTELECKÝ T., ČERMÁK D. (2004): *Metropolitan Areas in the Czech Republic – Definitions, Basic Characteristics, Patterns of Suburbanisation and Their Impact*

*onpolitical Behaviour*. In: Sociologické studie, Sociologický ústav Akademie věd České republiky, Praha, s. 57

MULÍČEK, Ondřej. Suburbanizace v Brně a jeho okolí. In *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., 2002. s. 171-181. ISBN 80-901914-9-5.

MUSIL, Jiří. *Dlouhodobý vývoj aglomerací v ČSR*. 1. vyd. Praha: Výzkumný ústav výstavby a architektury, 1984, 146 s.

MUSIL, Jiří. Vývoj a plánování měst ve střední Evropě v období komunistických režimů. *Sociologický časopis*. 2001, roč. 37, č. 3, Praha s. 275 – 296.

NOVOTNÁ, Marie; PREIS, Jiří; KOPP, Jan; BARTOŠ, Michael. Changes in Migration to Rural Regions in the Czech Republic: Position and Perspectives. *Moravian Geographical Reports*, 2006, roč. 21. č.3, s.37-54, ISSN 1210-8812

OUŘEDNÍČEK, Martin. Suburbanizace Prahy. *Sociologický časopis*. 2003, roč. 39, č. 2, Praha, s. 235 – 253. ISSN 0038-0288.

OUŘEDNÍČEK, Martin. *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha: Univerzita Karlova, 2006, 159 stran. ISBN 80-86561-94-1.

PACIONE, Michael. *Urban Geography: A Global Perspective*. 3rd ed. London: Routledge, 2009, 703 p. ISBN 978-0-415-46201-3.

RŮŽKOVÁ, Jiřina, ŠKRABAL Josef. *Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005*. 1. vyd. Praha: Český statistický úřad, 2006, 2 sv. (759, 623 s.). ISBN 80-250-1311-1.

SHAW, Douglas V. The Post-Industrial City. *Handbook of Urban Studies*. London: SAGE Publications, 2001, p. 284 – 296. ISBN 0-8039-7695-X.

SÝKORA, Luděk. Suburbanizace a její důsledky: Výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. *Suburbanizace a její sociální, ekonomické*

*a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002, s. 9 – 20. ISBN 80-901914-9-5.

SÝKORA, Luděk a Ivana SÝKOROVÁ. Růst a úpadek metropole: věčné téma výzkumu měst. *Geografie*. 2007, č. 3, s. 237-249.

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Vybraná témata z regionálního rozvoje*. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2010. 118 s. ISBN 978-80-904671-0-1.

VAN DEN BERG, Leo et al. *Urban Europe: A Study of Growth and Decline: Vol.1*. Oxford: Pergamon Press, 1982, 162 p. ISBN 0-08-023156-X.

### **Internetové zdroje**

*Integrované územní investice Olomoucké aglomerace* [online]. [cit. 2015-03-24]. Dostupné z:<http://www.olomoucka-aglomerace.eu/uvod>

Integrované územní investice: Politika soudržnosti 2014 - 2020. In: *Evropská komise* [online]. 2014. vyd. [cit. 2015-03-24]. Dostupné z:[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/informat/2014/iti\\_cs.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/iti_cs.pdf)

Strategie regionálního rozvoje 2014 - 2020. In: *Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky* [online]. 2013 [cit. 2015-03-24]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf>

Strategie ITI Olomoucké aglomerace. In: *Olomoucká aglomerace* [online]. 2015 [cit. 2015-03-24]. Dostupné z: [http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/16\\_/16335/iti-pracovni-verze-20150223a.cs.pdf](http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/16_/16335/iti-pracovni-verze-20150223a.cs.pdf)

COUFAL, Jan. *Analýza (de)koncentračních procesů ve vybraných regionech ČR*. Olomouc, 2012. Dostupné z: [http://geography.upol.cz/soubory/studium/dp/2012-rg/2012\\_Coufal.pdf](http://geography.upol.cz/soubory/studium/dp/2012-rg/2012_Coufal.pdf). Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie. Vedoucí práce Mgr. Petr Kladivo, Ph.D.

KRAFT, Stanislav, HALÁS Marián, VANČURA Michal. The delimitation of urban hinterlands based on transport flows: a case study of regional capitals in the Czech Republic. *Moravian geographical reports* [online]. 2014, č. 22, s. 24-32 [cit. 2015-04-17]. Dostupné

z:<http://geography.upol.cz/soubory/lide/halas/clanky/Kraft,Halas,Vancura-MGR.pdf>

MALÝ, Jiří. *Srovnání metropolitních areálů Prahy a Brna*. Brno, 2012. Dostupné z:[http://is.muni.cz/th/223078/prif\\_m/diplomova\\_prace\\_Jiri\\_Maly.pdf](http://is.muni.cz/th/223078/prif_m/diplomova_prace_Jiri_Maly.pdf). Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Mgr. Ondřej Mulíček, Ph.D.

Rozmístění a koncentrace obyvatelstva. In: *Český statistický úřad* [online]. 2001, 18.3.2015 [cit. 2015-04-10]. Dostupné z:[https://www.czso.cz/documents/10180/25385875/15506946+kap\\_I\\_02.pdf/2598f8f9-a24e-44f2-a4b3-f783b2282b67?version=1.0](https://www.czso.cz/documents/10180/25385875/15506946+kap_I_02.pdf/2598f8f9-a24e-44f2-a4b3-f783b2282b67?version=1.0)

Standard Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas. In: *United States Census Bureau*: [online]. 2013, 6.5.2013 [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: <http://www.census.gov/population/metro/>

Strategie Evropa 2020. *Evropská komise: Evropa 2020* [online]. 2010 [cit. 2015-04-10]. Dostupné z:[http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_cs.htm)

UHNAVÁ, Markéta. *Srovnání metropolitních areálů velkých českých měst*. Brno, 2008. Dostupné z:[http://is.muni.cz/th/76588/prif\\_m/diplomova\\_prace.pdf](http://is.muni.cz/th/76588/prif_m/diplomova_prace.pdf). Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Mgr. Ondřej Mulíček, Ph.D.

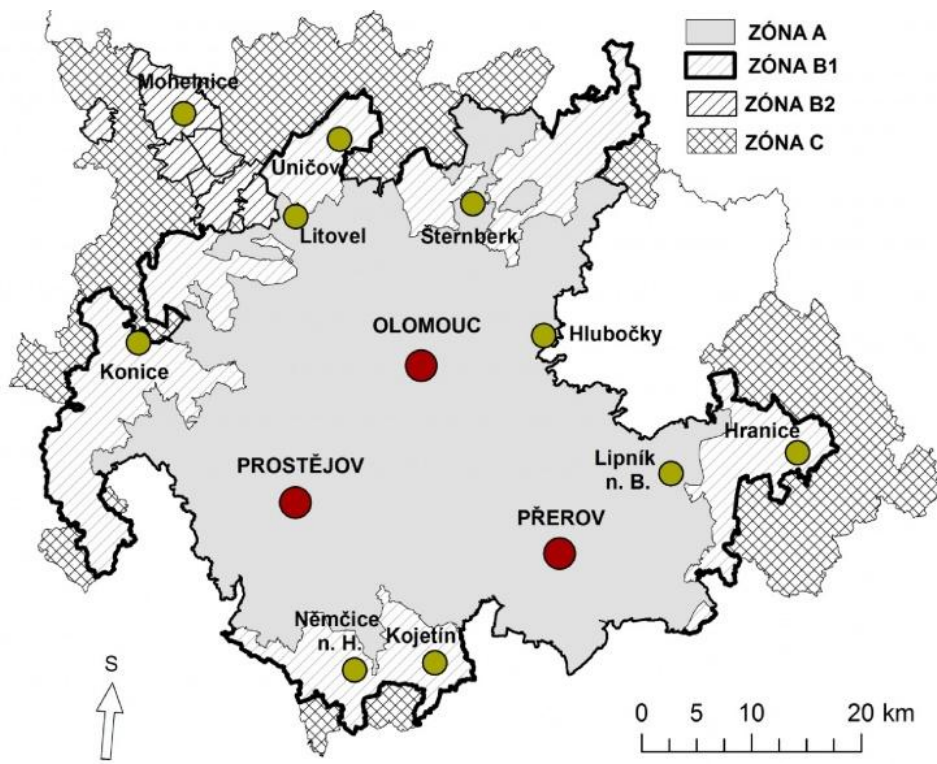
## 16 SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
EAO	ekonomicky aktivní obyvatelstvo
SLDB	Sčítání lidí, domů a bytů
USA	United States of America
EHSV	Evropský hospodářský a sociální výbor
CBD	Central Business District
EU	Evropská unie
ITI	Integrated Territorial Investments
IPRÚ	Integrované plány rozvoje území
CLLD	Komunitně vedený místní výbor
SAP	Společný akční plán
AMZ	Areály maximálního zalidnění
KV	Komplexní velikost
CBSA	Core Based Statistical Area
SMA	Standard Metropolitan Areas
SMSA	Standard Metropolitan Statistical Area
MSA	Metropolitan Statistical Area
FUAs	Functional Urban Areas
ESPON	European Spatial Planning Observation Network
METREX	The network of Metropolitan Regions and Areas
IMO	International Metropolitan Observatory
NSR	Německá spolková republika

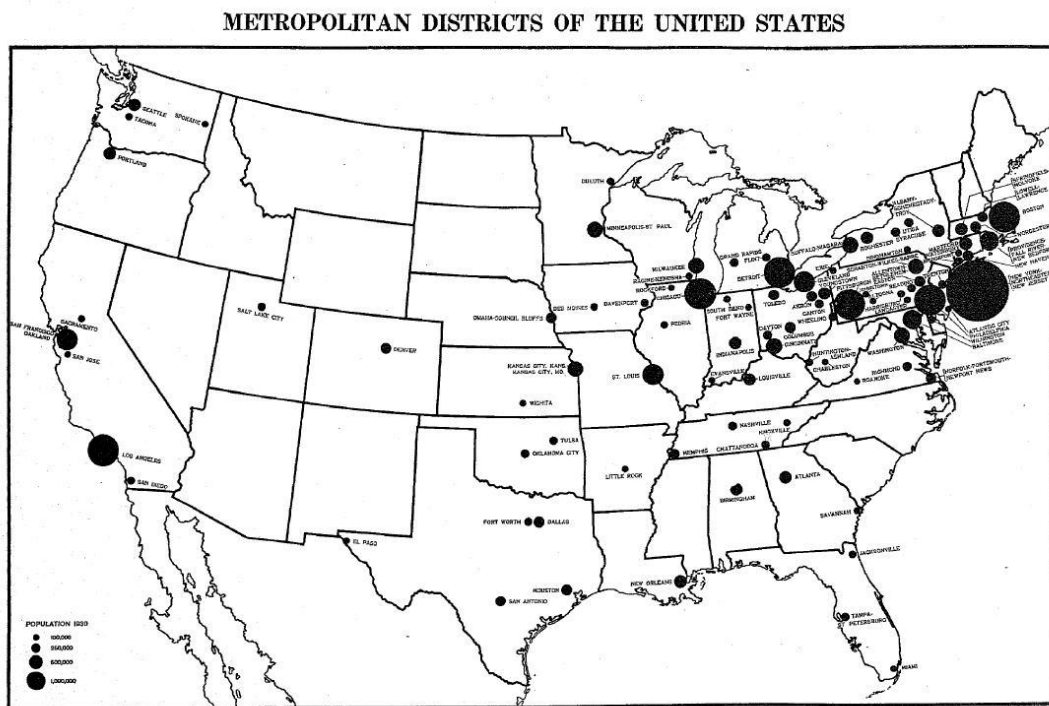
## 17 PŘÍLOHY

- Příloha 1** Mapa Olomoucké aglomerace
- Příloha 2** Vymezení metropolitních oblastí Spojených států amerických v roce 1921
- Příloha 3** Vymezení metropolitních oblastí Spojených států amerických v roce 1950
- Příloha 4** Vymezení metropolitních oblastí Spojených států amerických v roce 1999
- Příloha 5** Vymezení metropolitních a mikropolitních oblastí USA a Portorika v roce 2013
- Příloha 6** Areály maximálního zalidnění v ČR v roce 2011 – pětinasobek hustoty zalidnění
- Příloha 7** Areály maximálního zalidnění v ČR v roce 2011 – desetinásobek hustoty zalidnění
- Příloha 8** Srovnání metropolitních areálů Hampla (2005) a dopravního zázemí krajských měst České republiky
- Příloha 9** Srovnání dopravních zázemí krajských měst a zázemím vymezeným na základě pracovní dojížděky
- Příloha 10** Dopravní zázemí krajských měst České republiky v roce 2010





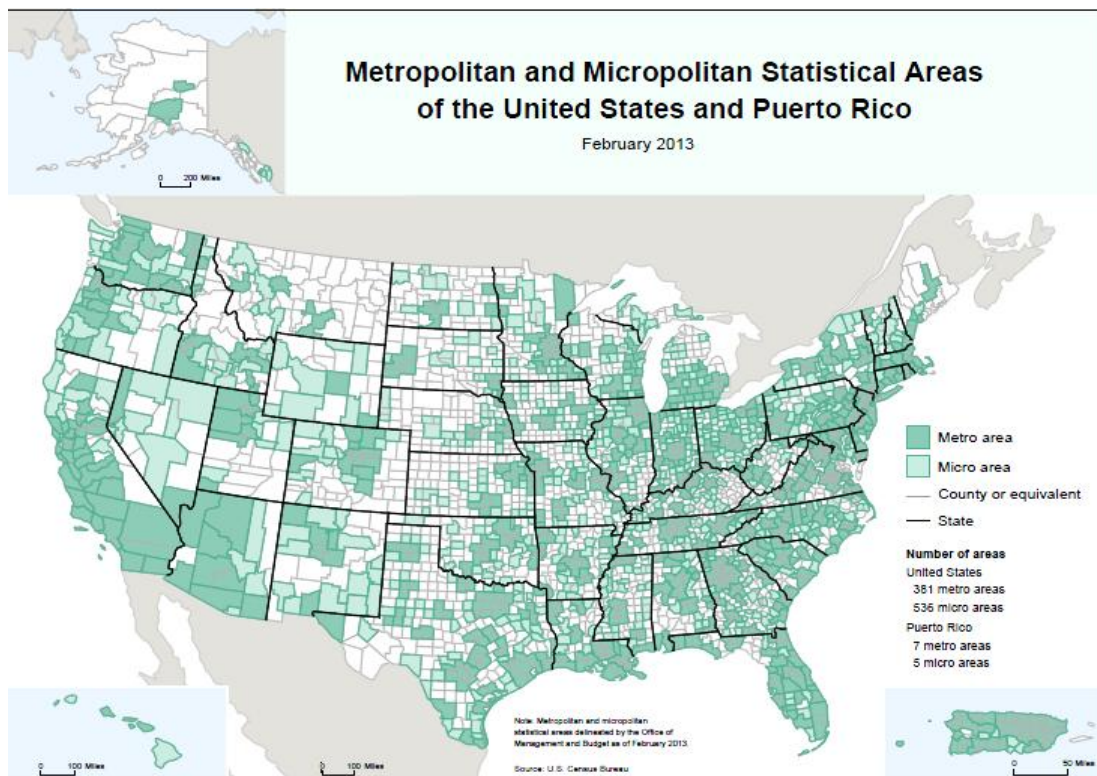
**Příloha 1** Mapa olomoucké aglomerace, zdroj: Strategie ITI Olomoucké aglomerace, 2015



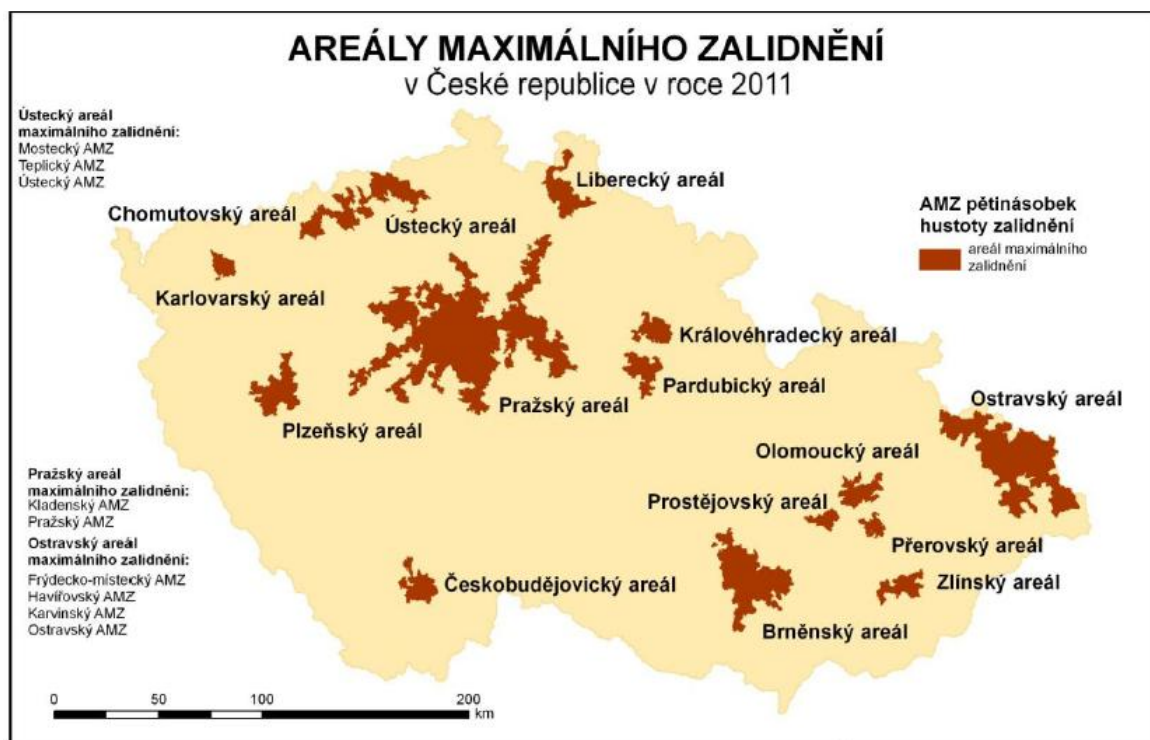
**Příloha 2** Vymezení metropolitních oblastí Spojených států amerických v roce 1921, zdroj: census.gov, 2015



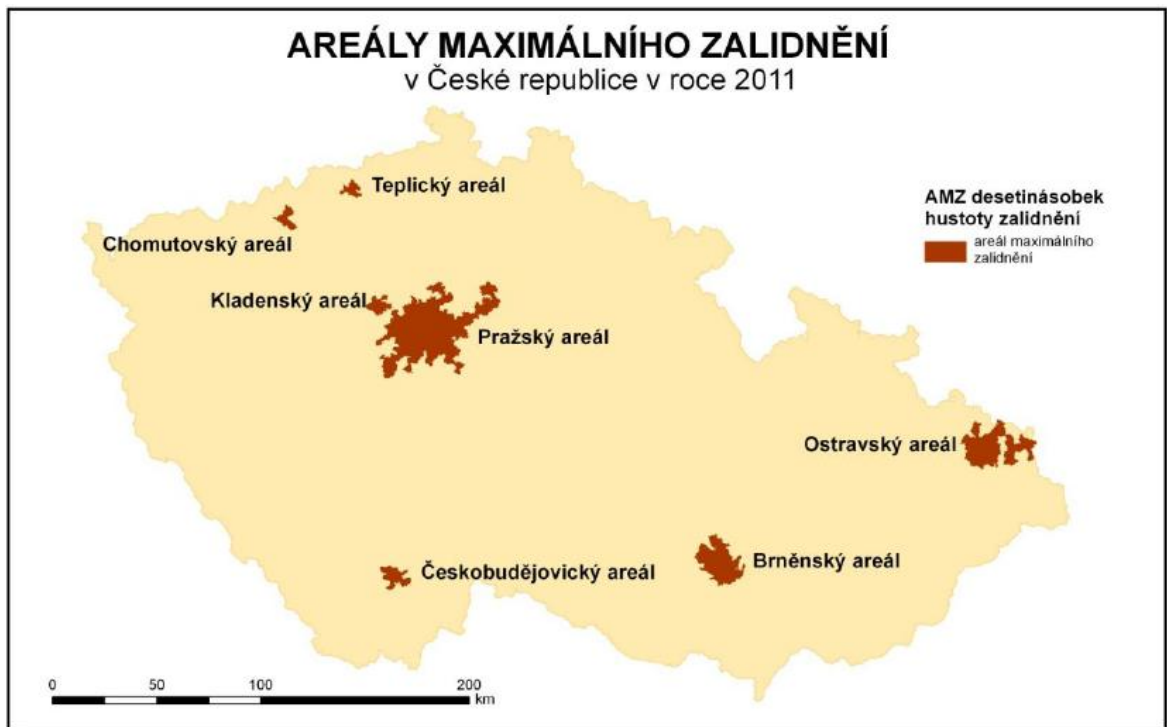




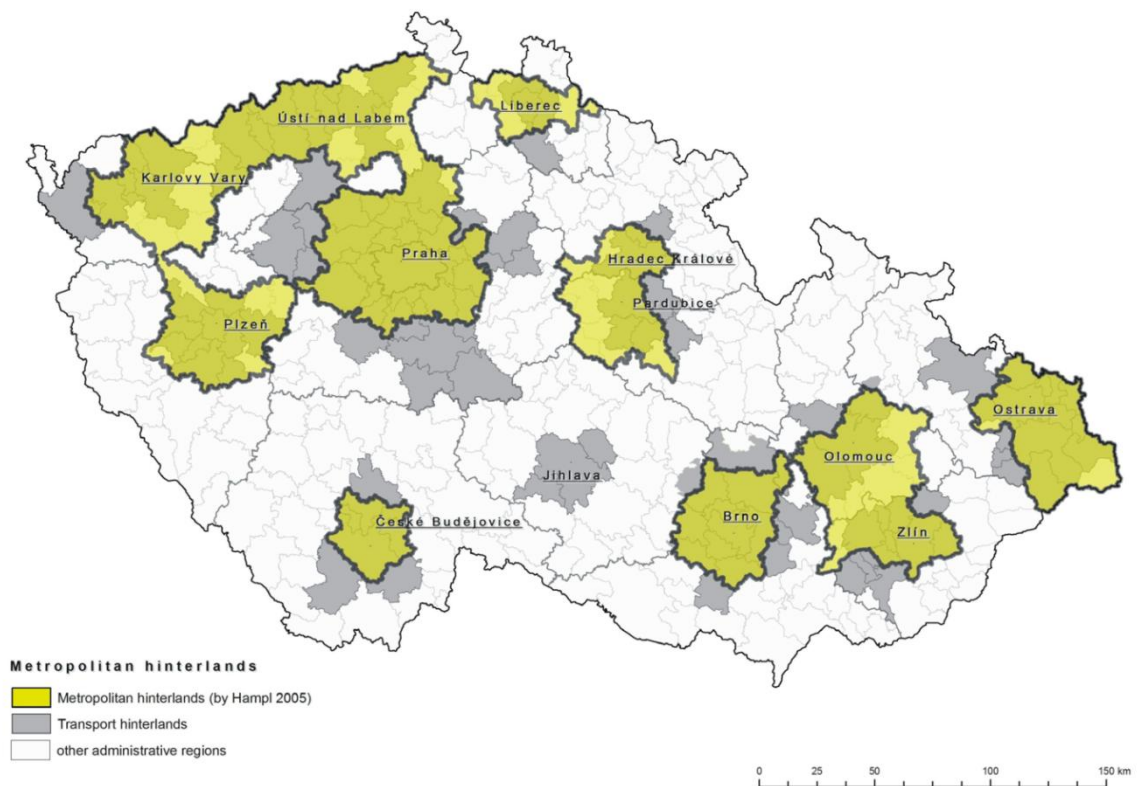
**Příloha 5** Vymezení metropolitních a mikropolitních oblastí Spojených států amerických a Portorika v roce 2013. Zdroj: census.gov, 2015



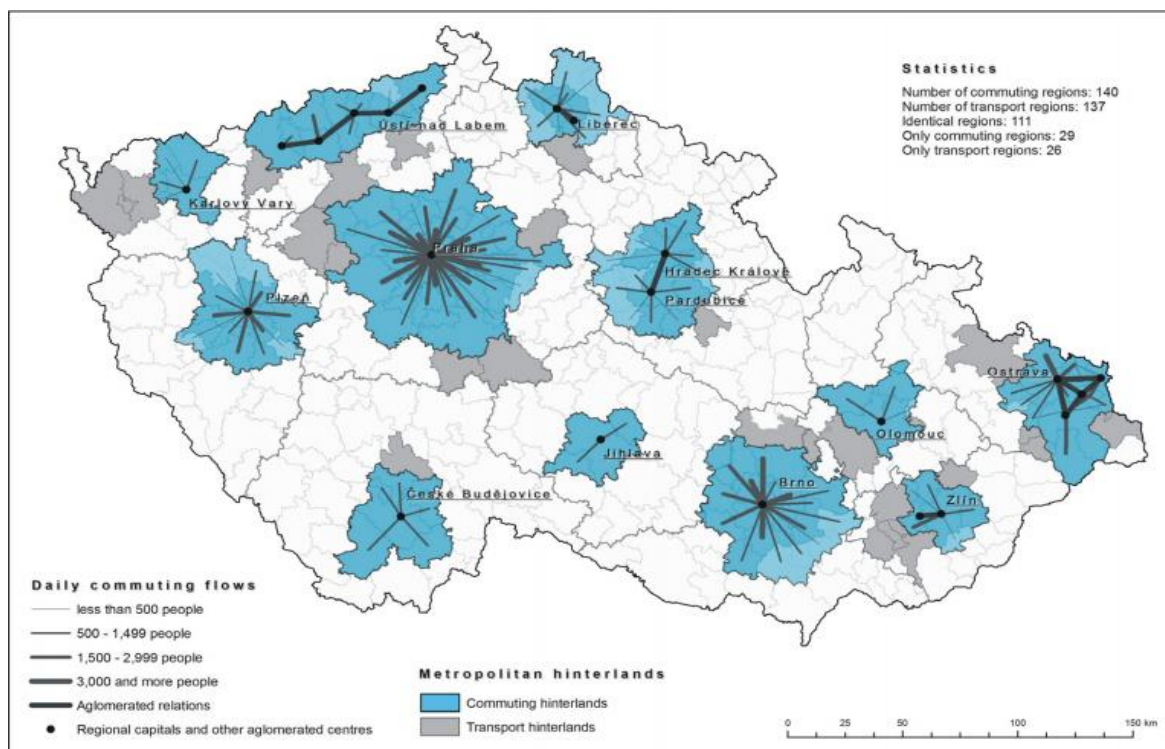
**Příloha 6** Areály maximálního zalidnění v ČR v roce 2011 – pětinasobek hustoty zalidnění. Zdroj: Coufal, 2012



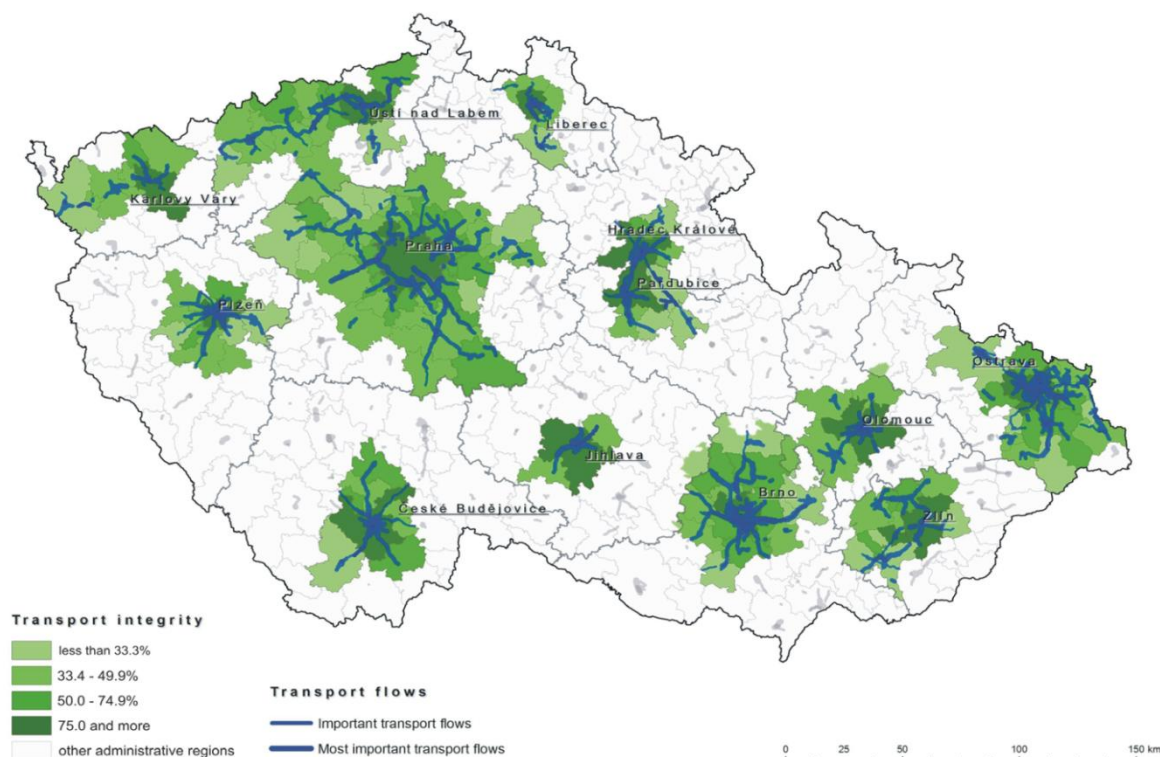
**Příloha 7** Areály maximálního zalidnění v ČR v roce 2011 – desetinásobek hustoty zalidnění. Zdroj: Coufal, 2012



**Příloha 8** Srovnání metropolitních areálů Hampla (2005) a dopravním zázemím krajských měst České republiky. Zdroj: Kraft, Halás, Vančura, 2014



**Příloha 9** Srovnání dopravních zázemí krajských měst a zázemím vymezeným na základě pracovní dojížděky. Zdroj: Kraft, Halás, Vančura, 2014



**Příloha 10** Dopravní zázemí krajských měst České republiky v roce 2010. Zdroj: Kraft, Halás, Vančura, 2014