

Richard Pouš
Geografia mesta

**Fakulta prírodných vied Univerzity Mateja Bela
Banská Bystrica 2013**

recenzenti:**anotácia:**

Vysokoškolská učebnica z odboru urbánnej geografie charakterizuje mesto ako časť krajinnej sféry z priestorového a systémového uhla pohľadu. Obsahuje prehľad vývoja geografie mesta, bádateľských prístupov a odbornej literatúry. Analyzuje chápanie základných pojmov urbánnej geografie, hodnotí vývojové, kvalitatívne a kvantitatívne znaky urbanizovanej krajiny a jej súčasné transformačné trendy.

The textbook of urban geography describes a city as a part of landscape from the spatial and systematic point of view. It includes an overview of development in urban geography, investigative approaches and scientific literature. It analyses the understanding of basic concepts in urban geography and evaluates the developmental, qualitative and quantitative characteristics of an urbanised land and its current transformation trends.

copyright:**ISBN:****financovanie:**

Úvod

1.Prehľad literatúry

2.Vývoj geografie mesta

- 2.1 Od staroveku do prelomu 18. a 19. storočia
- 2.2 Od 19. storočia približne do 50. rokov 20. storočia
- 2.3 Od konca 2. svetovej vojny do konca 70. rokov
- 2.4 Od konca 70. rokov dodnes
- 2.5 Vývoj na Slovensku

3.Geografia mesta ako veda, jej špecifiká a predmet záujmu

4.Vzťah geografie mesta k iným vedám

5.Metódy výskumu

- 5.1 Metódy zberu dát
- 5.2 Analytické metódy
- 5.3 Metódy geografickej syntézy

6.Používané priestorové jednotky výskumu

7.Definícia mesta

8.Hranice mesta

9.Vznik miest

10.Mestá v rôznych spoločenských formáciách

- 10.1 Predindustriálne mestá
- 10.2 Industriálne mestá
- 10.3 Postindustriálne mestá

11.Poloha mesta

- 11.1 Absolútna poloha
- 11.2 Relatívna poloha
 - 11.2.1 Relatívna poloha z hľadiska kvantity
 - 11.2.2 Relatívna poloha z hľadiska kvality

12.Funkcie mesta

- 12.1 Mestá bez vlastnej hospodárskej základne
- 12.2 Mestá s vlastnou hospodárskou základňou
 - 12.2.1 Monofunkčné mestá
 - 12.2.2 Polyfunkčné mestá
- 12.3 Teória ekonomickej bázy mesta
- 12.4 Centrálné funkcie

13.Vnútoraná štruktúra mesta

- 13.1 Fyzicko-geografická subštruktúra
- 13.2 Morfológická subštruktúra
 - 13.2.1 Adičné procesy
 - 13.2.2 Transformačné procesy
 - 13.2.3 Pôdorys mesta
- 13.3 Funkčná subštruktúra
 - 13.3.1 Funkčné areály
 - 13.3.2 Rozmiestnenie funkčných areálov
 - 13.3.3 Modely funkčnej subštruktúry mesta
 - 13.3.3.1 *Model koncentrických zón rezidenčnej diferenciácie*
 - 13.3.3.2 *Sektorový model*
 - 13.3.3.3 *Viacjadrový model*
- 13.4 Sociálno-demografická subštruktúra
 - 13.4.1 Rozmiestnenie hustoty obyvateľstva v priestore mesta

- 13.4.2 Faktorové ekológie
- 13.5 Faktory organizácie priestorovej štruktúry
- 13.6 Smery výskumu priestorovej štruktúry mesta
- 14. Priestorový rast mesta**
 - 14.1 Rast mesta vo vnútri
 - 14.2 Rast mesta navonok
- 15. Veľkosť mesta**
 - 15.1 Malé mestá
 - 15.2 Mestá strednej veľkosti
 - 15.3 Veľkomestá
 - 15.4 Miliónové mestá
 - 15.5 Megamestá
- 16. Vzťah medzi veľkosťou a poradím mesta v sídelnom systéme**
- 17. Mesto a zázemie**
 - 17.1 Členenie zázemia mesta
 - 17.2 Typy väzieb medzi mestom a zázemím
 - 17.3 Charakter väzieb medzi mestom a zázemím
 - 17.4 Rozdiely vo využití územia
- 18. Od mesta po ekumenopolis**
 - 18.1 Aglomerácia
 - 18.2 Konurbácia
 - 18.3 Megalopolis
 - 18.4 Ekumenopolis
- 19. Hierarchia miest**
 - 19.1 Metropola
 - 19.2 Metropolizácia
- 20. Sídelný systém**
 - 20.1 Základné zložky sídelného systému
 - 20.2 Typizácia sídelných systémov
 - 20.3 Základné vlastnosti sídelného systému
 - 20.4 Sídelný systém Slovenska
- 21. Urbanizácia**
 - 21.1 Aspekty urbanizácie
 - 21.2 Dva pohľady na urbanizáciu
 - 21.3 Definovanie urbanizácie
 - 21.4 Hodnotenie urbanizácie
 - 21.4.1 Miera urbanizácie
 - 21.4.2 Tempo urbanizácie
 - 21.5 Modely urbanizácie
 - 21.6 Fázy urbanizácie
- 22. Transformačné procesy súčasného vývoja mesta**
 - 22.1 Transformačné procesy podľa výskytu v rôznych typoch miest
 - 22.2 Transformačné procesy v geneticky odlišných častiach mesta
 - 22.3 Transformačné procesy v subštruktúrach vnútornej štruktúry mesta
 - 22.4 Konkrétne transformačné procesy
 - 22.4.1 Suburbanizácia
 - 22.4.2 Deurbanizácia
 - 22.4.3 Reurbanizácia
 - 22.4.4 Duálne mesto

- 22.4.5 Regresia sociálno-ekonomického statusu
- 22.4.6 Ruralizácia alebo rustifikácia
- 22.4.7 Revitalizácia
- 22.4.8 Intenzifikácia
- 22.4.9 Gentrifikácia
- 22.4.10 Komericializácia
- 22.4.11 Recesia a úhorovanie
- 22.4.12 Funkčná fragmentácia
- 22.4.13 Deindustrializácia a demilitarizácia
- 22.4.14 Sakralizácia
- 22.4.15 Automobilizácia
- 22.4.16 Ekologizácia

23.Obraz mesta

- 23.1 Metodika a ciele výskumu obrazu mesta
- 23.2 Súľasti obrazu mesta
- 23.3 Generické mesto

Zoznam literatúry

Internetové zdroje

Vecný register

ÚVOD

Sídla všeobecne a mestá zvlášť sú najkomplikovanejším prvkom krajinej sféry a samozrejme sú aj najdôležitejšími uzlami ľudských aktivít. Preto sú aj jednými z najstarších a najčastejších objektov záujmu a výskumu geografie, či už v snahe o ich poznanie, kontrolu alebo optimalizáciu ich fungovania. Dokladom toho je napríklad aj jedno z najstarších, „kartograficky“ doložených vyjadrení reality, takzvaná pavlovská mapa z južnej Moravy (asi 23 000 – 25 000 rokov pred naším letopočtom), na ktorej je pravdepodobne znázornená poloha pravekej osady v meandroch Dyje.

Geografia ako komplexná, syntetizujúca veda, ktorú v urbánnych štruktúrach zaujímajú najmä priestorové charakteristiky a vzťahy, má práve vďaka vyššie vymenovaným vlastnostiam mestských sídiel dôležitú úlohu pri ich poznávaní, ale aj pri ich plánovaní a vylepšovaní.

Problematika geografie mestských sídiel je (tak ako mestá samotné) veľmi zložitá, ale predovšetkým dynamická vo svojom vývoji. Pretože od vydania posledných učebných textov z geografie sídiel (Baran a Bašovský 1998) uplynula relatívne dlhá doba, a to najmä vzhľadom k dynamickému spoločenskému a ekonomickému vývoju u nás, táto učebnica má viaceré ambície:

- reagovať na aktuálny vývoj vo svete
- interpretovať problematiku geografie mesta v duchu nových poznatkov tejto vedy
- transformovať pre študijné účely aj prehľad tých tém, ktoré doteraz boli prezentované len formou odborných štúdií.

Učebnica je zameraná na problematiku geografie mesta z dvoch hlavných dôvodov. Prvým je fakt čoraz väčšej špecializácie aj v rámci geografie sídiel, keď sa čoraz častejšie dostávajú do popredia pojmy ako „urbánna geografia“ a „rurálna geografia“. Navyše odlišný charakter týchto dvoch subdisciplín geografie sídiel vedie aj v medzipredmetových vzťahoch k rozdielom – kým problematika miest je viac prepojená s geografiou priemyslu, urbanizmom, priestorovou ekonomikou, sociológiou, urbánnou ekológiou a podobne, rurálna geografia je tradične prepojená s geografiou poľnohospodárstva, krajinou ekológiou, morfogeografiou a inými vedami. Druhým dôvodom sú aktuálne a kvalitné študijné texty s problematikou geografie vidieka a vidieckych sídiel, ktoré boli v posledných rokoch na Slovensku publikované – patria sem hlavne práce Zubriczkého (2003, 2005) a Spišiaka (2005).

Na druhej strane urbanizačné procesy nemožno chápať len v ich obmedzení na mestá. Vo väčšine krajín sveta dnes zasahujú celú spoločnosť vrátane vidieckych sídiel a v extrémne urbanizovaných postindustriálnych regiónoch už stratilo zmysel dichotomicky rozdeľovať sídla na vidiecke a mestské. Preto mnohé poznatky v nasledujúcich kapitolách je možné úspešne aplikovať aj v tej časti geografického priestoru, ktorý bol donedávna tradične považovaný za vidiecky.

V nasledujúcich kapitolách si pozorný čitateľ isto všimne absenciu presných definícií. Ak predsa text definície ponúka, nevyhýba sa ani alternatívnym výkladom a snaží sa klásť otázky. Práve v tom je jedno zo špecifik sociálne zameranej geografie, že javy a procesy nedefinuje, ale vysvetľuje. Akákoľvek klasicky chápaná definícia, týkajúca sa výsledkov ľudskej činnosti v krajine, má totiž výrazné kultúrne, časové a priestorové obmedzenia. Pre humánnu geografiu ako celok platí dôraz na snahu o pochopenie javov a procesov, odhaľovanie ich príčin a následkov, nie na memorovanie poučiek a vzorcov. To bol aj jeden z hlavných zámerov tejto knihy. Azda jej štúdium prispeje ku splneniu takto stanovenej úlohy a poslúži ako základný odrazový mostík ku štúdiu priestorových zákonitostí urbanizačných procesov a javov.

Učebnica je určená predovšetkým študentom geografie na vysokých školách, ale môže pomôcť pri pochopení niektorých súvislostí aj študentom príbuzných odborov: demografie, územného plánovania, sociológie, urbanizmu, priestorovej ekonomiky, krajinnej ekológie či politológie a samozrejme všetkým, ktorým nie je cudzia problematika fungovania ľudských sídiel - v rámci odborného alebo osobného záujmu. Prvoradým motívom pri písaní učebnice bol vznik odborného a aktuálneho, ale aj čitateľsky prijateľného textu. Poďakovanie preto patrí najmä recenzentom, ktorí výraznou mierou prispeli ku zvýšeniu kvality a informačnej hodnoty textu, a takisto Ľubomírovi Sujovi a Mgr. Ľubošovi Balážovičovi, PhD. z Katedry geografie, geológie a krajinnej ekológie FPV UMB v Banskej Bystrici za technickú a grafickú pomoc.

Banská Bystrica, september 2013

1. PREHLAD LITERATÚRY

Táto učebnica nemá ambíciu stať sa reprezentatívnym prehľadom urbánno-geografickej problematiky v celej jej šírke, preto nasledujúce riadky sú len súhrnom základnej a hlavne v našich podmienkach dostupnej literatúry, ktorá prispela ku vzniku týchto učebných textov.

Základné prehľadové diela typu vysokoškolských učebníc z oblasti geografie sídiel boli pre tieto učebné texty predovšetkým teoretickým východiskom práce. Slúžili ako zdroj informácií o hlavných urbanizačných trendoch a o teoretických prístupoch k problematike v čase ich vzniku. Zo zahraničných autorov to boli Schwarzová (1959), Beaujeu-Garnier a Chabot (1971), Kielczewska-Zaleska (1974), Maik (1992), Hall (1998), Szymańska (2007, 2008), v našich podmienkach Doberský (1958), Votrubec (1980), Chalupa a Tarabová (1990), Baran a Bašovský (1998).

Podobne podnetné boli širšie zamerané práce, kde jednou z ich častí boli aj kapitoly z geografie sídiel: Král (1946), Ivanička (1971, 1983), Häufner (1984), Toušek a kol. (2008), Hubbard a kol. (2008).

Regionálno-geografický prístup k problematike sídiel (hlavne mestských) a ich odlišný vývoj a charakter v jednotlivých častiach sveta prezentujú George (1956) a Short (1994). V podmienkach Slovenska najobširnejšie rozpracoval túto problematiku Verešík (1974).

Užšie zamerané práce boli východiskom pri spracovaní jednotlivých čiastkových problémov. Problém urbanizácie v rámci makroregiónov sveta je detailne spracovaný v knihe Ozerovej a Pokšiševského (1981). Sídliškám ako typickému fenoménu socialistickej urbanizácie sa venoval Musil a kolektív (1985), materiálnej substancii sídiel a bývania Očovský (1989). Guziková (1974) sa zaoberala hľadaním východísk a nových koncepcií pre výskum čoraz väčších mestských a hlavne veľkomestských priestorových útvarov - pretože už v tej dobe bolo jasné, že mestá sa stávajú najdôležitejším prostredím existencie ľudstva a je nutné sa vážne zamýšľať nad metódami riadenia ich organického vývoja.

Dôležitým zdrojom informácií boli práce, analyzujúce témy jednak novšie a jednak také, ktoré nie sú tradičnou súčasťou obsahu učebných textov. Napríklad Matlovič (1998) veľmi podrobne rozoberá teoreticko-metodologické aspekty geografického prístupu k výskumu vnútornej priestorovej štruktúry mesta, ale v práci podáva aj detailný prehľad a klasifikáciu výskumných smerov, škôl a prístupov k tejto problematike. Pred ním sa obširne tomuto problému venoval Korcelli (1974). Konceptuálne a metodologické problémy súčasného výskumu mesta z pohľadu geografie (ale aj niekoľkých ďalších vied) sú obsahom súboru príspevkov pod názvom Město: proměnlivá nesamozřejmost (Ferenčuhová a kol. 2009). Podobne „multivedný“ pohľad na problematiku urbánneho vývoja ponúka zborník príspevkov Urbánne a krajinné štúdie Nr.3 (ed. Matlovič 2000b). Čisto urbánno-geografickým pohľadom na kľúčové koncepty, problémy a otázky súčasného výskumu mesta je kniha Lathama a kol. (2009). Editori Roberts a Sykes (2004) sa zas zaoberajú len (relatívne úzko vymedzeným) problémom reurbanizácie a regenerácie mestského prostredia, ktorý rezonuje najmä v postindustriálnych štátoch, kým v našich podmienkach zatiaľ ešte nie je veľmi populárny. Ich analýza príčin tohto procesu a predchádzajúceho vývoja reurbanizovaných miest ale ponúka námet na zamyslenie, kam smeruje vývoj aj v našich mestách a ako predchádzať jeho negatívnym sprievodným javom. Bližšie našej realite a preto aj hlboko analyzované sú problémy takzvaných „postsocialistických“ miest.

Príkladom sú výstupy každoročného stretnutia urbánnych (nielen) geografov v Lodži (Jazdzewska 2001). Kompletný prehľad výskumu postsocialistického mesta v urbánnej geografii na Slovensku po r. 1989 podáva Matlovič a kol. (2009).

Z vied príbuzných geografii sú pre štúdium geografie mesta podnetné najmä práce z urbanizmu a územného plánovania (napríklad Zalčík 1981, Šteis 1985) kvôli pochopeniu mechanizmov priestorového rastu miest, ale aj riadenia a optimalizácie tohto procesu. Sociológia (Giddens 1999, Gajdoš a Moravanská 2011) poskytuje hlavne vysvetlenie správania a rozhodovania sa ľudí ako dominantného faktora väčšiny zmien. Pre komplexné pochopenie fungovania mesta ako prírodno-technického ekosystému je čoraz dôležitejšie štúdium urbánnej ekológie (Supuka a kol. 2000, Marzluff a kol. 2008) - aj v súvislosti s moderným pohľadom na mesto (a sídlo všeobecne) ako na organickú súčasť krajiny v snahe o jeho trvalú udržateľnosť.

2.VÝVOJ GEOGRAFIE MESTA

Mestá boli od nepamäti v centre záujmu, či už vedcov samotných, alebo obchodníkov, vojakov, politikov či kolonizátorov. Tak ako sa mení pohľad na mesto v závislosti od rôznych záujmov, tak aj v rámci samotnej geografie sa prístup k výskumu mesta menil v jednotlivých historických etapách v závislosti od prevládajúcej paradigmy (používaného teoretického a metodologického aparátu a tematického zamerania výskumov). Pre lepšie porozumenie vývoju geografie mesta môžeme definovať 4 historické etapy. Nie sú samozrejme ostro ohraničené a navzájom sa do istej miery prelínajú, ale začiatok aj koniec každej z nich súvisí s veľkými paradigmatickými zmenami, ktoré poznačili celý systém vied, nielen geografiu.

2.1 Od staroveku do prelomu 18. a 19. storočia

Väčšina prác, ktoré by sme mohli charakterizovať ako urbánno-geografické, sú opisy a základná štatistika (počet obyvateľov, existencia hradieb, mestské výsady, počet vojska, termíny konania trhov...). Sú jednoduchým popisom sídiel v rámci cestopisov, správ o krajinách, ale aj v rámci širšie koncipovaných prác, zaoberajúcich sa vzťahom človeka a krajiny. Poznatky o mestách boli jednými z hlavných, ale hlbšie neanalyzovaných informácií pre obchodníkov, vojakov, cestovateľov, alebo v rámci regionálnej a politickej geografie. Rozvoj obchodu a kolonializmu (v staroveku, stredoveku aj v novoveku) zapríčinil rozmach výskumov so zameraním na vplyv geografickej polohy na hospodársky rozvoj miest a uspokojovanie potrieb ich obyvateľov.

Súvislosť s týmto obdobím má Kantovo filozofické zdôvodnenie geografie ako protovedy, ktorá ako veda chorografická („miestoopisná“ – skúmajúca javy v jednom čase na jednom mieste) má za úlohu predovšetkým poskytovať poznatky pre iné vedy. Toto zdôvodnenie často dodnes využívajú niektorí geografi pre zdôraznenie špeciálneho postavenia geografie medzi vedami.

2.2 Od 19. storočia približne do 50. rokov 20. storočia

V tejto etape sa vytvorili základy súčasnej geografie miest. Rozvoj vied v 19. storočí priniesol prechod od geografie opisnej kvysvetľujúcej (chorologickej). Sídelné javy a procesy začali byť podrobované porovnávacím a klasifikačným výskumom, sídelná geografia sa najprv rozvíjala v rámci tzv. geografie človeka (F.Ratzel:

Anthropogeographie, 1882, 1891; O. Schlüter: Die Ziele der Geographie des Menschen, 1906; J. Brunhes: La Géographie Humaine, 1911; J. Král: Zeměpis člověka, 1946). Posledným veľkým dielom geografie človeka bola trojzväzková práca Les fondements de la géographie humaine (M. Sorre 1952). Za zakladateľov sídelnej geografie sú pokladaní O. Schlüter, ktorý sa venoval rurálnym sídlam (Bemerkungen zur Siedlungsgeographie, 1899) a K. Hassert (Die Städte geographisch betrachtet, 1907), ktorý syntetickým a systematickým spôsobom predstavil vtedajší súhrn geografických poznatkov o mestách. Okrem toho ale klasifikoval aj vtedajšie výskumné problémy v geografii miest: otázky vzniku a polohy mesta, úlohy komunikácií ako faktora rozvoja mesta, ale aj problémy priestorovej štruktúry, fyziognómie a funkcií mesta. V geografických učebniciach sa už koncom 19. storočia začínajú objavovať rozsiahle state, venované mestám.

Túto etapu vývoja geografie mesta charakterizuje aj veľký počet empirických prác (hlavne monografií miest alebo mestských systémov), ktorých cieľom bolo dokázať, že výlučnosť miest spočíva v ich uzlovom postavení v rámci sídelného systému. Jednou z najznámejších monografií je práca R. Blancharda o Grenobli z roku 1911.

Charakteristickou črtou tejto etapy je aj polozenie teoretických a metodologických základov geografického štúdia miest. Napríklad P. Geddes zaviedol nové pojmy konurbácia a megalopolis, M. Auroousseau uverejnil v r. 1924 prvý prehľad štúdií z geografie miest. Teoretické základy výskumu priestorovej štruktúry mesta pochádzajú z 20. rokov 20. storočia z takzvanej „Chicagskej školy sociálnej ekológie“. V geografii miest mala veľkú úlohu práca R.D. McKenzieho o vzťahu hospodárskeho a priestorového rastu mesta z roku 1933. V tom istom roku predstavil svoj teoretický model rozmiestnenia a hierarchie miest W. Christaller. Tieto práce zároveň pripravovali pôdu pre nástup tretej etapy prístupu ku geografickému výskumu mesta, ktorá sa začala po 2. svetovej vojne.

Filozofický základ tejto druhej etape vývoja geografie miest poskytol C. Ritter, ktorý položil vedecké základy geografie. Na rozdiel od Kanta zdôraznil genetický prístup, teda do výskumov pridal aj aspekt času, nielen miesta. Cieľom mal byť výskum a odhalenie účelu, ktorý majú jednotlivé javy daný vopred (teleologický prístup). Preferoval holistický výklad – všetko je v jednote a vzájomnom vzťahu, štúdium odlišností na základe komparatívnej (porovnávacej) metódy má viesť k rozpoznaní jednoty v zdánlivej diverzite.

Darwinizmus priniesol naopak hľadanie príčin (nie účelu) pozorovaných javov (kauzálna vysvetlenie). F. Ratzel prispel doktrínou environmentálneho determinizmu, podľa ktorej ľudské výtvory sú ovplyvnené hlavne charakterom prostredia a prírodnými zákonmi.

Paradigmou prvých dvoch etáp geografie mesta (a celej geografie) je možné nazvať **popisnou**. Hlavnou metódou bol systematizujúci popis, výskumy boli zamerané na tradičné hodnotenie rozmiestnenia sídelných javov v priestore a na analýzu ich priestorovej diferenciácie, s cieľom charakterizovať špecifickú situáciu v skúmanom priestore. V rámci humánnej geografie sa vyšpecifikovali viaceré výskumné smery, podstatné svojim vplyvom aj pre rodiacu sa geografiu mesta:

- 1.) **Humánna geografia pod vplyvom determinizmu** (F. Ratzel, W.M. Davis, E. Ch. Semple, E. Huntington...): napríklad Semple uviedol svoju knihu slovami „Človek je produktom zemského povrchu“. V extrémnom prípade sa dokonca Huntington obmedzil len na posudzovanie vplyvov podnebia na rozvoj sídiel. Negatívne sa prejavila úloha tzv. „sociálneho darwinizmu“ pri podpore imperiálnej rozpínivosti.

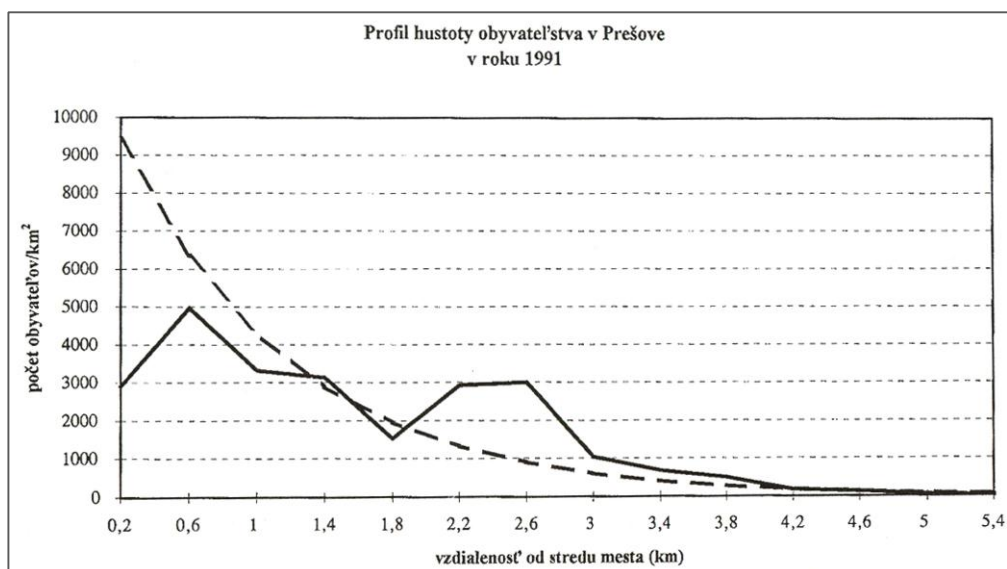
- 2.) **Kultúrna geografia** (C.Sauer, P.V.de la Blache...): jedna z kritických reakcií determinizmu, objektom záujmu je krajina (región, oblasť), ktorá je cieľavedome pretváraná človekom z prírodnej na kultúrnu. Tento smer ale preceňoval význam ľudskej kultúry na zmeny fyzikálnych a biologických procesov v krajine a zároveň nedocenil vplyv výrobných a spoločenských procesov. Vo výskume bol kladený dôraz na prácu v teréne a na regionálnu špecializáciu, dôležitou metódou bolo porovnávanie.
- 3.) **Regionálna geografia** (R.Hartshorne, D.Gregory...): dominovala v anglo-americkej vede pred 2. svetovou vojnou a po nej, s presahom (v niektorých prácach) až do 80. rokov. Dôraz kládla hlavne na popis špecifického, individuálneho v skúmanom priestore. Dominoval subjektivismus, pričom dosť nejasná bola definícia pojmu región (región vraj nemožno definovať objektívne, je do istej miery výtvorom myslenia geografa). Hlavnou metódou bol popis priestoru a regionálna diferenciácia bola hlavným poslaním výskumu.

2.3 Od konca 2. svetovej vojny do konca 70. rokov

Prehlbovanie teoretických základov problematiky, hromadenie poznatkov, možnosti počítačového spracovania údajov a rozširovanie počtu používaných výskumných metód prispeli ku sformovaniu samostatnej geografie miest už v 50. rokoch 20. storočia. Hlavnú úlohu dodnes hrajú tradičné a silné geografické školy vo Francúzsku (G. Chabot, P. George), Nemecku (W. Christaller, G. Schwarzková), Anglicku (M. Conzen), USA (Ch. Harris, E. Ullman), ZSSR (J. G. Sauškin, S. A. Kovalov, N.N.Baranskij), Poľsku (M. Dobrowolska, K. Dziewoński, L. Kosiński). Popri špecializovaných štúdiách sa vyskytuje mnoho syntetizujúcich diel, ktoré sa snažia usporiadať pojmy, prístupy, metódy v celej geografii mesta (P. George: *La Ville*, 1956, G. Schwarzková: *Allgemeine siedlungsgeographie*, 1966). Namiesto monografií a prípadových štúdií sa objavuje mnoho nových teoretických koncepcií a modelov, hlavne v oblastiach skúmania vnútornej priestorovej štruktúry miest a sídelných systémov. „Znovuobjavené“ boli aj staršie (vyššie spomínané) teoretické práce, napríklad Christallerova.

Paradigmu tohto obdobia by sme mohli nazvať **priestorovou**, pretože pre výskumné metódy bolo typické mohutné zavádzanie modelovania, štatistických a matematických metód a geografia bola prezentovaná ako veda, zameraná na skúmanie vlastností priestoru. Vo výskume dominovala snaha o nájdenie zákonitostí lokalizácie a priestorového usporiadania sídelných javov a procesov. Napríklad známe modely priestorovej štruktúry mesta z medzivojnového obdobia (koncentrický, sektorový, viacjadrový) boli podrobené intenzívnemu skúmaniu, revíziám a kritike. Existovali aj pokusy o vypracovanie univerzálne platnej teórie. Netýkalo sa to len geografie miest, ale celej humánnej geografie, ktorá sa takto snažila o preradenie od popisných vied ku zovšeobecňujúcim, s vybudovaným teoretickým a metodologickým aparátom (ktorý jej dovtedy chýbal). Záujem sa presunul od definovania areálovej diferenciácie (model opisno-informatívny) k teórii priestorovej organizácie (model opisno-teoretický). Vo výskumoch najvýraznejšieho bádateľského smeru - **kvantitatívnej geografie mesta** (F.K.Schaefer, B.J.L.Berry, W.Bunge...) absentovala spoločnosť a ľudský faktor. Vziať ich do úvahy by znamenalo oslabiť objektívnosť výskumov. Tie sa zamerali na priestorovú geometriu a fyzický priestor, nie na spoločenský priestor (ten sa nedal zmerať a jeho správanie bolo hodnotené ako nepredvídateľné). Príkladom sú modely zmien hustoty obyvateľstva v sídle (obr.1).

Obr.1 Aplikácia Clarkovho modelu zmien hustoty zaľudnenia pri výskume vnútornej priestorovej štruktúry mesta Prešov.



Zdroj: Matlovič (1998), upravené

2.4 Od konca 70. rokov

Súčasná etapa vývoja urbánnej geografie sa formuje na nových teoretických a metodologických základoch, zviazaných s presadzovaním humanistických a radikalistických ideí. Jej začiatky sú spojené s kritikou „odľudštenej“ geografie v predchádzajúcom období kvantitatívneho prístupu. Charakteristická je veľká rozvojová dynamika, rozširovanie okruhov výskumnej problematiky a s tým spojená fragmentácia vedy na subdisciplíny. Z nich každá má vlastnú dynamiku a vývojové špecifiká a snaží sa o potvrdenie svojej legitímnosti. Demokratizácia vedy, mobilita a dostupnosť informácií vedú až k „multiparadigmatizmu“ a konkurencii medzi viacerými názorovými platformami, čo v konečnom dôsledku napríklad neumožňuje porovnanie výsledkov jednotlivých výskumov. Hlavným sporom je ale to, akým spôsobom má geografia produkovať informácie: idiograficky alebo nomoteticky? Mesto je najzložitejším prvkom krajiny, preto môže byť študované každé zvlášť v jeho konkrétnych podmienkach (pretože zovšeobecňovať sa vraj nedá), alebo na základe modelov, platných všeobecne (tie sú zas veľmi zjednodušené). Aktuálnou otázkou je teda hľadanie konceptu, ktorý by premostil dichotómiu medzi nomotetickým a idiografickým spôsobom produkcie geografických poznatkov (Matlovič 2006).

Základ dominujúcej paradigmy súčasného obdobia vývoja urbánnej geografie je humanistický (riešenie problémov s dôrazom na človeka). Je možné nazvať ju paradigmou **spoločenskou**: typickou je snaha o identifikáciu a analýzu, ale aj o riešenie aktuálnych spoločenských problémov, snaha o aplikovateľnosť výsledkov výskumu, o prepájanie s príbuznými vedami a ich aparátom, čiže snaha o návrat k „humánosti“ vedy. Príkladom je sledovanie výsledkov volieb, politických rozhodnutí, fungovania regionálnej politiky a samosprávy, pripomienkovanie plánov reštrukturalizácie miest, vnímanie problémov životného prostredia vo vzťahu k trvalej udržateľnosti a podobne. V rámci tejto paradigmy vzniklo množstvo výskumných smerov, pritom ako uvádza Matlovič (1998), niektoré z nich nie sú ešte úplne vyprofilované:

- 1.) **Škola spoločenskej relevancie:** reakcia na zanedbávanie spoločenských problémov kvantitatívnymi prístupmi, súčasť širšieho prúdu vo vede, reagujúceho na zmeny

najmä v americkej spoločnosti na začiatku 70. rokov (ľudské práva, životné prostredie, boj s chudobou, feminizmus...). V začiatkoch to bol ale len povrchný popis študovaných fenoménov (napríklad sociálnej segregácie v mestách) bez pochopenia ich podstaty a príčin. Napriek tomu bol tento výskumný smer cenný ako medzistupeň k nasledujúcim koncepciám.

- 2.) **Behaviorálna geografia:** ďalšia z kritických reakcií na kvantitatívnu geografiu, ktorá pri modelovaní počítala s racionálne sa rozhodujúcim jedincom alebo skupinou. Behaviorálna geografia naproti tomu zaviedla výskum vnímania rizík, mentálnych máp, preferencií rozhodovania (kde chcem bývať?) a preferovala metódy ankety, dotazníka alebo rozhovoru. Preto bol výskum veľmi náročný na prácu v teréne a uplatniteľný len na malom území. Využíva sa pri štúdiu konkrétnych miest a ich obrazu (trasy každodenného pohybu, bariéry, orientačné body...), takzvaných dobrých a zlých adries (topofília a topofóbia), mýtov (krásavica na Dunaji, Benátky severu...) a podobne.
- 3.) **Humanistická geografia:** do extrému dovedený behaviorálny prístup, ktorý sa neobmedzil len na zbieranie dát, ale vedec sa mal so skúmanými jedincami alebo skupinami (ich prostredím, rozhodovaním, preferenciami...) stotožniť, aby mohol ich správanie pochopiť. Preto tento výskumný prístup bol extrémne subjektívny, uskutočňovaný niekedy len na minimálnom priestore a z toho dôvodu často až negeografický.
- 4.) **Radikálna geografia:** nadviazala na školu spoločenskej relevancie a snažila sa ponúkať riešenia spoločenských problémov prostredníctvom kritiky existujúceho myslenia a tvorby novej teórie, zdôrazňujúcej nutnú zmenu ekonomických procesov pre zlepšenie života (zavedenie marxizmu). Zamerala sa preto na výskum vplyvu ekonomicko-politických faktorov na rozvoj sídiel, v záujme zlepšovania kvality života v nich. Tento smer sa stal akýmsi odrazovým mostíkom k výskumným prúdom 80. rokov.
- 5.) **Teória štrukturácie:** od začiatku 80. rokov existovala snaha o spojenie extrémnych protikladov radikalizmu (ignorovanie úlohy jednotlivca) a humanizmu (preceňovanie jednotlivca). Kritizovala radikalizmus ako prúd na podklade marxizmu, ktorý tvrdil, že ekonomická základňa je rozhodujúcim činiteľom všetkých zmien v nadstavbe a jednotlivec že je v tomto systéme len bábkou, manipulovanou ekonomickými mechanizmami. Na druhej strane štrukturalisti kritizovali aj humanizmus za preceňovanie úlohy individua a podceňovanie úlohy širších politických, ekonomických a spoločenských nástrojov zmien. Základné práce tohto smeru (Giddens, Bhaskar, Bourdieu) majú snahu využiť to najlepšie z kritizovaných smerov kombináciou postupov vo výskume (napríklad teórie rastu mesta ako kombinácie plánovania na jednej a preferencií obyvateľov na druhej strane).
- 6.) **Realizmus:** reakcia na pozitivismus (podľa ktorého všetko poznanie vychádza z pozorovanej skúsenosti, pričom sa obmedzuje úloha vedeckého prístupu k objektívnej realite), ktorá odporúča pozorovať opatrne, aby nedošlo ku skreslenej interpretácii pozorovaných javov. Treba dobre študovaný priestor poznať, aby boli odhalené príčiny javu (napríklad prítomnosť hradieb v meste dnes už nesvedčí o vojenskom nebezpečenstve). Dôraz na hľadanie vyváženého prístupu medzi empirickými štúdiami a abstraktnými teóriami, v súvislosti s tým sa objavuje „rekonštruovaná“ regionálna geografia (v podstate jej súčasná podoba), vo výskume miest zameraná na empirické individuálne štúdie, ale vychádzajúce z teoretických podkladov. Oproti teórii štrukturácie realizmus presadzoval opätovný návrat k teórii apolitickosti vedy.

- 7.) **Postmodernizmus:** tvoriaci sa prístup, ešte neukončená konceptualizácia metód a teórie, nastupujúca od 80. rokov 20. storočia. Typické je odmietanie hľadania univerzálnych modelov a teórií (definície sú nahrádzané metaforami, vysvetľovanie rozprávaním...), odmietanie rozdelenia vedy do presne vymedzených odborov. Zdôrazňovanie individuálneho, neopakovateľného, nutnosti riešiť každý problém osobitne, s ohľadom na konkrétny čas a miesto. V mestách sa presadzuje zameranie na výskum marginalizovaných skupín (etnické štvrte, dôchodcovia...), orientácia na problémy životného prostredia v súvislosti s nutnosťou uvedomiť si sociálne hranice rastu, využívané sú skôr prechodné územia ako presné hranice. Miešajú sa metódy a techniky z iných vied (estetika, sociológia, ekológia...) s geografickými, existuje snaha o búranie bariér medzi vedcom a laikom v zmysle lepšej zrozumiteľnosti výstupov výskumu.

2.5 Vývoj na Slovensku

Geografia sídiel na Slovensku je mladá veda, do samostatnej podoby sa sformovala až v posledných desaťročiach. Nevytvorila žiadny významný samostatný výskumný smer alebo geografickú školu, preto sa nasledujúce riadky sú zamerané najmä na stručný prehľad výskumných problémov, ktorými sa zaoberala počas svojej existencie od najstarších dochovaných prác až po dnešok. V zátvorkách sú uvedené príklady reprezentatívnych prác k jednotlivým čiastkovým problémom.

Najstaršie známe odborné poznatky o mestských sídlach na našom území, ktoré majú geografický, opisný charakter, pochádzajú od polyhistora a jezuitského pedagóga S. Timona a jeho spolupracovníkov z rokov 1701 a 1702 (*Urbium Celebriora Historico-Geographice...*, *Urbium et Oppidorum Topographia...*). Ako uvádza Prikrýl (1980), jeden z nich, G. Hidi, v r. 1701 spracoval samostatnú dizertáciu o uhorských mestách. Podľa Matloviča a kol. (2009) častejšie sú opisy miest v rámci širšie koncipovaných vlastivedných prác, napríklad *Notitia Hungariae novae historico-geographica* z r. 1735-1742 od Mateja Bela, alebo *Geographisch-historisches und Produkten Lexikon von Ungarn* z r. 1786 od Jána Mateja Korabinského.

Výraznejšie odborné práce však pochádzajú až z obdobia 1. republiky, kedy už bola sformovaná geografia sídiel ako veda. Autormi prác boli zväčša českí odborníci, práce o mestách boli v menšine oproti prácam o vidieckych sídlach. Základnými témami boli napríklad popisy a charakteristiky miest a sídelného systému (F. Bokes, 1940: Slovensko a jeho mestá vo vývine 150 rokov) alebo morfológia mesta (F. Koláček, 1933: *Půdorysy severoslovenských měst*). Práce nadväzovali najmä na nemeckú, sčasti na francúzsku školu. V rokoch 1918 až 1992 je samozrejme nutné hodnotiť vývoj geografie miest v kontexte československej geografie.

Po roku 1945 doznieva väčší dôraz na vidiecke sídla a do popredia záujmu sídelno-geografického výskumu sa dostávajú mestá. Pod vplyvom socialistického plánovania sa geografia sídiel dostáva do úlohy aplikovanej vedy pre potreby industrializačnej a urbanizačnej praxe a územného plánovania. Aj keď je čiastočne izolovaná od západných výskumných prúdov, výskumy sa orientujú analogickými smermi, aké sa prezentovali v zahraničnej literatúre (Očovský 1991). Dôraz bol kladený hlavne na výskum funkcií miest. Naproti tomu nízke zastúpenie má výskum centier miest, materiálnej podstaty sídiel (a jej priestorovej diferenciácie) alebo sídelnej morfológie, aj keď podľa Bašovského (1963a) do 60. rokov to ešte bolo naopak. Všeobecne ale v povojnovej ekonomickej geografii sídelno-geografická problematika prevažuje. Bašovský (1963a) ju delí do 6 skupín podľa prevládajúcich tém:

- 1.) Populačný vývoj miest (Votrúbec 1958).

- 2.) Morfológická typológia - je náplňou prác prevažne predvojnového obdobia a týka sa predovšetkým vidieckych sídiel. Jednou z výnimiek je práca Verešíka (1955a) o Nitre.
- 3.) Monografické práce (Lámoš 1948).
- 4.) Regionálno-geografické práce so začlenenými kapitolami o sídlach (Blažek 1958, Häufner a kol. 1960).
- 5.) Práce o jednotlivých znakoch miest, akými sú funkcie (Bašovský 1963b, 1966), sféry vplyvu (Verešík 1949, 1956a), hranice (Verešík 1955b), rozmiestnenie obyvateľstva (Verešík 1956b) a podobne.
- 6.) Súhrnné práce, zaoberajúce sa problematikou geografie sídiel ako celku (Doberský 1958).

K týmto 6 skupinám je vhodné zaradiť ešte ďalšiu, obsahujúcu práce, ktoré nadviazali na predvojnové humánno-ekologické analýzy mestských sídiel a rozpracovali ich hlavne sociológovia (Musil 1968).

70. roky sú aj u nás v znamení kvantitatívnej geografie, využívania matematických a štatistických metód (napríklad Bezák 1981), adaptácie teórie centrálnych miest na naše podmienky (Bezák 1970, Očovský 1973, 1982). Vzniklo tu ale aj jedno zo základných prehľadových diel encyklopedického charakteru o slovenských mestách a sídlach všeobecne (Verešík 1974).

V 80. rokoch vrcholí etapa socialistickej urbanizácie, centralizácie obcí, urbanizácie vidieka (Slavík a Ovečková 1987), riešené sú problémy nedostatočnej vybavenosti rýchlo rastúcich miest (Slavík 1988), objavujú sa problémy životného prostredia väčších miest (Pašiak 1987, Radváni 1989).

Začiatok 90. rokov je v znamení dezintegrácie obcí, reformy verejnej správy a obnovovania samosprávy (Korec a Galasová 1994, Slavík 1994). Na to reagujú práce, zamerané na jednotlivé sídla aj na celý systém osídlenia. Začínajú sa používať progresívne výskumné metódy (Mandzak 1993, Paulov 1993), aplikované hlavne na nemerateľné alebo neporovnateľné procesy a javy (Matlovič 1992).

Od polovice 90. rokov začína dominovať téma ekonomickej transformácie (Mládek a kol. 1995, Matlovič 2000a) a s ňou spojené transformácie populačnej, morfologickej a funkčnej štruktúry miest (Matlovič 1998), ale aj celého urbánneho systému (Bašovský 1995). Často sa objavuje téma trvalo udržateľného rozvoja (Huba a kol. 2000). Je už viditeľné búranie bariér medzi našou a západnou vedou v aplikácii nových postupov výskumu (Divinský 1998).

V súčasnosti (približne od r. 2000) sa objavujú hlavne práce s tematikou aktuálnych transformačných procesov priestorovej štruktúry mesta a mestského systému, akými sú napríklad suburbanizácia (Matlovič a Sedláková 2004), funkčná fragmentácia (Korec 2000), revitalizácia (Ondoš 2003), komercializácia (Križan 2007) a iné. Najväčšiu pozornosť ale autori venujú najdynamickejšej urbánnej subštruktúre – sociálnej (Ondoš a Korec 2006, Bleha a Popjaková 2007, Ira a Andráško 2008). Čoraz častejšie sa v rôznych kontextoch objavuje skúmanie fenoménu „postsocialistického mesta“. Jeho všeobecný model transformácie podávajú Matlovič (2001) alebo Ira (2003). Na aktuálny trend „ekologizácie“ myslenia reagujú práce urbánno-ekologického charakteru (Divinský a Pauditšová 2002, Reháčková a Pauditšová 2006, Reháčková a kol. 2007).

Kompletný prehľad výskumov v geografii mesta na Slovensku po r. 1989 podáva Matlovič a kol. (2009).

3. GEOGRAFIA MESTA AKO VEDA, JEJ ŠPECIFIKÁ A PREDMET ZÁUJMU

Geografia mesta, aj keď sa čiastočne zaoberá aj skúmaním fyzicko-geografických faktorov a vzťahov v urbanizovanom priestore, patrí jednoznačne do skupiny humánno-geografických (alebo sociálno-geografických) vied, pretože spoločnosť a jej činnosť je logicky prvoradým faktorom vzniku, vývoja a premien tohto priestoru. Silný vzťah medzi sídlami a ich obyvateľstvom sa odráža aj v chápaní postavenia geografie sídiel (a geografie miest) v rámci celej geografie. Geografia miest bola v minulosti jednou z najdôležitejších disciplín geografie človeka (napríklad Král 1946). V šesťdesiatych rokoch považovali V. Pokšiševskij alebo K. Dzievoński geografiu obyvateľstva a sídiel za jednu z disciplín ekonomickej geografie. R. Kabo alebo M. Kiełczewska-Zaleska zas vnímali geografiu človeka (ktorú stotožňovali s geografiou sídiel a obyvateľstva) ako osobitnú časť geografie popri fyzickej a ekonomickej geografii. V súčasnosti, s rastom množstva poznatkov a s ďalším členením vedy, sa samotná geografia sídiel ako súčasť humánnej geografie väčšinou člení na geografiu mesta a geografiu vidieckych sídiel. Toušek a kol. (2008) ale ponúkajú aj alternatívne členenie, podľa ktorého sa geografia sídiel delí na vlastnú geografiu sídiel a na geografiu mesta. Vlastná geografia sídiel študuje medzisídlné vzťahy a priestorové usporiadanie sídiel. Súbor sídiel v priestore teda skúma ako systém. Geografia mesta sa zaoberá samotným mestom (sídлом) ako systémom – skúma vnútornú priestorovú štruktúru mesta, vzťahy v nej a faktory, ktoré vyvolávajú zmeny. V oboch prípadoch ale autori upozorňujú, že ide o syntetické vedecké disciplíny, využívajúce poznatky z viacerých geografických aj negeografických vied (napríklad z geografie obyvateľstva, z územného plánovania a podobne). Rovnaké rozdelenie na dva základné výskumné prístupy používa Johnston (podľa Maika 1992), ale už len v rámci geografie mesta. Hovorí o prístupe medzimestskom a vnútromestskom, a to na základe mierky, v akej je zobrazené skúmané územie – buď ide o výskum individuálneho mesta (vnútromestský prístup) alebo mestského systému (medzimestský prístup). Maik (1992) takisto definuje tri hlavné výskumné problémy (okruhy tém), ktorými sa geografia mesta v súčasnosti zaoberá a ktoré sa navzájom dopĺňajú:

- 1.) Otázky vzniku a vývoja miest, čiže procesu urbanizácie.
- 2.) Otázky vnútorného členenia mestského organizmu.
- 3.) Otázky medzimestských a urbánno-rurálnych vzťahov.

Geografia mesta má kvôli svojej otvorenosti špeciálnu pozíciu v sociálno-ekonomickej geografii. Na jednej strane ju charakterizuje prístupnosť voči vplyvom iných vied, z ktorých čerpá výskumné metódy, teoretické koncepcie aj filozofické základy. Na druhej strane je práve geografia mesta (oproti iným geografickým disciplínam) čoraz častejším zdrojom inovatívnych výskumných prístupov a metód, ktoré vplývajú na celú sociálno-ekonomickú geografiu. Podľa rovnakého autora (Maik 1992) má geografia mesta (tak ako iné geografické disciplíny) tri základné úlohy alebo funkcie:

- 1.) Opisná funkcia znamená charakteristiku priestorových procesov a štruktúr mestských sídiel a mestských systémov.
- 2.) Vysvetľujúca funkcia súvisí s objasňovaním príčin a následkov vnútromestských a medzimestských vzťahov.
- 3.) Oceňujúca funkcia znamená zhodnotenie efektívnosti fungovania mestských systémov na základe existujúcich normatívnych východísk.

Geografia mesta má zároveň viacero špecifických vlastností, kvôli ktorým je ťažké definovať ju jednoduchým spôsobom:

- 1.) Je to mladá veda (začala sa osamostatňovať až po r.1945), ktorá ešte nemá dokonale vypracovaný teoretický a metodologický aparát. Navyše je to veda hraničná a preto preberanie podnetov z iných vied spomenutú neustálenosť podporuje.
- 2.) Chápanie úloh celej geografie (a teda aj jej čiastkových disciplín) prešlo v povojnovom období významnými paradigmatickými zmenami, ktoré významne menili spôsob vnímania skúmanej reality. Navyše dnes vo výskume mesta funguje „teoretický pluralizmus“ (Toušek a kol. 2008), teda pomerne voľné preberanie a kombinovanie rôznych konceptov a prístupov z rôznych časových období a z rôznych vied. Spôsobuje konkurenciu až boj jednotlivých názorových platforiem a nedovoľuje definovať geografiu mesta ako jednoliaty celok, skôr len ako súbor rôzne silných výskumných škôl a smerov.
- 3.) Objekt výskumu (mesto alebo v širšom zmysle urbanizovaný priestor) je z hľadiska svojej štruktúry a vývojovej dynamiky najzložitejšou časťou krajiny. Preto je veľmi zložité pristupovať k jeho štúdiu komplexne a názory na to, akým spôsobom to dosiahnuť, sú často až protichodné.
- 4.) Samotné chápanie elementárnych pojmov (sídlo, mesto, urbanizácia, urbanizovaný priestor...) je v rôznych časových obdobiach, v rôznych ľudských kultúrach, ale aj v jednotlivých vedách, výskumných prístupoch a názorových prúdoch rôzne a navyše premenlivé, čo komplikuje zjednocovanie vedy. Súvisí to samozrejme s vyššie spomenutou dynamikou a zložitou mestských sídiel.

Napriek uvedeným špecifikám, širokému záberu, rozdrobenosti prístupov k riešeniu výskumných problémov, ale zároveň aj v súvislosti s vyššie spomenutými charakteristickými vlastnosťami je možné pokúsiť sa definovať geografiu mesta ako **geografickú vedu, ktorá skúma priestorové aspekty vývoja, vlastností, štruktúry a vzťahov urbanizovaného priestoru.**

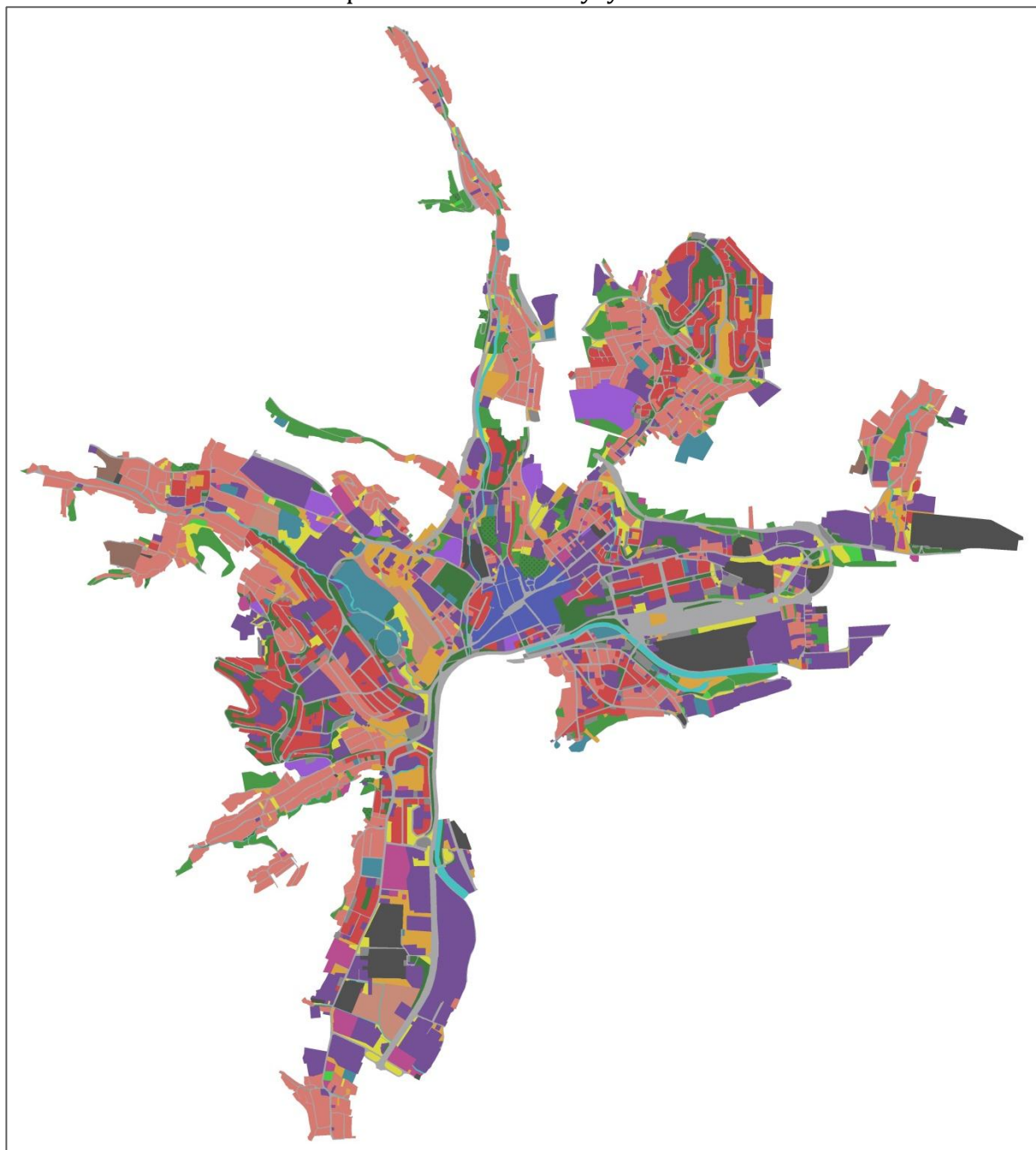
Akou vedou je geografia mesta, čiastočne vyplýva z jej názvu a čiastočne z jej definície:

- 1.) Že je vedou geografickou znamená, že je vedou syntetickou. Snaží sa teda svoj predmet záujmu skúmať v celej jeho zložitosti a čo najkomplexnejšie. Tým sa odlišuje od analytických tematických geografických disciplín (akými sú napríklad geografia priemyslu alebo geografia cestovného ruchu) a zároveň sa svojím zameraním blíži viac regionálnej geografii. To ale platí hlavne v prípade, ak sa zaoberá priestorom samotného mesta (intraurbánnym priestorom). Ak ale dôraz kladie na výskum medzisídelných (interurbánnych) vzťahov, kde jednotlivé mestá sú len časťami sídelného systému, potom sa jej postavenie medzi jednotlivými geografickými disciplínami posúva bližšie k spomenutým tematickým disciplínam a ďalej od regionálnej geografie. Toto postavenie je ale premenlivé, pretože v súčasnosti je výskum založený na spomínanom „teoretickom pluralizme“.
- 2.) Že je vedou geografickou znamená zároveň, že je vedou priestorovou – svoj predmet záujmu skúma z priestorového aspektu, ktorý je pre každú geografickú vedu prvoradý a nevyhnutný. To znamená, že napríklad vývoj mesta skúma z pohľadu jeho priestorového rastu, jednotlivé vlastnosti mesta skúma z pohľadu ich rozmiestnenia v priestore, vzťahy ju zaujímajú najmä horizontálne (medzi jednotlivými časťami skúmaného priestoru) a podobne. Mapa alebo iné zobrazenie priestorovej organizácie skúmaného územia (profil, kartogram, kartodiagram) je preto dominantným a nutným nástrojom prezentácie výsledkov výskumu (obr.1).
- 3.) Štúdium historického vývoja priestoru v geografickom výskume mesta nie je nevyhnutné vo všetkých prípadoch. Je ale východiskom pre pochopenie a zdôvodnenie súčasného stavu, preto by malo byť aspoň súčasťou etapy

oboznamovania sa so skúmaným problémom. Je dôležité aj pre správne vyhodnotenie zistených skutočností a pre správne nasmerovanie odporúčaní k budúcemu vývoju mesta. Príkladom môže byť sledovanie priestorového rastu zastavaného územia mesta alebo v rámci celého sídelného systému sledovanie zmien počtu obyvateľov jednotlivých miest.

- 4.) Výskum (najmä opis a charakteristika) spoločných vlastností, ale aj špecifických, individuálnych znakov miest bol v minulosti hlavnou náplňou idograficky (popisne) zameranej geografie mesta. Dnes je zber základných faktov, ich triedenie a klasifikácia nevyhnutným predpokladom pre ďalšie etapy výskumu. Príkladom je mapa využitia zeme v meste ako základná databáza údajov (obr.2). V prípade výskumu celého urbánneho systému môžu byť vstupnými štatistické údaje o funkciách alebo o počte obyvateľov jednotlivých miest.
- 5.) V priestore záujmu geografie mesta nie je žiadna jeho časť taká jednoduchá, aby sa nedala ďalej členiť na menšie celky. Zároveň z charakteru mesta ako najzložitejšej časti krajinnej sféry vyplýva, že jeho pochopenie ako celku nie je možné bez predchádzajúceho pochopenia jeho jednotlivých častí. Preto je výskum priestorovej štruktúry urbanizovaného priestoru jednou zo základných analytických úloh geografie mesta. Na jednej strane stavia na databáze základných faktov, na druhej strane je nevyhnutným východiskom pre geografickú syntézu. Medzi základné subštruktúry, sledované v štruktúre mesta, patria fyzicko-geografická, morfológická, funkčná a sociálna (kapitola 13). Základnými skúmanými štruktúrami sídelného systému sú veľkostná, hierarchická a funkčná štruktúra.
- 6.) Komplikovanosť sídiel a sídelných systémov je práve v dynamike, mnohostrannosti a početnosti vzťahov medzi jednotlivými prvkami systému. Výskum vzťahov v urbánnom systéme umožňuje formuláciu zovšeobecnení a zákonitostí (nomotetický prístup). Je ďalším zo základných analytických nástrojov na ceste ku komplexnému geografickému zhodnoteniu skúmaného územia. Základné vzťahy, ktoré geografia mesta sleduje, môžeme rozdeliť na vnútromestské, medzimestské a vzťahy mesta so svojim zázemím.
- 7.) Urbanizovaný priestor je priestorom záujmu geografie mesta, je ale nutné chápať ho širšie ako len mesto samotné alebo ako subsystém miest v sídelnom systéme. Nie je možné izolovať ho od jeho „vidieckeho“ alebo „neurbanizovaného“ okolia, čo je dobre vidieť napríklad pri výskume vzťahov mesta a jeho zázemia. Táto problematika je širšia, preto je podrobnejšie rozobratá v kapitolách 16 až 20.

Obr.2 Výsledok mapovania funkčného využitia pozemkov v intraviláne mesta môže slúžiť ako základná databáza pre nasledovné analýzy v skúmanom území.



Zdroj: archív autora

4. VZŤAH GEOGRAFIE MESTA K INÝM VEDÁM

Vzhľadom na obyvateľstvo ako hlavný faktor existencie a vývoja sídiel má geografia miest najbližšie k demogeografii. Je to spôsobené aj súčasnou orientáciou vo výskume, ktorý sa zameriava čoraz viac na problémy mestského obyvateľstva. Demogeografia poskytuje základné metódy a východiská pri sledovaní priestorových zmien v sociálno-demografickej štruktúre urbanizovaného priestoru. S dôrazom na obyvateľstvo súvisí aj prínos ďalších príbuzných vied, napríklad demografie, poskytujúcej zásadný štatistický aparát, alebo etnografie, ktorá sa uplatňuje napríklad pri štúdiu etnických štvrtí, prelínania kultúrnych prvkov vo veľkých mestách a podobne. Čoraz väčší vplyv má od 70. rokov 20. storočia sociológia, ktorá otvorila geografii mesta široké spektrum problémov spoločenského charakteru. Sociológia chápe obyvateľstvo mesta ako špeciálnu sociálnu skupinu s vlastnými zákonmi a normami správania. Orientáciou na sociálno-ekologické problémy (sociálna segregácia, koncentrácia, funkčná špecializácia, vznik lokálnych spoločenstiev a podobne) umožnila lepšie pochopenie sociálno-priestorovej rôznorodosti sídiel (Kiełczewska-Zaleska 1974). V minulosti bola sociológia tiež pri začiatkoch ekologického smeru sídelno-geografického výskumu. Tento smer sa dnes (na kvalitatívne vyššej úrovni) znovu dostáva do popredia, preto ďalšou vedou s rastúcim vplyvom na geografiu mesta je urbánna ekológia. S.Liszewski už v r. 1988 predpokladal, že predmetom bádania geografie mesta by sa mali stať podmienky života človeka v meste (Maik 1992).

Z iných geografických vied má geografia mesta blízko k historickej geografii, napríklad v oblasti výskumu morfogenézy mestskej zástavby. S tým súvisí aj úloha histórie ako vedy, poskytujúcej východiská a metódy pre výskum časového aspektu vo vývoji mesta. Ekonomická geografia (hlavne geografia priemyslu) bola pre geografický výskum miest podnetná najviac v 50. a 60. rokoch 20. storočia v súvislosti s výskumom dopadov industrializácie na formovanie miest a celých mestských systémov. Dnes je dôležitejšia skôr geografia terciárneho a kvartérneho sektora, v súvislosti s veľkým vplyvom postindustriálnej ekonomiky na väčšinu veľkých miest sveta, nielen vo vyspelých štátoch.

Pretože mestá (hlavne veľké) možno považovať za individuálne regióny so všetkými ich podstatnými vlastnosťami a mesto s jeho zázemím zas spĺňa kritériá pre definovanie nodálneho regiónu, podstatný metodický a teoretický vplyv na výskumy v tomto smere má aj regionálna geografia. Ako bolo spomenuté skôr, k nej má urbánna geografia často bližšie ako k tematickým disciplínam humánnej geografie.

Vzťah geografie mesta s jednotlivými fyzicko-geografickými disciplínami bol najsilnejší na začiatku 20. storočia v období determinizmu. Dnes nadväzuje na blízkosť s urbánnou ekológiou, ale jasnejšími príkladmi sú jednotlivé čiastkové riešené problémy. Prienik s klimageografiou (a samozrejme s klimatológiou a meteorológiou) je napríklad pri výskume takzvaného „tepelného ostrova“ nad veľkými mestami alebo pri skúmaní problematiky prúdenia vzduchu v takzvaných „urbánných kaňonoch“ medzi stenami výškových budov. Prienik s hydrogeografiou (a príbuznými mimogeografickými vedami) je pri skúmaní vplyvu urbanizácie na vysušovanie krajiny a zásahov do cyklu obehu vody. Hodnotenie a návrhy na manažment plôch urbánnej vegetácie majú prienik s biogeografiou a podobne.

Z iných negeografických vied má geografia mesta asi najväčší prienik záujmov s urbanizmom a územným plánovaním, ktoré sa primárne zaoberajú optimalizáciou rozvoja a plánovania miest, hlavne ich materiálnej zložky. Yates a Garner (1971, podľa Maika 1992) napríklad hovoria o urbánnej geografii spolu s urbánnou politikou, urbánnou ekonomikou a urbánnou sociológiou ako o hlavných predpokladoch

plánovania severoamerických miest. Samostatnou vedou, ktorá sa zaoberá ľudskými sídlami z komplexného uhla pohľadu, je ekistika (napr. Doxiadis 1968a) – má širší záber, ale menší dôraz na výskum priestorových aspektov miest ako geografia.

5. METÓDY VÝSKUMU

Špecifikum vedy je vyjadrené jej predmetom a používanými metódami. Niektoré vedy sa dajú ľahko rozoznať práve vďaka špeciálnym metódam, ktoré sú pre ne vlastné. Geografia miest medzi také vedy nepatrí aj preto, lebo je hraničnou disciplínou, preberajúcou veľa metód výskumu z iných disciplín (sociológia, fyzická geografia, územné plánovanie, ekonomika, štatistika a podobne). Používa ich ale najmä v štádiách zberu a analytického spracovania dát. Typické geografické metódy využíva vo fáze syntézy, pretože hlavnou úlohou geografia mesta ako syntetickej vedy je komplexná charakteristika sídelných javov a procesov v urbanizovanom priestore. Existujú rôzne klasifikácie výskumných metód, v tomto prípade budeme vychádzať z časovej etapizácie výskumu od oboznámenia sa s problémom až po záverečnú geografickú syntézu.

5.1 Metódy zberu dát

Ide o získavanie, triedenie a kategorizáciu údajov, čo predstavuje prvý stupeň výskumu v každej vede, nielen v urbánnej geografii.

Literárna metóda: prípravná fáza výskumu umožní zoznámenie sa s problémom, teoretickú prípravu, vyjasnenie metodologických, chronologických a technických otázok ďalšieho postupu, stanovenie etáp výskumu. Slúži aj ako prevencia nežiaduceho „objavovania objaveného“. V žiadnej odbornej práci by nemal chýbať prehľad prístupov k problematike na základe štúdia literatúry. Zdrojom informácií sú archívy, odborné práce, učebnice, recenzie, správy z médií, cenzové dáta, štatistické ročenky.

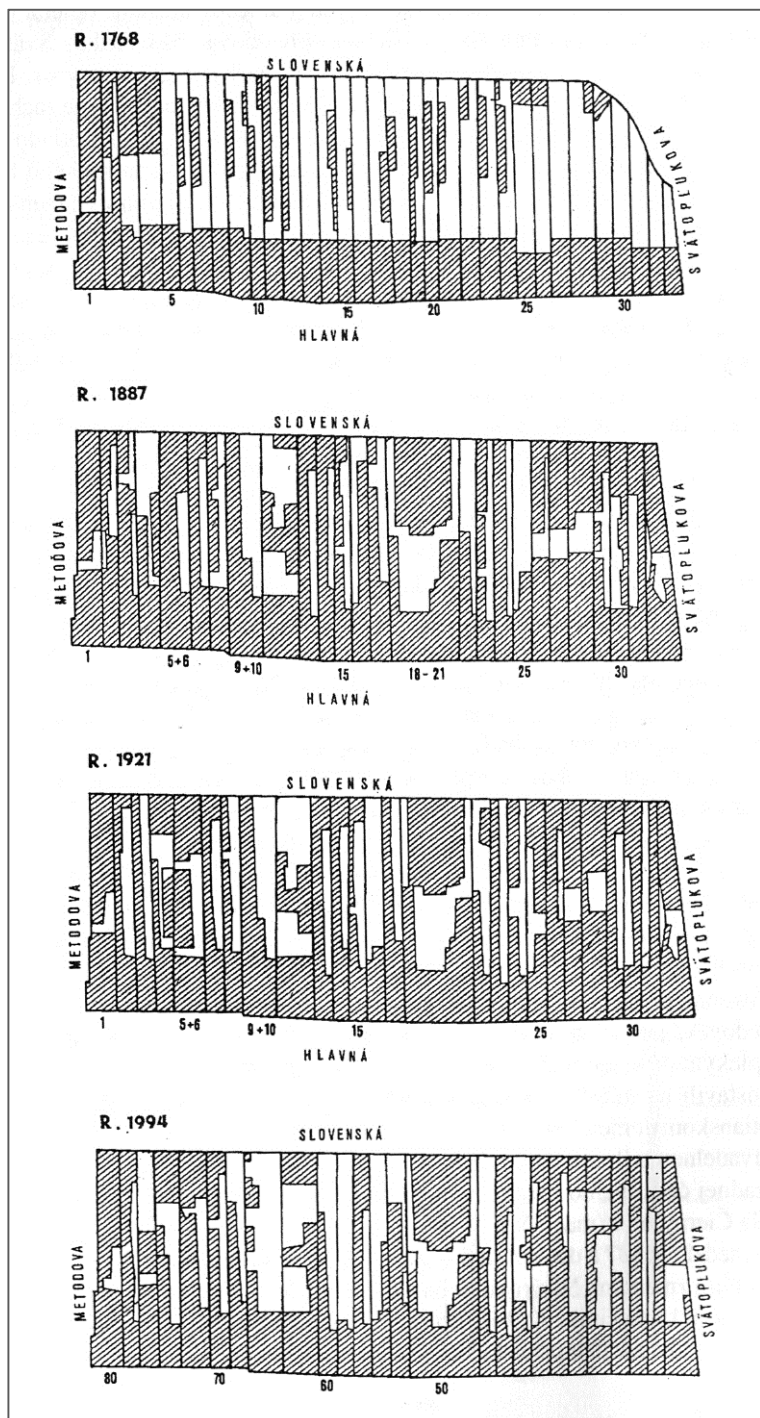
Terénny výskum: pozorovanie, mapovanie vo výskume fyzicko-geografickej, morfolologickej a funkčno-priestorovej štruktúry mesta. Dotazník, anketa, rozhovor, terénne sčítanie, kognitívne a mentálne mapy vo výskume sociálno-priestorovej štruktúry a niektorých vzťahov (napríklad zisťovanie hustoty dopravy). Nenahraditeľný je terénny výskum aj napríklad v porovnaní s detailnými ortofotomapami kvôli zdokonaľovaniu zmyslu pre krajinu, vnímaniu detailov v nej a vzájomných väzieb. Práca v teréne je dnes stále málo využívaná pri výskume sociálno-priestorovej štruktúry miest, aj keď už v medzivojnovom období túto metódu široko rozvinula napríklad chicagská škola sociálnej geografie (Ouředníček a kol. 2009). Nutnosť využitia práce v teréne závisí samozrejme aj od detailnosti výskumu - pri výskume v malej mierke sú viac využívané štatistické údaje.

Historická metóda: štúdium archívnych materiálov (najčastejšie máp, vedút, nákresov, z posledných 50-70 rokov aj leteckých snímok alebo fotografií). Využíva sa pri výskume priestorového alebo populačného rastu mesta, pri zisťovaní pôvodných funkcií, pôvodnej areálovej diferenciácie alebo priestorovej organizácie, pri výskume zmien hustoty zástavby a podobne (obr.3). Hlavnou požiadavkou je kartografické stvárnenie vývoja v priestore. Má dôležitú úlohu pri prognózach, ktoré sú vlastne predĺžením minulého vývoja cez dnešok do budúcnosti.

Kartometrická metóda: mapa (prípadne nákres, letecká snímka, ortofotomapa), v tomto prípade ako zdroj kvalitatívnych aj kvantitatívnych údajov: veľkosti, vzdialenosti, hustoty výskytu sledovaného javu, niekedy aj funkcie, veku budov, priepustnosti alebo hierarchie dopravnej siete. Výpočty z mapových zdrojov sú často pre

geografický výskum nevyhnutné, v súčasnosti ich využitie uľahčuje expanzia priestorových mestských informačných systémov, elektronických katastrálnych máp a podobných zdrojov údajov.

Obr.3 Uplatnenie historickej metódy pri sledovaní zmien zastavanosti pozemkov v Prešove



Zdroj: Matlovič (1998), upravené

5.2 Analytické metódy

Priestorová analýza získaných dát často poskytuje už v praxi použiteľné a teda aj často publikované výsledky ako druhý, kvalitatívne vyšší stupeň výskumu, nadväzujúci na zber a triedenie základných údajov. Veľkou perspektívou priestorových analýz zložitého urbánneho prostredia sú geografické informačné systémy, umožňujúce prepojenie grafickej a atribútovej zložky databáz a veľmi podrobné priestorové vyhodnotenie veľkého množstva vstupných údajov, čo v minulosti bez pomoci počítačov niekedy ani nebolo možné.

Ekonomická metóda: využívaná najmä pri oceňovaní územia. Jedným zo základných výstupov sú cenové mapy, využívané pri rozmiestňovaní funkcií do priestoru na základe hodnoty pozemkov. Veľký význam nadobudlo ekonomické oceňovanie u nás po r.1989 so znovuzavedením pozemkovej renty a trhových mechanizmov. Často sú využívané techniky balového škálovania alebo jednoduchého bodovania ukazovateľov na základe hospodárskeho prínosu z využitia pozemku alebo očakávanej trhovej atraktivity. Časté je využitie tejto metódy najmä pri výskume funkčnej štruktúry mesta.

Matematická metóda: výpočty, nevyhnutné pre analýzu kvantitatívnych ukazovateľov. Jednoduchým príkladom sú napríklad výpočty veľkosti územia, vzdialenosti medzi sídlami (kvôli definovaniu disperzie osídlenia), výpočet kompaktnosti parciel kvôli ich využiteľnosti pre zástavbu, výpočet hustoty sídelnej siete, podielu zastavanosti parciel a podobne. Matematické výpočty sú nevyhnutné pri výskume prakticky všetkých subštruktúr priestorovej štruktúry urbanizovaného prostredia.

Štatistická metóda: vyžaduje relevantný súbor dát (aby malo zmysel niečo z dosiahnutého výsledku vyvodit') a slúži najmä na zorientovanie sa v množstve dát, výpočet rôznych charakteristík číselných hodnôt (veľkosti sídiel, hustoty zaľudnenia...), ale aj na analýzu vzťahov medzi týmito hodnotami. Napríklad rôzne koeficienty korelácie hovoria o miere závislosti medzi skupinami údajov, čo je podstatné pri študovaní priestorových vzťahov (hustota zástavby voči hustote zaľudnenia, veľkosť voči kompaktnosti pozemkov, veľkosť sídiel voči hustote ciest medzi nimi a podobne). Využitie štatistických metód je všadeprítomné, asi najmenej sa používajú pri výskume fyzicko-geografickej štruktúry. V nástrojoch geografických informačných systémov sú matematické a štatistické metódy čiastočne implementované priamo do programových riešení, určených na spracovanie priestorových údajov (Hlásny 2007).

Kartografická metóda: v tomto prípade je mapa už výsledkom výskumu. Tvorba máp je všeobecne používanou metódou na vizualizáciu vstupných údajov (obr.4), čo samo o sebe umožňuje postrehnúť niektoré vzťahy v území, z čisto matematického alebo opisného uhla pohľadu nepostrehnuteľné (mapy využitia zeme v meste – town use, funkčné využitie územia, rozloženie hustoty zaľudnenia a podobne). Mapa je aj nástrojom vizualizácie analytických zistení (napr. čiary smeru pohybu, kartogramy, kartodiagramy, izolínie, areály...).

Sociologická metóda: využívaná výlučne pri výskume sociálno-demografickej zložky mesta alebo urbánneho systému. Je zameraná na analýzu kvalitatívnych charakteristík (vyhodnocovanie dotazníkov, ankiet, kognitívnych a mentálnych máp, sídelných, pracovných a rekreačných preferencií, topofílií a topofóbií). Sociologické metódy výskumu sa v urbánnej geografii v súčasnosti dostávajú čoraz viac do popredia v súvislosti s „humanizáciou vedy“ a s rastúcim dôrazom na spoločnosť ako hlavný faktor fungovania miest.

Obr.4 Rozmiestnenie obytných areálov v intraviláne mesta Banská Bystrica ako príklad uplatnenia kartografickej metódy.



Zdroj: archív autora

5.3 Metódy geografickej syntézy

Porovnávanie, typizácia, regionalizácia, definovanie miery urbanizácie, charakteristika priestorovej štruktúry mesta alebo jednotlivých jeho subštruktúr a podobne sú nástrojmi komplexného hodnotenia veľkého množstva faktorov, často navzájom neporovnateľných (z hľadiska používaných veličín alebo použitých observačných jednotiek). Cieľom je zväčša rozdeliť skúmaný priestor na menšie jednotky. Kým analytické metódy sú všeobecne popísané a používané, komplexnosť problematiky syntéz (zvlášť v urbánnej geografii) vedie k neusporiadanosti prístupov. V praxi každý autor prezentuje iný koncept, čo vedie k malej možnosti porovnávať výsledky. Používajú sa sice (na porovnanie vstupných údajov, ktorými sú výsledky analýz) objektívne metódy bodovania, škálovania, korelovania a podobne, ale samotné bodovacie škály, váhy kritérií, intervaly údajov sú väčšinou výsledkom subjektívnych postupov. Preto uvádzame ako príklady syntetických postupov niekoľko techník a konceptov, ktoré sa v našej odbornej literatúre v súčasnosti objavujú.

Technika expertných posudkov: používa sa na „intuitívne“ posúdenie veľkého množstva faktorov odborníkmi, u ktorých sa predpokladá znalosť problematiky aj skúmaného územia. Je nutné prijať výsledky posudzovania bez ich exaktného zdôvodnenia, pretože na riešenie problému neexistujú presne formulované metódy. Na posilnenie objektivity sa využívajú posudky viacerých respondentov rôznych profesií. Hodnotenie je bodové, na spracovanie výsledkov sa používajú štatistické metódy. Ako

príklad môže slúžiť práca Bašovského, Paulova a Iru (1981) o životnom prostredí Bratislavy. Mesto bolo rozdelené na štvorce a každý z 20 respondentov prideloval každému štvorcu známku od 1 do 10 podľa kvality životného prostredia. Kritériami hodnotenia boli: znečistenie vody, vzduchu, kvalita pôdy, bytového fondu, zelene, úroveň hluku, stupeň narušenia prírodných ekosystémov, vybavenosť sociálnou a technickou infraštruktúrou, estetika územia, možnosť rekreácie a podobne (obr.5). Respondenti (mali rôzne odborné zameranie) mohli pridať ďalšie hodnotiace kritériá.

Obr.5 Využitie metódy expertných posudkov pri hodnotení kvality životného prostredia rôznych typov areálov v Bratislave

Charakter plochy	Index kvality								
	1 až 2	2 až 3	3 až 4	4 až 5	5 až 6	6 až 7	7 až 8	8 až 9	9 až 10
Lesy Malých Karpát	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lužné lesy	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Parky, cintoríny	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sady, záhrady	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vinice	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Poľnohospodárske pôdy	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Športové plochy	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vodné plochy	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Plochy priemyslu a skladov	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dopravné plochy	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Historické jadro mesta	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Súvislá vysokopodlažná zástavba	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Voľná vysokopodlažná zástavba	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Voľná nízkopodlažná zástavba	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Zdroj: Bašovský, Paulov, Ira (1981), upravené

Technika bodovania a balového škálovania: je využívaná v prípade nutnosti porovnať navzájom viaceré čiastkové hodnotiace ukazovatele, inak neporovnateľné kvôli rôznym veličinám ich hodnôt (metre, kilogramy, indexy, početnosti a podobne). Hodnoty ukazovateľov sú prevedené na spoločný numerický základ pomocou bodov (ktoré môžu byť ešte zoradené do intervalov) a takto dosiahnuté bodové hodnoty za jednotlivé ukazovatele sú spočítané. Táto jednoduchá technika teda umožňuje kvantitatívne vyjadriť komplexné hodnotenie odlišnej kvality jednotlivých častí hodnoteného územia.

Technika Fullerovho trojuholníka, párová porovnávací matrica: dve podobné techniky, vylepšujúce predchádzajúcu bodovaciu metódu zohľadnením poradia dôležitosti hodnotených ukazovateľov. Dôležitosť každého ukazovateľa je zohľadnená pridelením takzvanej „váhy“, teda číselnej hodnoty, stanovenej buď na základe vopred určeného poradia dôležitosti ukazovateľov, alebo na základe expertných posudkov. Hodnota váhy v párovej porovnávacíj matrici je výsledkom porovnania každej možnej dvojice ukazovateľov z hľadiska ich dôležitosti (1 = dôležitejší ukazovateľ, 0 = menej dôležitý ukazovateľ vo dvojici). Výsledné hodnoty ukazovateľov sú dosiahnuté násobením získaných bodov hodnotou pridelenej váhy (obr.6).

Koncept vnútromestskej urbanizácie: Podľa predpokladu Matloviča (1998) miera vnútromestskej urbanizácie vhodne charakterizuje rôznorodosť priestorovej štruktúry mesta a je jedným z dvoch najperspektívnejších konceptov komplexného hodnotenia priestorovej štruktúry mesta (spolu s konceptom kvality života). Autor na príklade Prešova skonštruoval čiastkové syntetické ukazovatele za morfológickú, funkčnú a sociálnu subštruktúru mesta a na ich základe s pomocou balového škálovania aj

komplexný ukazovateľ za celú priestorovú štruktúru. Jeho hodnoty preniesol do administratívneho územia mesta, rozdeleného na štvorce. Na kartografickú interpretáciu priestorovej diferenciácie hodnôt slúžili izolínie.

Koncept kvality života v meste: sociálno-ekologicky orientovaný koncept hodnotenia diferenciácie priestorovej štruktúry mesta na základe rozdielov široko chápanej „kvality života“ obyvateľov. Autor (Andráško 2007) hodnotil 75 „mestských štvrtí“ Bratislavy za použitia multivariačných štatistických metód. Bral do úvahy niekoľko desiatok ukazovateľov v dvoch dimenziách: objektívnej (sociálna štruktúra, úroveň bývania, doprava, bezpečnosť, zdravotná starostlivosť, životné prostredie...) a subjektívnej (dotazníky s otázkami na spokojnosť obyvateľov s úrovňou bývania, dostupnosti, samosprávy, životného prostredia, bezpečnosti, dopravy a vybavenosti).

Obr.6 Vzájomné hodnotenie dôležitosti dvojíc ukazovateľov v párovej porovnávacej matici

	Typ	Poloha	Rozloha	Kompaktnosť	Sklonitosť	Orientácia	Dostupnosť	Inverznosť	Vzdialenosť od ťažiska	Vzdialenosť od hranice
Typ		1	1	1	1	1	1	1	1	1
Poloha	0		1	1	0	0	1	0	1	0
Rozloha	0	0		1	0	0	1	0	0	0
Kompaktnosť	0	0	0		0	0	1	0	0	0
Sklonitosť	0	1	1	1		0	1	0	1	0
Orientácia	0	1	1	1	1		1	1	1	0
Dostupnosť	0	0	0	0	0	0		0	0	0
Inverznosť	0	1	1	1	1	0	1		1	0
Vzdialenosť od ťažiska	0	0	1	1	0	0	1	0		1
Vzdialenosť od hranice	0	1	1	1	1	1	1	1	0	
Váha	0	5	7	8	4	2	9	3	5	2
Po úprave	0	5,5	7	8	4	2,5	9	3	4,5	1,5

Zdroj: archív autora

6. POUŽÍVANÉ PRIESTOROVÉ JEDNOTKY VÝSKUMU

Pri geografickom výskume priestorovej štruktúry mesta alebo sídelného systému vždy je nutné vychádzať z členenia daného skúmaného územia na menšie priestorové jednotky. Volené sú vždy podľa zvoleného zámeru výskumu, ale aj podľa dostupnosti dát. Ich voľba do značnej miery ovplyvňuje výsledky výskumu, ako aj možnosti a spôsoby interpretácie týchto výsledkov, preto je veľmi dôležitá. Priestorový veľkostný rozptyl používaných observačných priestorových jednotiek je veľký - od parciel po celý zemský povrch. Spôsob ich ohraničenia je v zásade dvojaký. Prvou možnosťou je akceptovanie oficiálne stanovených hraníc (napríklad hranice obcí, pozemkov), druhou možnosťou je stanovenie hraníc na základe vlastného postupu (napríklad výpočtom, mapovaním v teréne a podobne). V nasledujúcich riadkoch je uvedená väčšina základných priestorových jednotiek geografického výskumu urbánnych štruktúr, charakterizovaná podľa Matloviča (1998) aj s charakteristikou ich využiteľnosti pri výskume čiastkových subštruktúr.

Stavebné parcely: základné organizačné jednotky územného členenia (ohraničená časť územia, zapísaná v katastrálnej knihe). Väčšinou sú to najmenšie jednotky priestorového výskumu v geografii sídiel. Podobným termínom je pozemok (časť povrchu, oddelená nejakým typom hranice). Uplatnenie týchto jednotiek je najmä pri výskume morfolologickej a funkčnej štruktúry, ich výhoda je v presnom ohrazení a v možnosti presného vymedzenia skúmaného javu v priestore. Výhodou je aj kompatibilita kartografických výstupov výskumu s oficiálnymi kartografickými podkladmi, používanými napríklad v územnom plánovaní. Ich funkčná aj morfolologická homogenita je vysoká. Kvôli vysokej náročnosti získavania dát sa takmer nedajú uplatniť pri výskume sociálno-demografickej štruktúry. Problematické je ich využitie v areáloch rozsiahlej výstavby z 50. až 90. rokov 20. storočia (sídľiská, priemyselné areály...), kde pôvodná parcelácia zanikla. Ich hranice sú typickým príkladom hraníc oficiálne určených, preto katastrálne mapy sú najčastejším podkladom terénneho výskumu.

Urbanistické bloky: využívané tiež prevažne pri výskume funkčnej a morfolologickej vnútromestskej štruktúry. Charakterizuje ich vysoká trvácnosť v čase a vysoká morfolologická homogenita. Funkčná homogenita je nižšia, pretože sa skladajú z viacerých parciel, ktoré môžu mať rôznych majiteľov a tým aj rôzne funkcie a s nimi zviazaný odlišný výzor. Vyčlenenie v priestore je pomerne jednoduché a je možné na základe priameho pozorovania alebo analýzy máp či leteckých snímok.

Morfolologické jednotky: podobné urbanistickým blokom, sú ohrazené hlavne ulicami. Ich morfolologická a genetická homogenita je vysoká. Funkčná homogenita je spravidla vyššia ako u urbanistických blokov, lebo vychádza z rovnakej genézy. Preto sa dajú ako základné jednotky dobre vyčleniť aj tam, kde pôvodná parcelácia zanikla, alebo kde neexistuje tradičná uličná sieť (napríklad na sídliskách). Sú výrazne stabilné v čase (vyplýva to z charakteristiky morfolologickej štruktúry) a preto vhodné pri výskume vnútornej štruktúry mesta. Tiež ale nie sú vhodné pri štúdiu obyvateľstva, lebo sa nekryjú s administratívnym členením územia. Ich hranice sú stanovené „dohodou“ a sú väčšinou výsledkom terénneho mapovania.

Geometrické jednotky: skupina rôzne ohrazených priestorových útvarov, napríklad pixelov, štvorcov, trojuholníkov, šesťuholníkov (tu je príkladom známa Christallerova teória centrálnych miest), koncentrických pásiem a podobne. Sú populárne najmä pri výskume veľkých území (intravilán, okres, štát), kde je pre výskumné účely vyžadované podrobné členenie priestoru, ale zároveň tam, kde sa vizuálna interpretácia skúmaného javu nemusí viazať na presné hranice. Sú to úplne umelé jednotky, údaje pochádzajú len zriedka z oficiálnych databáz, skôr z terénneho mapovania alebo z kartometrickej analýzy. Dôležitou otázkou je voľba ich veľkosti a spôsob pokrytia skúmaného územia, lebo žiadne prirodzene vzniknuté územie nie je geometricky pravidelné.

Urbanistické obvody: u nás sú základnými cenzovými jednotkami, preto sú najčastejšie využívané pri detailnom výskume charakteristík obyvateľstva v priestorovej štruktúre mesta. Demografické údaje o nich sú dostupné a kompatibilita s administratívnymi jednotkami je vysoká, preto sú obľúbené pri dátovo náročných a komplexných výskumoch všetkých subštruktúr. Aj napriek tomu, že ich vnútorná homogenita býva nízka. Ich použitie naznačuje aj pôvod dát – nie z terénneho výskumu, ale z oficiálnych zdrojov, napríklad z cenzov (na rozdiel od predchádzajúcich jednotiek).

Administratívne jednotky: od mestských častí a katastrálnych území cez obce, okresy (územné obvody), kraje, štáty až po svetadiely alebo kultúrne regióny (ako skupiny štátov). Výhodou je presnosť ohrazenia a dostupnosť štatistických dát, nevýhodou aj tu vysoká geografická heterogenita, preto sa používajú najmä pri menej detailných výskumoch miest a skôr pri výskumoch sídelných systémov, kde je dôležité aj zázemie

vo vzťahu k sídlu (smerovanie a hierarchia ciest, vedúcich do mesta, dopravné prepojenie sídiel, ukazovatele urbanizácie a podobne).

Fyzicko-geografické jednotky: napríklad geomorfologické jednotky, geoeкосystémy, biokoridory a biocentrá. Sú zriedka využívané, najčastejšie pri výskumoch celých sídelných systémov, pri sledovaní vhodnosti lokalizácie a priestorového rastu sídiel, pri analýze životného prostredia sídiel. V prípade vnútornej štruktúry miest sa využívajú hlavne pri výskume vplyvov prírodných faktorov na jej rozvoj.

Profily: sú zriedkavo používané, najmä v snahe o zjednodušenie prácnosti výskumu vo vysoko heterogénnych územiach – napríklad pri výskume funkčného využitia zeme v meste a jeho zmien. Dôležitá je vstupná príprava, aby profil dobre reprezentoval dané územie. Slúži potom ako „reprezentatívny výrez“ z urbanizovanej krajiny a najčastejšie je vedený stredom mesta.

Sídelné útvary (sídla): sídlo ako základná priestorová jednotka sídelnej (a urbánnej) geografie nemôže byť ohraničené na základe administratívnych hraníc (katastrálnych, obecných), ani na základe hraníc intravilánu, tak ako ich pozná územno-plánovacia prax. Preto je vyčlenenie mesta ako sídelného útvaru v krajine takmer výlučne otázkou terénneho výskumu alebo kartometrickej analýzy (napríklad na základe ortofotomáp a leteckých snímok) a ide hlavne o odlíšenie sídla ako zastavaného územia od okolitého priestoru (extravilánu). Tento postup sa používa najmä pri výskume funkčno-priestorovej štruktúry, pri skúmaní podielu zastavaného územia z rozlohy krajiny a podobne.

7.DEFINÍCIA MESTA

Základom pre pochopenie podstaty mesta je snaha o čo najpresnejšie definovanie samotného pojmu mesto. Zložitosť mesta ale vedie ku komplikáciám pri jeho definovaní a tiež ku komplikáciám pri snahe o jeho jednoznačné odlíšenie od iných typov sídelných štruktúr. Jednotná, všeobecne platná definícia pojmu mesto neexistuje z viacerých dôvodov:

- 1.) V každej historickej epoche je chápanie mesta odlišné. Mestá sú vždy budované v duchu svojej doby. Vďaka lokalizačnej inercii (zotrvačnosti) rôzne veľké časti týchto historických štruktúr sa zachovali dodnes a sú súčasťou dnešných miest, aj keď často nespĺňajú súčasné kritériá „mestskosti“.
- 2.) Chápanie pojmu mesto je odlišné aj v rámci rôznych kultúr, civilizácií alebo štátov aj v rovnakom období. V prípade miešania kultúrnych vplyvov (napríklad v mestách európskych kolonizátorov v Afrike) definovanie mesta môže byť aj z tohto dôvodu nejasné.
- 3.) Platnosť akejkoľvek definície mesta sa mení aj so zmenami veľkosti sídla. Je to zreteľné najmä pri porovnávaní čoraz menších miest s čoraz väčšími vidieckymi sídlami.
- 4.) Rozdiely v chápaní mesta sú aj medzi jednotlivými vedami, ktoré sa mestom zaoberajú a takisto v rámci geografie medzi jednotlivými jej výskumnými prúdmi a vedeckými školami.

Príkladom vývoja geografického pohľadu na chápanie fenoménu mesta je niekoľko vybraných definícií mesta v chronologickom prehľade:

F. Ratzel (1882): Trvalá koncentrácia ľudí a budov, zaujímajúca veľkú rozlohu a umiestnená v centrálnom bode komunikácií.

F. Richthofen (1908): Zoskupenie ľudí, pre ktorých hlavným zdrojom príjmov je koncentrácia druhov práce, nesúvisiacich s poľnohospodárstvom, hlavne obchodu a priemyslu.

J. Brunhes (1910): Mestom je sídlo v tom prípade, ak väčšina jeho obyvateľov väčšinu svojho času trávi vo vnútri tohto zoskupenia.

M. Lefèvre (1926): Komplex domov a budov, vyjadrujúcich v krajobrazе priemyselné a obchodné funkcie.

H. Bobek (1927): Tri znaky, charakteristické pre mestské sídla: kompaktnosť, veľkosť a mestský spôsob života.

H. Dorries (1930): Mesto sa odlišuje od dediny tvarom viac či menej usporiadaným, sústredeným okolo ľahko odlíšiteľného jadra, s plochou veľmi diferencovanou, zloženou z elementov veľmi rôznorodých.

M. Sorre (1952): Mesto je sídlo kompaktné, stále, značne veľké a husto zaľudnené, ktorého existencia nezávisí prevažne na teréne, v ktorom sa rozkladá, ale na väzbách s rozsiahlymi priestormi a na vyššom stupni organizácie spoločenského života.

K. Dziewoński (1956): Historicky sformovaný typ sídla, typický špecifickým lokálnym spoločenstvom, ktoré svojou lokalizáciou v konkrétnom priestore a špecifickou organizáciou je definované aj legislatívne a ktoré v mieste svojho pôsobenia vytvára súbor materiálnych zariadení so špecifickou fyziognómiou, považovanou za špeciálny typ krajobrazu.

G. Schwarzová (1966): Sídlo značnej veľkosti, uzavreté budované, s diferencovanou štruktúrou štvrtí, má mestský charakter života a výraznú strediskovosť.

J. Beaujeau-Garnier, G. Chabot (1971): V každej krajine je mestom to sídlo, v ktorom sa jeho obyvatelia cítia byť v meste.

Poslední menovaní autori ale zároveň hovoria, že súčasné mesto má toľko rozličných foriem a má také nejasné hranice, že je nemožné hovoriť o jedinej, všeobecne platnej definícii mesta.

Podobne Amin a Thrift (2002) súhlasia s tvrdením, že vplyv mesta je všade a vo všetkom. Zároveň sa pýtajú, čo dnes nie je urbánne, ak urbanizovaný svet je všadeprítomným systémom metropolitných území, poprepájaných sieťou komunikačných uzlov a línii. Tradičná hranica medzi mestom a okolitou krajinou má podľa týchto autorov stále väčšie trhliny. Ako tvrdil už P. George (1956), stanovenie jednoduchej a všeobecne platnej definície mesta zatiaľ vždy stroskotalo na zle postavenom zadaní. Je dokázané, že vznik a rozvoj mesta vždy závisí od dosiahnutej technologickej vyspelosti a potrieb konkrétnej spoločenskej formácie, preto jednotlivé časti definície mesta netreba hľadať vo veľkej rôznorodosti foriem mestských sídiel. Naproti tomu, ak za základ definície prijmem potreby (a spôsob ich uspokojovania) konkrétnej spoločenskej formácie (v konkrétnom priestore a čase), uľahčí to formuláciu definície mesta. Tá bude platná síce len obmedzene pre dané podmienky, ale bez nutnosti rátať s početnými výnimkami a obmedzeniami jej platnosti. Preto v novších prácach už sa nestretávame s jednoznačnou definíciou mesta, skôr s výpočtom znakov, ktoré z uhla pohľadu daného autora sú typické pre urbánne prostredie, urbanizovanú krajinu či urbánny životný štýl v konkrétnom čase a priestore. Príkladom je práca A. Lathama a kol. (2009), ktorá neponúka definíciu mesta, ale súbor konceptov a východísk, z pozície ktorých pristupujú jednotliví geografi k výskumu mesta a k definovaniu geografického chápania pojmov mesto, mestský (city, urban). Pritom je zaujímavé, že nie všetky tieto znaky sa musia nachádzať priamo na území mesta.

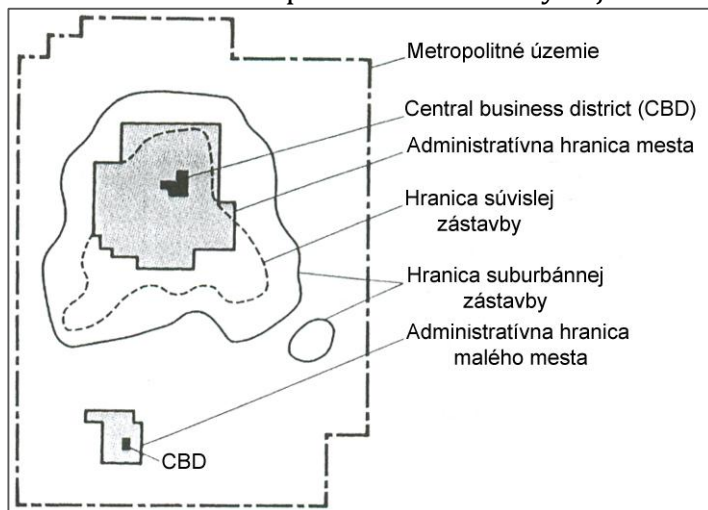
Niektoré z nich sa môžu častejšie vyskytovať v urbanizovanom zázemí mesta. Platí to najmä tam, kde sa významne prejavujú deurbanizačné trendy.

Komplikovanosť definície mesta má aj svoje teoretické dôsledky:

- 1.) Je narušená koncepcia dichotomického členenia sídiel na mestské a vidiecke. Existenciu takýchto (presne definovaných) typov sídiel spochybňuje jednak neostré vymedzenie pojmu mesto, jednak existencia mnohých sídiel, ktoré nemajú typicky mestský alebo typicky vidiecky charakter. Kritika dichotomického členenia sídiel viedla ku vzniku teórie urbánno-rurálneho kontinua. Tá je založená na predpoklade existencie rôzneho podielu mestských a vidieckych vlastností (od 0 až po 100%) v každom type sídla. Súbor sídiel tak možno teoreticky zoradiť podľa podielu ich vlastností od čisto mestských po čisto vidiecke.
- 2.) Je komplikované definovať predmet geografie mesta ako vedy. S tým súvisia napríklad problémy pri určovaní stupňa a tempa urbanizácie.
- 3.) S postupným zmenšovaním rozdielov medzi mestom a dedinou súvisia problémy s definovaním reálnych hraníc mesta ako objektu výskumu, ako aj problémy s presným vytýčením hraníc urbanizovaného priestoru v krajine.

Všeobecne možno hovoriť o štyroch najviac používaných kritériách identifikácie mesta. Z nich žiadne nie je úplne dostatočné na precízne definovanie mesta v zložitej realite súčasných urbanizačných procesov. Najlepšie výsledky poskytuje aplikácia viacerých kritérií zároveň. Skôr sa ale ukazuje nutnosť prijať novú terminológiu, odlišnú od tradičného vnímania ostro ohraničených pojmov mesto a dedina. Používajú sa také termíny ako mestský región, urbanizovaný priestor, aglomerácia, metropolitné územie. Väčšinou zohľadňujú existenciu širšieho urbanizovaného priestoru, akým bolo tradičné mesto (obr.7). V tomto priestore je centrom nesporne mestské sídlo a jeho zázemím je sieť menších sídiel, ktorých miera urbanizácie spravidla klesá s rastom vzdialenosti od centra územia.

Obr.7 Priestorové usporiadanie urbánnych jednotiek v rámci metropolitného územia



Zdroj: Fellmann a kol. (1997), upravené

- 1.) **Legislatívne kritérium:** definovanie mesta je založené na rozhodnutí vládnucej moci. Za mesto je uznávané to sídlo, ktoré má špeciálny štatút. V minulosti napríklad panovník udeľoval obciam mestské výsady, dnes je to väčšinou právomoc vlády alebo

parlamentu na základe žiadosti obce, ktorá spĺňa isté zákonom stanovené kritériá. Spôsob udeľovania štatútu je samozrejme rozdielny v každom štáte či regióne, preto sa blízko seba v priestore (ale zároveň na dvoch stranách štátnej hranice) môžu vyskytovať podobné sídla, ale jedno vidiecke a druhé mestské. Podobne historická zotrvačnosť spôsobuje, že niektoré sídla, ktorým v minulosti boli udelené mestské práva, časom svoj mestský charakter stratili a napriek svojej deklarovanej mestskosti dnes sa nelíšia od dediny.

Definovanie mesta legislatívnym spôsobom platí aj na Slovensku. Podľa zákona č.453/2001 o obecnom zriadení môže Národná rada Slovenskej republiky na návrh vlády vyhlásiť za mesto tú obec, ktorá:

- a) je hospodárskym, administratívnym a kultúrnym centrom alebo centrom cestovného ruchu, alebo kúpeľným miestom
- b) zabezpečuje služby aj pre obyvateľov okolitých obcí
- c) má zabezpečené dopravné spojenie s okolitými obcami
- d) má aspoň v časti územia mestský charakter zástavby
- e) má najmenej 5 000 obyvateľov.

Jednotlivé body (napríklad „mestský charakter zástavby“) sú zároveň bližšie špecifikované inými právnymi normami a v opodstatnených prípadoch je možné udeliť štatút mesta aj obci, ktorá nespĺňa všetky kritériá.

- 2.) **Štatistické (veľkostné) kritérium:** spôsob vymedzenia mesta je jednoznačný a je založený na prijatí istej hranice počtu obyvateľov ako rozdielu medzi mestom a dedinou. Vychádza z predpokladu, že pri prekročení istého počtu obyvateľov začínajú sa v sídle objavovať znaky, typické pre mesto, spojené hlavne s nepoľnohospodárskymi funkciami – priemyselnou výrobou a službami. Prahový počet obyvateľov mesta je ale takisto rozdielne chápaný v rôznom čase a priestore. Napríklad v riedko osídlenom území severu Švédska alebo Nórska sú za mestá považované aj sídla s niekoľkými stovkami obyvateľov, lebo plnia funkciu obsluhy širokého okolia s disperzným alebo nestálym osídlením. Naproti tomu v husto osídlenom centrálnom Japonsku je prahová hodnota minimálnej veľkosti mesta stanovená na 50 000 obyvateľov. Každý štát akceptuje hodnotu, ktorá mu najviac vyhovuje, aj keď väčšinou je doplnená ďalšími požiadavkami (napríklad minimálny podiel nepoľnohospodárskeho obyvateľstva, minimálna hustota zaľudnenia...). Takisto historický vývoj chápania veľkosti mesta je zložitý. Napríklad už v r.1887 prijal Medzinárodný štatistický kongres vo Viedni za minimálny veľkostný prah mesta hodnotu 2000 obyvateľov. Toto kritérium bolo ale napríklad v našich podmienkach ťažko uplatniteľné, lebo niektoré mestské sídla túto veľkosť nedosahovali. V r.1880 mala napríklad Ľubietová len 1803 obyvateľov, Podolíneč 1539 a Revúca, ktorá bola práve v r.1880 povýšená na mesto, mala 1900 obyvateľov.
- 3.) **Funkčné kritérium:** takéto vymedzenia mesta je dnes jedným z najviac uplatňovaných. Je väčšinou založené na analýze štruktúry obyvateľstva podľa hospodárskych odvetví, pretože mesto sa od dediny líši okrem iného aj odlišnou skladbou svojich funkcií. Mesto musí spĺňať väčšinou dve požiadavky: musí mať prevahu nepoľnohospodárskeho obyvateľstva a polyfunkčný charakter. V praxi je toto kritérium často spojené s kritériom štatistickým.
- 4.) **Morfologické kritérium:** je založené na odlišnom vizuálnom charaktere zástavby oproti vidieckym sídlam. Šírenie mestských foriem bývania na vidiek a unifikácia použitých stavebných materiálov, urbanistických a architektonických postupov

v súčasnosti ale čoraz viac obmedzuje použiteľnosť tohto kritéria. Je preto často kombinované aj s požiadavkou istej minimálnej hustoty zaľudnenia. Bolo dôležitým kritériom v minulosti, keď mesto bolo architektonicky jasne odlíšiteľným útvarom od vidieckych sídiel. Dnes je dôležitým nástrojom identifikácie mesta tam, kde je zreteľný rozdiel medzi mestom v jeho administratívnych hraniciach a skutočným priestorovým rozsahom zástavby mestského typu. Napríklad viaceré naše mestá po druhej svetovej vojne umelo rástli administratívnym pričleňovaním susedných vidieckych obcí. V niektorých prípadoch ale intravilány týchto obcí s intravilánom mesta stavebne nezrástli a ich vzťah je dodnes zjavne vidiecky aj napriek tomu, že majú štatút mestských častí. Tento problém spomínajú napríklad Halás, Roubínek a Kladivo (2012), ktorí definovali Olomouc ako takzvané kompaktné mesto a ako kritérium kompaktnosti si zvolili maximálnu vzdialenosť budov 250m od seba.

Sociologické kritérium by mohlo byť vnímané ako piaty spôsob definovania mesta. Objavuje sa najmä v súvislosti s čoraz častejšie používanými sociologickými metódami výskumu a vhodne dopĺňa klasické spôsoby definovania mestského prostredia práve v súčasnej realite čoraz viac urbanizovaného vidieka. Odlišný vonkajší výzor mesta (jeho fyziognómia) a jeho odlišné funkcie sú do istej miery odrazom iných potrieb, preferencií, návykov, hodnôt či spôsobov obživy jeho obyvateľov v porovnaní s obyvateľmi vidieckych sídiel. Preto aj špecifický „mestský spôsob života“ môže byť považovaný za jedno z kritérií identifikácie mesta. V súčasnosti je to kritérium čoraz dôležitejšie, práve v súvislosti s čoraz výraznejším posunom urbánnej geografie do oblasti sociálnych vied.

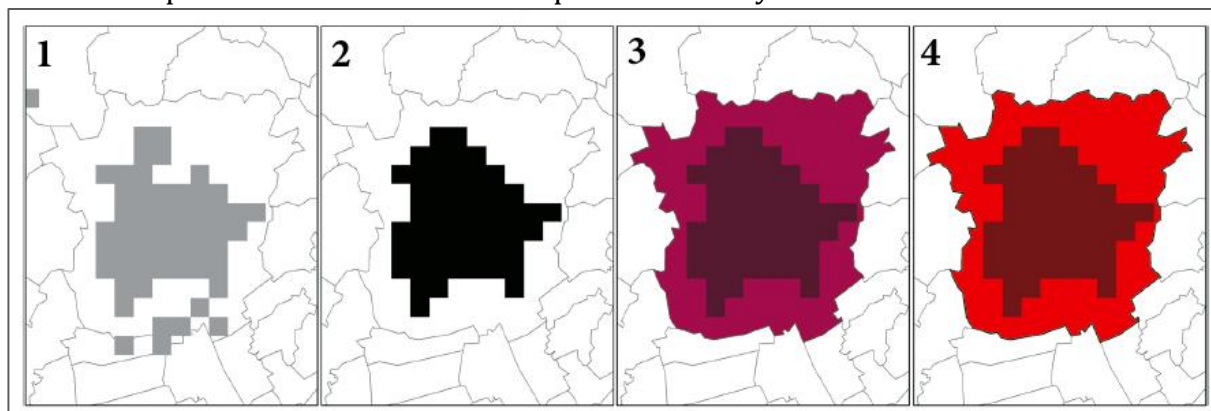
Jedným z najnovších pokusov o definovanie mesta (hlavne jeho územia) je iniciatíva OECD (Brezzi a kol. 2012), v rámci ktorej v 28 krajinách OECD bolo identifikovaných viac ako 1000 urbánnych areálov (s počtom obyvateľov nad 50 000), aby mohli byť porovnané z hľadiska ich veľkosti, foriem rozvoja, hustoty zaľudnenia a populačného rastu. Viedli k tomu nedostatky doteraz používanej metodiky, ktorá bola založená na identifikácii urbanizovaných území iba na základe hustoty zaľudnenia v administratívnych jednotkách. Pri kombinácii veľkej rozlohy administratívnej jednotky (napríklad katastrálneho územia alebo mestskej časti) a nízkeho počtu obyvateľov v nej sa preto logicky stávalo, že mnohé typicky urbánne areály neboli identifikované. Nová metodika spočíva v 4 krokoch (obr.8):

- 1.) Cez sledované územie je preložená štvorcová sieť s pevne definovanou veľkosťou jednotlivých buniek. Označené sú všetky bunky s hustotou zaľudnenia vyššou ako 1500 obyvateľov na km².
- 2.) Susediace označené husto osídlené bunky sú zlúčené, prípadné medzery medzi nimi sú vyplnené. Iba zhluky buniek s počtom obyvateľov viac ako 50 000 sú ďalej považované za „urbánne centrá“.
- 3.) Všetky administratívne jednotky na úrovni LAU2 (u nás obce a mestské časti), v rámci ktorých najmenej 50% obyvateľov sa nachádza v identifikovanom „urbánnom centre“, stávajú sa súčasťou „mesta“ (city).
- 4.) Mesto je definované v týchto hraniciach len vtedy, ak má politickú samostatnosť, ak aspoň 50% jeho obyvateľov žije v urbánnom centre a ak aspoň 75% populácie urbánneho centra žije v meste.

Posledný krok vo väčšine prípadov nebolo nutné vykonať, ale našlo sa 33 prípadov (v EU Atény, Barcelona, Neapol a Miláno), keď urbánne centrum presahovalo administratívne hranice mesta. V takýchto prípadoch bol zavedený pojem „veľké mesto“

(great city), aby boli umožnené medzinárodné porovnania. Napríklad Slovensko malo v r.2000 podľa tejto novej metodiky mieru urbanizácie asi 38%, do hodnotenia vstúpilo u nás 8 miest.

Obr.8 Postup definovania územia mesta podľa metodiky OECD



Zdroj: Brezzi, M. a kol. (2012), upravené

8.HRANICE MESTA

V geografii sa definícia akéhokoľvek javu neodmysliteľne spája s jeho priestorovým vymedzením a ohraničením. Je preto jasné, že kvôli nejednoznačnému chápaniu pojmu „mesto“ neexistuje ani všeobecne platná definícia hraníc mesta. Väčšinou platí, že hranica mesta je vytýčená v súlade s konkrétnym chápaním pojmu mesto – tieto dve úlohy navzájom úzko súvisia. Preto je na tomto mieste možné ponúknuť len prehľad niektorých ideových prístupov k chápaniu hranice mesta. Ako základ je vhodné prijať koncept dvoch základných typov hraníc v priestorovej analýze, ako ich opisuje Bezák (1995) na základe práce K.R.Coxa z r.1972) – sú to hranice definované legálne alebo konceptuálne.

Legálne hranice sú oficiálne stanovené a teda aj v priestore vyznačené na základe nejakej právnej normy. Príkladom môžu byť hranice administratívneho územia mesta (hranice obce). Využitie je časté pri pokusoch o komplexné geografické hodnotenie územia mesta alebo pri práci s údajmi za väčší súbor sídiel (napríklad v rámci štátu), kde neprichádza do úvahy terénny výskum a údaje sú čerpané z dostupných databáz. Administratívne hranice však nevyhovujú, ak jedným z cieľov je poukázať na mesto ako na prvok krajiny, odlišný morfológicky, funkčne, demograficky či inak od svojho okolia. Údaje za málo alebo zanedbateľne urbanizované územia (lesy, polia...) za hranicou zastavaného územia mesta (ale zároveň v rámci jeho administratívnych hraníc) by celkové výsledky silno skresľovali.

Oveľa bližšie chápaniu mesta ako sídla je na Slovensku legálne ohraničenie takzvaného „zastavaného územia“, ktoré Metodické pokyny MPV SSR č.9919/1985 definujú ako „územie zastavané ku dňu zisťovania alebo rozhodnutím orgánu ochrany poľnohospodárskeho pôdneho fondu trvalo odňaté poľnohospodárskej výrobe“, teda záväzne určené na zastavanie. Hranica zastavaného územia mesta je vyznačená v katastrálnej mape a používa sa napríklad v územnom plánovaní. Z uvedenej definície ale vyplýva, že takto ohraničené zastavané územie obsahuje okrem zástavby s mestskými funkciami aj areály, ktoré mestským spôsobom zatiaľ využívané nie sú.

Čakajú na „pridelenie“ mestských funkcií a reálne teda ležia ešte mimo sídla. Naznačuje to jednu z hlavných vlastností legálnych hraníc, ktorou je ich relatívna **stabilita v čase** (1). Spôsobuje (relatívnu) nemennosť hranice, aj keď faktory vzniku hranice prestávajú platiť. Ďalším príkladom uplatnenia tejto vlastnosti, hlavne v dynamicky rastúcich mestách, je nová zástavba, prekračujúca administratívne hranice mesta.

Druhou podstatnou vlastnosťou legálnych hraníc je ich **jednoznačné vytýčenie** v priestore (2), čo umožňuje jednoznačné zaradenie sledovaného javu do konkrétneho územia. Má to veľký význam napríklad pri využívaní štatistických údajov, vzťahujúcich sa k danému územiu (počet obyvateľov mesta, hustota zaľudnenia a podobne).

Podstatnou vlastnosťou je aj ich „**jednorozmernosť**“ (3) – tieto hranice sú líniami, preto každý sledovaný jav alebo prvok v území patrí nespochybniteľne len do jedného územia, alebo je jasné aká jeho časť kam patrí. Tento problém sa vyskytuje v prípade dezintegrácie obcí, napríklad pri delení nehnuteľností, ktoré pretína katastrálna hranica.

Konceptuálne hranice sú stanovené dohodou a oddelujú tie časti krajiny, ktoré vykazujú určité (dohodnuté) spoločné vlastnosti. Existujú len ako imaginárne línie a ak sú aj presne určené, väčšinou pre účely výskumu a nie v teréne. Často sú nepresné, pretože existujú len subjektívne v mysliach ľudí. V každom prípade ale nemajú žiadnu právnu silu. Oproti legálnym hraniciam sú dosť premenlivé v čase. Oblasti nimi ohraničené sa môžu prekrývať alebo naopak - nemusia sa vôbec navzájom dotýkať.

Typov konceptuálnych hraníc mesta môže byť veľké množstvo. Kvôli prehľadnosti je možné rozdeliť ich na základe dvoch spôsobov vnímania mesta: geografického a sociologického (Smailes 1961). Podľa prvého je mesto tou časťou krajiny, ktorá sa odlišuje od vidieka svojou štruktúrou a ktorá je výsledkom hlavne antropickej transformácie krajiny. Podľa druhého spôsobu vnímania je mesto zoskupenie ľudí s odlišným spôsobom života oproti vidieckym sídlam. Tento sociologický spôsob definovania územia a hraníc mesta je ale možné uplatniť aj v geografii.

Pre územie vo vnútri geografických hraníc mesta sa používa aj názov intravilán. Je ale nutné vopred definovať, čo je obsahom pojmu intravilán. Potom je možné stanoviť jeho hranicu napríklad terénnym mapovaním. V súlade s Matlovičom (1998), ktorý rozlišuje 4 základné zložky priestorovej štruktúry mesta, môžeme hovoriť o štyroch základných typoch geografickej hranice mesta:

- 1.) **Prírodná hranica** – je málo využívaná, pretože mesto je umelým prvkom v krajine a aj preto, lebo je ťažké stanoviť takúto hranicu presne. Dôvodom je charakter prírodných procesov a javov, ktorých hranice majú väčšinou podobu prechodných pásov, málokedy sú líniami. Prírodnými faktormi definované hranice mesta sa využívajú najmä v aplikáciách fyzickej geografie v prostredí mesta. Príkladom je ohraničenie výskytu urbánnej vegetácie, urbánnych pôd alebo oblasti pôsobenia takzvaného tepelného ostrova nad veľkými mestami. Prírodnou hranicou môže byť aj pobrežie mora, tok rieky alebo svah pohoria.
- 2.) **Funkčná hranica** je stanovená za predpokladu, že priestor mesta je vyhradený pre iné funkcie ako priestor nezastavaného územia okolo neho. Hranicu mesta potom môžeme vytýčiť na základe výskumu využitia zeme. Jeho predpokladom a zároveň najzložitejšou úlohou je ale presné stanovenie tých funkcií a odlíšenie tých funkčných areálov, z ktorých sa skladá územie mesta. Podľa Matloviča (1998) najfrekvencovanejšie funkčné štruktúry v meste sú obytné, priemyselné, skladovacie, dopravné, službové, odpočinkovo-rekreačné a nevyužívané plochy. Takáto stručná klasifikácia je ale pre stanovenie hranice mesta väčšinou nedostatočná, pretože každá z menovaných funkcií sa vyskytuje aj vo vidieckych sídlach, dokonca aj v podobe

izolovaných areálov vo voľnej krajine mimo sídiel. Príkladom môže byť továreň, postavená „na zelenej lúke“ mimo mesta. Preto je nutné pri ohraničení mesta z funkčného hľadiska špecifikovať čo najpresnejšie konkrétne „mestské funkcie“ v rámci vyššie uvedených, širšie chápaných funkčných štruktúr.

- 3.) **Morfologická hranica** je v priestore stanovená na základe odlišnosti výzoru mesta od jeho okolia. Použitý stavebný materiál, stavebný sloh, pôdorys a usporiadanie jednotlivých materiálnych prvkov (budov, ulíc...) v intraviláne mesta závisí aj od ich funkcie, od estetických hodnôt, zvykov a potrieb obyvateľov, ktoré sú iné ako vo vidieckych sídlach. Preto sa mesto zvyčajne aj vizuálne líši od okolitej krajiny. Morfologickú hranicu mesta je možné identifikovať v teréne priamym pozorovaním, ale aj analýzou máp, ortofotomáp alebo leteckých snímok. Už O. Schlüter v r. 1899 poukázal na možnosť polozenia hranice na rozhranie rôznych typovestskej a vidieckej zástavby (Ivanička 1983). V našich podmienkach tento prístup využili Pouš a Hlásny (2006, 2007) na príklade Banskej Bystrice, Sýkora a Posová (2011) v prípade Prahy a Halás, Roubínek a Kladivo (2012) v prípade Olomouca.
- 4.) **Sociálno-demografická hranica** mesta je hranicou odlišných kultúrnych, ekonomických a sociálnych charakteristík obyvateľstva. Mesto z tohto uhla pohľadu je najčastejšie spájané s vysokou hustotou zaľudnenia a s nepoľnohospodárskym zamestnaním jeho obyvateľov. Napríklad Divinský (1998, 2000) prevzal koncepciu bruselskej výskumnej školy a územie Bratislavy ohraničil na základe minimálnej hustoty zaľudnenia 650 obyv./km². Vo výnimočných prípadoch môžu do mesta patriť aj obytné areály s nižšou hustotou, ale musia byť úplne obkolesené územia s požadovanou vyššou hustotou. Požadovaná hodnota je pritom výsledkom mnohých empirických štúdií a štatistických porovnaní. Zhoduje sa s miestom najmarkantnejšieho poklesu gradientu hustoty zaľudnenia urbánnych areálov. Viacerí autori kladú hranicu mesta tam, kde prestávajú dominovať nerolnícke povolania. Aj pri začleňovaní prímestských osád do mesta vychádzajú z hospodárskych odvetví, ktoré zamestnávajú ľudí z týchto osád v meste. H. Hassinger už v r. 1910 pokladal za kritérium hraníc Viedne zásadné ovplyvňovanie predmestí veľkomestom, najmä však dochádzku do zamestnania a dopravnú dostupnosť. To možno najjednoduchšie vyjadriť konštrukciou izochrón (Ivanička 1983).

Predchádzajúce spôsoby ohraničenia mesta je ale možné uplatniť len v tom prípade, keď je mesto od okolia oddelené ostrou hranicou, podobne ako to bolo bežné u predindustriálnych miest. Expanzia dnešných miest do priestoru, suburbanizácia, rast predmestských osád už od 19. storočia a podobné trendy vývoja majú za následok existenciu mozaiky urbanizovaných a neurbanizovaných, zastavaných a nezastavaných areálov, kde nie je možné viesť hranicu mesta v podobe jednoduchej čiary. Jednoznačnosť stredovekej hranice mesta je už dávno narušená. Už J. Verešík (1955a) zdôrazňuje nutnosť použiť pri stanovení hranice mesta viacero kritérií. G. Schwarzová (1966) hovorí nie o líniovej hranici mesta, ale skôr o „hraničnom páse“, kde jednotlivé urbánne elementy doznievajú (v rôznych vzdialenostiach od stredu mesta) a preplietajú sa navzájom s elementami rurálnej krajiny. Mestá v dnešnej postindustriálnej etape vývoja prestávajú byť jednoznačne definovateľnými priestorovými objektami. Stávajú sa skôr nodálnymi regiónmi, ktoré sú určené ich jadrom a intenzitou vzťahov medzi ním a jeho zázemím. Pritom intenzita vzťahov jadro – zázemie klesá s rastom vzdialenosti od jadra. Zázemia jednotlivých miest sa môžu prekrývať.

9.VZNIK MIEST

Prvé stále sídla v ľudskej histórii vznikli pravdepodobne po skončení poslednej doby ľadovej (würmu). Príčinou bol nárast množstva biomasy v krajine a teda väčšia koncentrácia zdrojov obživy pre lovecké a zberačské spoločenstvá. Tie mohli postupne opúšťať kočovný spôsob života. Usadzovali sa tam, kde im prostredie umožňovalo užívať sa lovom a zberom v malom okruhu od osady. Až trvalo usadené spoločenstvá mali možnosť dokonalejšie využívať sezónnosť biorytmu rastlín a začať ich cielene pestovať. Podobná je nadväznosť domestikácie a chovu zvierat na trvalé sídla. Postupné inovácie v poľnohospodárstve umožnili väčšine spoločenstiev najskôr odsunúť lov a zber len do úlohy doplnkových zamestnaní a živiť sa prevažne pestovaním a chovom, neskôr umožnili aj nadvýrobu a vďaka nej vznik nových spoločenských vrstiev obyvateľstva. Prvé mestá v histórii ľudskej civilizácie vznikli preto ako výsledok 3. spoločenskej deľby práce, pravdepodobne v Mezopotámii približne pred 5500 rokmi. Boli výsledkom priaznivých prírodných podmienok, prevratných technologických zmien (zvládnutie zavlažovania), ale hlavne výsledkom vzniku nových spoločenských tried obyvateľstva, ktoré neboli priamo zapojené do materiálnej výroby (úradníci, kňazi, vojaci, obchodníci, politici...). Dnes sú akceptované dve teoretické koncepcie, ktoré hovoria o príčinách vzniku a šírenia miest (Maik 1992).

1.) **Evolučná teória** spája vznik miest s konkrétnou etapou vývoja civilizácie. Podľa nej príčinou vzniku mesta bola v prvom rade nadvýroba na vidieku, vyvolaná pokrokom v poľnohospodárstve. Tá samotná by ale nestačila, pretože by (napríklad podľa Malthusa) viedla len k rastu obyvateľstva a následne k spotrebovaniu prebytkov. Musela vzniknúť spoločenská vrstva, ktorej nadvýroba umožnila obživu aj bez podielu na jej produkcii. Príčinou vzniku tejto novej vrstvy mohlo byť nebezpečenstvo útokov kočovných kmeňov a potreba brániť úrodu pred nimi. Najúčinnšie bolo postupovať spoločne, spájalo sa viac komunít. Budovanie spoločných sýpok a stráženie produkcie ale vyžadovalo koordináciu a administráciu práce, evidenciu zásob, ich rozdeľovanie, ozbrojenú ochranu, obchodovanie s nimi a ďalšie špecializované činnosti, ktorých vykonávatelia sa logicky sústreďovali na jednom mieste, spoločne budovanom a strategicky umiestnenom. Postupne vznikla nová organizácia spoločnosti a mesto sa stalo sídelným prejavom 3. spoločenskej deľby práce, ktorá oddelila výrobu od terciálnych hospodárskych činností. Aj ďalší rast zárodkov miest bol podmienený rastom produktivity v poľnohospodárstve. Čoraz menej ľudí bolo potrebných pre zabezpečenie výživy, preto čoraz viac ľudí odchádzalo z dediny do mesta.

2.) **Difúzna teória** nadväzuje na predchádzajúcu a predpokladá existenciu oblastí s vysoko rozvinutou civilizačnou úrovňou, z ktorých sa inovácie (v tomto prípade mestský spôsob života a organizácie spoločnosti) šírili do okolia. Prispievali tak k rozvoju a k spoločensko-ekonomickým premenám priestoru, v ktorom sa ujali. Za tieto zdroje urbanizácie sú pokladané Mezopotámia, Egypt, dolina rieky Indus, sever Čínskej nížiny, stredná Amerika, centrálna Ázia a juhozápad Nigérie. Difúzia inovácií sa môže uskutočňovať tromi spôsobmi, ktoré platia aj dnes:

a.) **Priamou kolonizáciou:** mestské obyvateľstvo si z pôvodnej oblasti prinášalo na nové pôsobisko svoj spôsob života a organizácie spoločnosti. Príkladom môžu byť staroveké fenické mestá v stredomorí (Kartágo), alebo stredoveké mestá Španielov a Portugalcov v južnej Amerike. U nás túto rolu zohrali napríklad nemeckí hostia v banských mestách stredného Slovenska.

- b.) **Prienikom kultúrnych vplyvov:** napríklad grécka a rímska mestská kultúra sa po obchodných cestách šírila do západnej Európy a prinášala do tejto oblasti nové vzorce správania, výstavby, organizácie spoločnosti a podobne.
- c.) **Technologickou inováciou:** zavádzaním nových technológií, ktoré umožnili rýchlejší vývoj územia alebo prekonanie stagnačného prahu. Intenzívnejšie využitie územia vďaka novej technológii sa prejavilo aj rozvojom miest. Príkladom sú mestá na stredozápade USA, ktoré vznikli na trasách železníc.

10. MESTÁ V RÔZNYCH SPOLOČENSKO-HISTORICKÝCH FORMÁCIÁCH

Organizácia spoločnosti je jedným z hlavných faktorov vplyvu na výzor, funkcie a sociálnu diferenciaciu mesta. Väčšina autorov sa prikláňa k definovaniu 3 základných etáp vývoja miest v rámci histórie urbanizácie, aj keď ich identifikácia je do značnej miery sporná (predindustriálne, industriálne a postindustriálne mestá). Zásadné zmeny v produkcii, organizácii spoločnosti a ekonomických vzťahoch síce vždy priniesli rýchlu reakciu v podobe transformácie mestských štruktúr, na druhej strane vývoj mesta je vždy nutné vnímať ako kontinuálny proces (Toušek a kol. 2008), skôr evolučný ako revolučný (aj vďaka značnej zotrvačnosti niektorých priestorových mestských štruktúr). Každá z troch základných historických „generácií“ miest je determinovaná najmä prevládajúcimi spoločenskými vzťahmi v danej epoche, v jej rámci je ale možné identifikovať aj menšie subtypy miest podľa hlavných odlišností priestorového a historického vývoja.

Pretože vývoj spoločnosti je rýchlejší ako vývoj miest, je nutné mať na zreteli, že čistých foriem, najlepšie reprezentujúcich danú etapu vývoja, je minimum. Častejšie sú rôzne prechodné a zmiešané typy miest (George 1956).

10.1 Predindustriálne mestá

Boli multifunkčné. Dominantnú úlohu v prvých obdobiach vývoja nemuseli hrať komerčné aktivity ako výroba či obchod, ale vo väčšine prípadov hlavnými boli politické, kultúrne, administratívne a religiózne funkcie. Tie ovplyvňovali spoločenskú aj morfológickú štruktúru mesta. Centrum bolo vyhradené elite a bolo zároveň symbolom moci (hrad alebo zámok, svätyňa). Mimo centra boli v priestore jednoznačne oddelené jednotlivé profesné, etnické a často aj konfesné skupiny obyvateľstva. Postupne s rozvojom špecializácie výroby nadobúdajú čoraz väčšiu váhu remeslá a obchod. Z dnešného pohľadu to boli mestá väčšinou malé, do 20 000 obyvateľov. Ich veľkosť bola limitovaná jednak veľkosťou nadproduktie v poľnohospodárstve, jednak obmedzenými možnosťami dopraviť tovar do mesta zo vzdialenejšieho zázemia. Staroveký Rím v čase svojej najväčšej expanzie pravdepodobne mohol mať až 1 milión obyvateľov, najväčšie európske mestá mali ale ešte v 18. storočí najviac 100 000 obyvateľov. Mestá tohto typu neexpandovali do priestoru, čo sa symbolicky prejavovalo ich izoláciou (za hradbami) od ostatnej krajiny. Preto existovalo jasné odlíšenie mesta a dediny: priestorové, morfológické aj funkčné. Pod vplyvom čoraz intenzívnejšej obchodnej výmeny a rastúceho trhu sa zväčšovali aj kontakty medzi mestami a dochádzalo k delbe práce medzi nimi (Maik 1992). V tejto generácii miest je možné odlíšiť dve vývojové (historické) etapy:

- a.) **Politické mestá** vznikli v prostredí agrárnej otrokárskej civilizácie len s malou úrovňou výmeny tovarov, ktorá bola ohraničená na lokálne trhy. Mestá boli trhovými osadami pre malé zázemie, ale hlavne boli náboženskými, obrannými

a administratívnymi centrami, často pre oveľa väčšie zázemie ako to trhové. Tie najväčšie mestá sa rozvinuli v najvýhodnejších bodoch výmeny luxusných tovarov (hlavne v prístavoch), alebo na miestach veľmi dobre bránených. Pre prosperitu mesta bol často rozhodujúci vplyv sídla vládnej moci. Príklady zvyškov takýchto miest je možné dodnes nájsť vo vnútrozemí Ázie (Tibet, Bhután), aj keď súčasná expanzia globalizovanej ekonomiky rýchlo mení ich štruktúru, ustálenú často počas niekoľkých tisícročí.

- b.) **Obchodné mestá** vznikali od staroveku do novoveku na základe rozvinutých vzťahov remeselnej výroby a regionálnej až medzinárodnej výmeny (stredomorské prístavy, hanzové mestá), ale aj na základe politickej centralizácie. Podľa výhodnosti ich polohy (na obchodných cestách, križovatkách, pri náleziskách surovín) alebo podľa množstva mestských výsad sa výrazne diferencovali aj podľa veľkosti. Dodnes sa zachovali len zvyšky tých miest, ktorých sa nedotkla kapitalistická transformácia v 19. a 20. storočí, a to hlavne kvôli ich veľkej vzdialenosti od súčasných hlavných dopravných ťahov a centier rozvoja priemyslu.

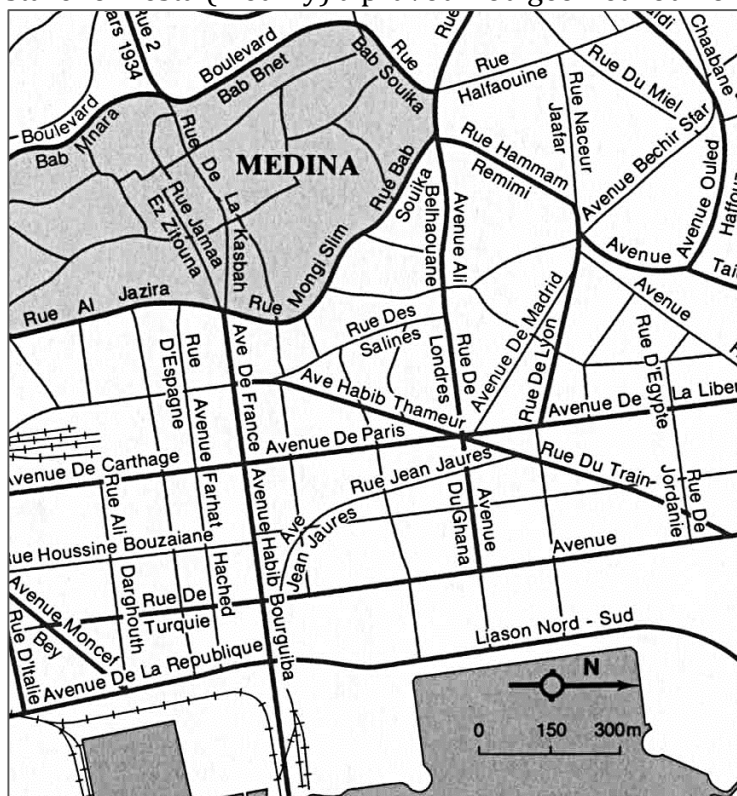
10.2 Industriálne mestá

Sú spojené s rastúcim vplyvom priemyslu v ekonomike, ktorý radikálne pozmenil ich priestorovú štruktúru a nezriedka vyvolal aj vznik nových priemyselných miest. Ďalej sa zväčšujú rozdiely vo veľkosti jednotlivých miest, pričom najdynamickejšie rastú najväčšie mestá. Priestor mesta sa čoraz viac heterogenizuje, aj keď mestá samotné oproti svojmu zázemiu zaznamenávajú vzostup koncentrácie najmä funkcií priemyselných, obchodných a finančných a s nimi spojených funkcií obytných. Rastú rozdiely aj v sociálnej štruktúre, čoraz väčšiu časť obyvateľov tvoria imigranti z vidieka. S rozvojom lacnej hromadnej dopravy dochádza k výraznému oddeleniu miest práce a bývania. Vďaka industrializácii vzniká fenomén „mestskosti“, charakterizovaný nielen v zmysle materiálnom, ale aj v zmysle špeciálneho spôsobu využitia priestoru, produkcie, spotreby alebo životných hodnôt. Hlavným znakom je ale rast rozlohy aj počtu obyvateľov týchto miest. Najväčšie dosahujú miliónovú hranicu už v polovici 19. storočia (Londýn, Paríž). Popri raste tradičných miest, prispôsobujúcich sa novým pravidlám fungovania, objavujú sa aj nové mestá. Niektoré veľmi rýchlo nadobúdajú charakter aglomerácií až konurbácií (Birmingham, Manchester, mestá Horného Sliezska, Porúria). Radikálne sa mení aj vzťah mesta a zázemia, k čomu výrazne prispeli zmeny v doprave. Najprv to bola hlavne doprava železničná, ktorá spôsobila výrazné zmeny v rozmiestnení funkcií v priestore mesta. Zároveň sa uzavreté mesto otvára (symbolom je búranie hradieb) a mení na aglomeráciu – najprv budovaním predmestí pozdĺž železníc, neskôr aj pohlcovaním menších susedných sídiel. V tejto etape vývoja miest je možné definovať tri podskupiny miest na základe ich historického, ale aj politického vývoja:

- c.) **Kapitalistické mestá** najmä v Európe a severnej Amerike, ktorých vnútorná štruktúra bola ovplyvnená rýchlym nástupom nových spoločenských tried (robotníkov a priemyselnej buržoázie) s úplne odlišnými hodnotovými rebríčkami, spôsobom života, miestom a typom bývania, rodinnou štruktúrou, politickými preferenciami a podobne. Priestorová segregácia prechádza od etnického a profesného princípu stredovekého mesta k princípom ekonomickým a triednym. Mení sa symbolika centra, ktoré sa stáva komerčným jadrom a „výkladnou skriňou“ ekonomickej úspešnosti mesta. Nové politické aj ekonomické elity sa ale sťahujú na perifériu, kým jadro mesta obsadzujú masy proletariátu, bývajúc často v katastrofálnych podmienkach. Byty a pozemky sa stávajú tovarom a obľúbenou komoditou obchodu, čo tiež prispieva k zmenám v priestorovej štruktúre mesta.

- d.) **Koloniálne mestá** vznikli v súvislosti s expanziou kapitalistickej európskej ekonomiky hlavne v 19. a 20. storočí na princípoch politickej a ekonomickej intervencie do oblastí, nachádzajúcich sa často ešte v prvej etape rozvoja mestskej civilizácie. Sú preto zväčša mestami novými, kde okolo výstavných centier, vybudovaných na princípoch kapitalistického urbanizmu, rozrastajú sa rozsiahle štvrte chudoby (Kibera v Nairobi, Khayelitsha v Kapskom Meste, Rocinha v Riu de Janeiro...). Niektoré sú ale mestami zmiešanými, kde k pôvodným mestám miestnej kultúry boli pristavané nové štvrte s európskym výzorom (obr.9). Na výzor a funkcie koloniálnych miest má vplyv aj výrazná nerovnomernosť rozdelenia sociálnej štruktúry, kde prakticky neexistuje stredná trieda, ale len malá elitná a početná chudobná spoločenská trieda.
- e.) **Socialistické mestá** sú typické jedinečnou priestorovou štruktúrou, ktorá je reakciou na špecifické podmienky (teoreticky rovnostárskej) spoločnosti. Administratívne a priemyselné funkcie nadobúdajú oveľa väčší význam ako funkcie obchodu a skladovania tovarov, zaniká pozemková renta a prirodzená diferenciácia hodnoty pozemkov na základe ich atraktivity pre investorov. Mestá rastú v podmienkach striktného územného plánovania, menia sa často na súbory navzájom izolovaných monofunkčných zón. Medzi nimi je nutný intenzívny pohyb obyvateľstva, najmä z miest bývania za prácou – aj preto, lebo neexistuje vrstva drobných živnostníkov (remeselníkov a obchodníkov), u ktorých miesto bývania a zamestnania boli tradične rovnaké. Vlastníctvo osobného automobilu je luxusom, preferovaná je hromadná doprava, preto dopravný systém (aj keď nie je predimenzovaný) netrpí preťažením.

Obr.9 Na výreze plánu mesta Tunis je vidieť rozdiel medzi pôvodným urbanizmom starého mesta (Mediny) a pravouhlou geometriou koloniálneho mesta.



Zdroj: <http://mappery.com>, upravené

10.3 Postindustriálne mestá

Sú produktom vývoja od druhej polovice 20. storočia. Ich priestorová štruktúra sa mení hlavne kvôli posilneniu zamestnanosti v terciárnom a kvartérnom sektore, kvôli rastu dôležitosti tzv. profesných a spotrebiteľských spoločenských tried (na úkor „tradičných“ spoločenských tried), kvôli rastu mobility obyvateľstva a dostupnosti informácií. Znamená to okrem iného aj oslabenie dôležitosti centra a jeho vzťahov s ostatnými časťami mesta, priestorový rozptyl funkcií, návrat k polyfunkčnosti priestoru (budov, blokov, štvrtí). Výsledkom je aj kultúrna fragmentácia spoločnosti a strata komunitného charakteru mesta. Najvýraznejší vplyv na priestorové zmeny v mestách má rast úlohy individuálnej dopravy. Preto je hlavným znakom postindustriálnej fázy vývoja mesta extrémny rast jeho rozlohy v dôsledku suburbanizácie. Zároveň s rastom miest ale dochádza k „smrti vzdialenosti“, čiže k strate vplyvu vzdialenosti od centra na lokalizáciu jednotlivých funkcií. Preto vzniká chaoticky rozmiestnená zmes funkčných areálov bez vzťahu k centru. Tento proces začal v USA v 50. rokoch 20. storočia a onedlho sa prejavil aj v najväčších metropolách západnej Európy. S úpadkom významu centra mesta súvisí aj deurbanizácia – odchod ľudí z centra mesta na jeho perifériu, ale aj z veľkých miest do menších, z metropolitných oblastí do periférnych, z tradičných urbanizovaných a industrializovaných oblastí do redšie osídlených vidieckych a novoundustrializovaných (presuny „frostbelt - sunbelt“). Mení sa preto charakter nielen jednotlivých miest, ale celého makroregionálneho sídelného systému. Mesto už nie je vnímané ako jednotka produkcie, ale ako jednotka spotreby (Knox a Pinch 2006). Odborné diskusie zatiaľ nedávajú odpoveď, či je to časovo ohraničená fáza vývoja miest, po ktorej nastane fáza reurbanizácie, alebo je to ďalší krok na ceste k „urbánnej disperzii“ a k formovaniu mestskej civilizácie bez miest v ich tradičnom chápaní (ako jednoznačne ohraničených sídelných útvarov).

V tých mestách, kde suburbanizačné a deurbanizačné procesy majú najdlhšiu tradíciu, začína sa objavovať reurbanizácia – opätovný návrat obyvateľov a firiem do zanedbaných a prázdnych (a preto lacných) oblastí v bezprostrednej blízkosti centier veľkých miest. Súvisí s presadzovaním sa mechanizmov územného plánovania a s podporou opätovného rozvoja vnútorných miest, ale súvisí aj s rastom cien pohonných hmôt, ktorý obyvateľom predražuje dochádzku do zamestnania zo suburbií. Urbánno-regeneračné trendy možno definovať ako predstavy a činy, vedúce k riešeniu problémov vnútorných miest a k trvalému zlepšeniu ekonomických, materiálnych, sociálnych a environmentálnych podmienok regenerovaných areálov (voľne podľa Roberts a Sykes 2004).

11. POLOHA MESTA

Poloha mesta je dôležitá preto, lebo dovoľuje identifikovať a charakterizovať vzťahy mesta k ostatným objektom a javom krajiny v okolí. Poloha niektorých sídiel v zvlášť vhodných podmienkach (dopravný uzol, rozhranie krajinných typov, strategická dôležitosť...) bola jedným z rozhodujúcich faktorov ich odlíšenia od ostatných sídiel, ich rýchlejšieho rozvoja a následne ich premeny na mestá. Polohu mesta môžeme hodnotiť dvoma základnými spôsobmi: ako absolútnu a relatívnu polohu. V rámci týchto dvoch kategórií môžeme ešte vyčleniť niekoľko detailnejších prístupov. Výsledkom komplexného zhodnotenia polohy mesta z rôznych uhlov pohľadu je stanovenie tzv. polohového potenciálu mesta, ktorý je vyjadrením možností ďalšieho rozvoja a fungovania mesta.

Dôkladnú analýzu rôznych pohľadov na polohu a polohový potenciál mesta v našich podmienkach, ako aj prehľad prác s problematikou polohy mesta ponúkajú Korec a Galasová (1994) na príklade Bratislavy a jej mestskej časti Petržalky. Záujem o hodnotenie geografickej polohy sídla sa zvyšuje v období radikálnych politicko-spoločenských a ekonomických zmien v krajine. V našich podmienkach práve Bratislava je príkladom výrazných zmien jej relatívnej polohy v nedávnej minulosti, najmä v rokoch 1989 (pád železnej opony) a 1993 (vznik SR), čo sa výrazne premietlo do zmien jej rozvojového potenciálu.

11.1 Absolútna poloha

Je nemenná, daná súradnicami geografickej šírky a dĺžky a údajom o nadmorskej výške. Umožňuje mesto jednoznačne lokalizovať v priestore. Sprostredkovane hovorí o polohe mesta voči ďalším skutočnostiam (napríklad ku klimatickým alebo časovým pásmam) a umožňuje zostavovať poradie miest na základe ich údajov. Napríklad Petrohrad je považovaný za najsevernejšie miliónové mesto a Hammerfest v Nórsku za najsevernejšie mesto na Zemi. La Paz je najvyššie položeným, Reykjavík najsevernejšie položeným hlavným mestom na Zemi a podobne.

Stanovenie absolútnej polohy je otázkou stanovenia konkrétného bodu v meste, ku ktorému sú priradené (zmerané) potrebné údaje. Problémom môžu byť veľkomestá so značnou rozlohou, v prípade nadmorskej výšky mestá v členitom reliéfe. U nás je napríklad nadmorská výška vzťahnutá k takzvanému definičnému bodu obce, ktorým sa rozumie ťažisko osídlenia a za toto sa pokladá väčšinou bod v strede historického centra mesta, stred námestia a podobne. Problémom je napríklad stanovenie nadmorskej výšky a kartografických súradníc mesta Vysoké Tatry, ktoré sa skladá z viacerých osád. Väčšinou sa preto udávajú údaje jednotlivých osád samostatne.

11.2 Relatívna poloha

Je pre mesto dôležitejšia ako absolútna, pretože kvalita a intenzita vzťahov mesta k jednotlivým prvkom krajiny sa stále mení a tieto zmeny výrazne ovplyvňujú vývoj mesta. Najčastejšie je hodnotená z hľadiska veľkosti priestoru, v ktorom mesto leží (kvantita) a z hľadiska vlastností vzťahov k tomuto priestoru (kvalita).

11.2.1 Relatívna poloha z hľadiska kvantity

Ide o hodnotenie polohy mesta vo vzťahu k menšiemu alebo k väčšiemu priestoru (z hľadiska mierky). Podľa veľkosti hodnoteného priestoru nadobúdajú väčší alebo menší význam rôzne priestorové vzťahy a mení sa aj význam jednotlivých častí polohového potenciálu daného sídla.

- a.) **Mikropoloha** udáva vzťah mesta k jeho bezprostrednému okoliu a často určuje jeho špecifické, neopakovateľné vlastnosti, ktoré sa často odrážajú vo vnímaní daného mesta ľuďmi a v prívlastkoch, ktoré mestu ľudia dávajú (napríklad Nitra - mesto pod Zoborom).
- b.) **Makropoloha** hovorí o vzťahu k veľkým krajinným celkom (k najbližšiemu moru, k horskej bariére, k územiu štátu) a hodnotí sa väčšinou len u väčších miest. Napríklad Bratislava je vzhľadom k územiu Slovenska položená extrémne periférne, napriek tomu že plní úlohu hlavného mesta. Zároveň sa jej relatívna makropoloha v Európe v nedávnej minulosti radikálne zmenila. Z nevýhodnej polohy pri „železnej opone“ sa dostala do výhodnej polohy jedného z pólov tzv. zlatého trojuholníka

(Viedeň - Győr - Bratislava), ktorý je považovaný za jeden z najdynamickejších regiónov Európskej únie.

- c.) **Mezopoloha** sa niekedy hodnotí ako medzistupeň medzi mikropolohou a makropolohou. Príkladom môže byť poloha krajského mesta voči jeho kraju. Mezopoloha a makropoloha veľa napovedajú o možnostiach rozvoja mesta, pretože hovoria o vzťahu mesta k jeho širšiemu zázemiu.

11.2.2 Relatívna poloha z hľadiska kvality

Ide o hodnotenie polohy mesta vo vzťahu k rôznym prírodným (fyzicko-geografická poloha) a antropogénnym javom a prvkom krajiny (humánno-geografická poloha). V niektorých prípadoch sa zvlášť (ako veľmi dôležitá) hodnotí aj sídelno-geografická poloha, teda vzťah mesta k ostatným prvkom sídelného systému (najmä k jeho sídlam). Fyzicko-geografická poloha udáva vzťah mesta najmä k významným prvkom reliéfu a k významným vodným tokom a plochám ako k najdôležitejším prírodným prvkom, ktoré vždy najviac ovplyvňovali lokalizáciu, vývoj a veľkosť miest. Za menej podstatné faktory môžeme považovať typ prírodnej krajiny, rastlinný kryt, geologické zloženie, úrodnosť pôdy a ďalšie faktory. Je samozrejmé, že samotná poloha voči prírodným prvkom krajiny sa mení len veľmi pomaly, rýchlejšie sa mení len dôležitosť vzťahu k nim, a to najmä v súvislosti s pokrokom technológií. Napríklad s rastom schopnosti stavať mosty v minulosti rýchlo klesala dôležitosť polohy miest pri brodoch.

Naproti tomu poloha voči javom a prvkom antroposféry sa mení relatívne rýchlo. Preto sa najmä ekonomicko-geografická poloha stáva historickou kategóriou a treba ju študovať a posudzovať z hľadiska danej historickej epochy (Radváni 1980). Pretože mesto je ovplyvňované najmä antropickou činnosťou, jeho poloha voči ostatným prvkom antroposféry (iným mestám, štátom, dopravným koridorom a uzlom, priemyslu, chráneným územia...) sa javí ako najdôležitejšia pri hodnotení jeho polohového potenciálu. Ako ale píše Kiełczewska-Zaleska (1974), pre vznik a rozvoj miest bola vždy najvýhodnejšia poloha na rozhraní veľkých prírodných celkov (mora a pevniny, pohoria a nížiny...). Rôznorodosť prírodných pomerov následne stimuluje aj rôznorodé hospodárske využitie priestoru a posilňuje tak rozvoj mesta. Z uvedeného vyplýva, že často nie je možné vnímať polohu mesta zvlášť voči prírodným a zvlášť voči antropickým prvkom krajiny, lebo ich vzťah je príliš tesný a navzájom sa podmieňujú. V nasledujúcich riadkoch sú preto charakterizované základné kategórie relatívnej polohy z pohľadu kvality, pričom hlavnou snahou bolo rozdeliť ich do logicky formulovaných skupín.

- a.) **Obranná poloha:** Koncentrácia materiálnych aj duchovných hodnôt v mestách vyžadovala ich dôslednú ochranu najmä v nepokojných dobách staroveku a stredoveku. Je predpoklad, že práve na miestach, ktoré sa dali ľahko brániť, vznikli prvé zárodoky miest vo svete v Mezopotámii. Teda obranná poloha mohla byť jedným z prvých faktorov vzniku miest. Aj väčšina slovenských miest využívala na svoju obranu vhodné prvky reliéfu. Mestá boli zakladané na ľahko brániteľných miestach, akými boli prirodzené vyvýšeniny a riečne terasy (Žilina), ostrovy alebo susedstvo močaristých území (Levice), riečne meandre (Nitra), sútoky riek (Komárno) a podobne. Dôležitosť obrany mesta bola v začiatkoch často na úkor dopravnej dostupnosti – príkladom je známe kultové mesto Inkov Machu Picchu alebo najstaršie grécke mestá (akropolová poloha). Podobne ranostredoveké európske mestá ležali na návršiach, napríklad najstaršie poľské hlavné mesto Gniezno alebo maďarská Buda či česká Praha. Dobrým príkladom, zachovaným dodnes, je mesto - múzeum Carcassone vo Francúzsku. V rovinatom teréne európskych nížin ale najčastejším prírodným

obranným prvkom v ranom stredoveku bola poloha na ostrove v obklopení riekou, jazerom, ale aj močiarimi. Najznámejším príkladom je Paríž. Podobnú výhodu poskytovali vnútorné brehy riečnych meandrov (Bern).

b.) **Dopravná poloha:** Mesto v záujme svojho rozvoja musí mať čo najlepšie dopravné spojenie so zázemím, ktoré obsluhuje. S rastom dôležitosti dopravného spojenia so svojim zázemím mestá často presúvali svoje ťažiská z lokalít vhodnejších pre obranu do lokalít vhodnejších pre dopravu. Dnešné najvýznamnejšie mestá sveta sú zároveň najvýznamnejšími uzlami všetkých podstatných druhov dopravy. Vznik dopravného uzla významne podporuje **údolná poloha** – teda poloha v strede nížiny alebo kotliny, kde nie sú prekážky pre vedenie dopravných trás rôznymi smermi s ich križovaním práve v meste. Takúto polohu má napríklad Moskva, u nás Trnava, Zvolen. Naproti tomu **dolinová poloha** s núteným jednosmerným vedením dopravných trás výraznejší rast mesta zväčša nepodporuje (Sabinov, Revúca...). Dopravná poloha teda vyjadruje vzťah mesta k dopravným trasám a križovatkám. Ich existencia v meste alebo v jeho blízkosti jednoznačne podporuje vývoj mesta. Napríklad diaľnica D1 pritiahla významných investorov a pomohla výrazne znížiť nezamestnanosť na dolnom a strednom Považí (Žilina, Trnava, Nové Mesto nad Váhom, Trenčín...). Poznáme ale aj opačné príklady, keď v minulosti významné mestá Levoča a Kežmarok stratili svoju dôležitosť na úkor Spišskej Novej Vsi a Popradu koncom 19. storočia, pretože ich obišla hlavná trasa železnice a len neskôr boli na ňu napojené lokálnymi odbočkami (podobne Rajec voči Žiline). Významnými dopravnými uzlami v minulosti boli brody, pretože najmä väčšie rieky nebolo možné prekročiť na ľubovoľnom mieste. Bránili tomu lužné lesy, zamokrené nivy, sústavy bočných alebo slepých riečnych ramien. Mikropolohu Bratislavy určila možnosť prekonať Dunaj v zúženom mieste Devínskej brány. Na **brodovú polohu** mesta často odkazuje priamo jeho názov (Český Brod, Frankfurt, Hardford). Napríklad Bródno je názov jedného z dnešných predmestí Varšavy. Významné mestá vznikli aj na miestach, odkiaľ začína splavný úsek rieky (Krakov, Bazilej). Najčastejšou polohou námorných prístavov sú lokality pri ústiach riek. Aj väčšina ďalších druhov polohy viac či menej súvisí s dopravou, pre ktorú sú mestá hlavnými východiskovými a cieľovými bodmi.

c.) **Hraničná poloha:** Jedným z najčastejších podnetov premeny vidieckeho sídla na mestské bola v minulosti poloha na rozhraní rôznych typov krajiny (napríklad prechod z nížiny do pohoria). Možnosť využívať odlišné typy krajiny (napríklad lesy v pohorí a ornú pôdu na nížine) sa ukázala ako výhoda oproti sídlam v homogénnom prostredí. Navyše pohorie ako dopravná bariéra usmerňovalo vedenie hlavných dopravných trás pozdĺž jeho okraja, teda priamo cez podhorské sídla, ktoré vďaka tomu prosperovali. Príkladom u nás môžu byť vinohradnícke mestá podhoria Malých Karpát (Modra, Pezinok). Hraničná poloha ale nemusí súvisieť len s rozhraním prírodných celkov, v niektorých prípadoch môžu dať podnet pre rozvoj mesta aj hranice umelé, najčastejšie štátne. Príkladom sú mexické mestá na hranici s USA (Tijuana, Mexicali, Juárez, Nuevo Laredo...), ktoré využívajú blízkosť bohatého štátu s veľkou kúpnu silou, s dopytom po lacnej pracovnej sile a podobne. V súvislosti s dopravou je pre mestá dôležitá poloha na takom rozhraní, kde je nutná prekládka tovaru a kde sa preto stretávajú koncové body rôznych prepravných systémov, napríklad rôznych rozchodov železnice ako v Čiernej nad Tisou. Najčastejším príkladom sú ale prístavy: Rotterdam je najväčším terminálom dovozu a spracovania ropy do Európy. Mestá severoamerickej megalopolý (Boston, New York, Philadelphia, Baltimore...) vyrástli na intenzívnej preprave ľudí a prekládke tovarov medzi Európou a severom USA. V strednej Afrike Brazzaville a Kinshasa vyrástli na rieke Kongo na

mieste, kde pereje znemožňujú pokračovanie lodnej dopravy z vnútrozemia k pobrežiu a je nutná prekládka na cestnú a železničnú dopravu.

- d.) **Odpočinková poloha:** Výrazne sa prekrýva najmä s dopravnou a hraničnou polohou. Dôvody treba hľadať najmä v minulosti, keď sa museli obchodníci s tovarom na svojich cestách občas zastaviť, hlavne pred prekonaním náročných úsekov, aby načerpali sily, vymenili ťažné zvieratá alebo aby si najali sprievodcov. Takými lokalitami boli napríklad vstupy do pohorí v podobe brán. Napríklad Tlmače a Levice majú **bránovú polohu** pri vstupe z Podunajskej nížiny do pohorí popri Hrone cez tzv. Slovenskú bránu. Bardejov (a v Poľsku Dukla) má zas **podpriesmykovú polohu** vzhľadom na cestu, vedúcu cez hrebeň Karpát do Poľska. Podobne **prielomová poloha** označuje lokalizáciu mesta na začiatku zúženého úseku riečneho toku, napríklad medzi dvoma kotlinami. V súvislosti s komunikáciami v horách hovorí Kiełczewska-Zaleska (1974) okrem spomenutých polôh aj o polohe vnútrohorskej na spojení dvoch dolín (Grenoble, Innsbruck, Salzburg). Odpočinkovou môžeme nazvať aj polohu miest na obvode Sahary, kde sa karavány pripravovali na extrémne náročný prechod púšťou (Timbuktu).
- e.) **Poloha vzhľadom k surovinám:** Ich výskyt aj v reliéfne alebo klimaticky nepriaznivých podmienkach vždy podnecoval vznik miest. Príkladom sú naše banské mestá už v stredoveku (Banská Štiavnica, Kremnica), ktoré ležia v dopravne nevýhodných polohách v záveroch dolín (obr.10). V celosvetovom meradle mali suroviny veľký význam hlavne pri vývoji miest industriálnej epochy (Ostrava, Baku...). Tento faktor sa dnes zvyrazňuje pri raste cien strategických surovín (napríklad ropy), čo vyvoláva presun ich ťažby do čoraz extrémnejších podmienok. Rýchla návratnosť investícií tak podporuje aj vznik mestských sídiel v extrémne suchých alebo chladných oblastiach. Ak sú ale suroviny jediným faktorom rozvoja a poloha takéhoto mesta voči ostatným prvkom krajiny je zjavne nevýhodná, po vyčerpaní zásob dochádza k stagnácii až zániku mesta. Príkladom sú „mŕtve mestá“ na Aljaške po skončení zlatej horúčky. Okrem klasických priemyselných surovín, akými sú rudy alebo ropa, môžeme do tejto kategórie dnes zaradiť aj minerálne vody, liečivé bahno a dokonca aj čisté prostredie ako istý druh surovín, podporujúcich vznik kúpeľných miest (Piešťany, Karlove Vary).
- f.) **Strategická poloha:** Ak definujeme stratégiu ako využívanie rôznych prostriedkov na dosiahnutie cieľa, môžeme hovoriť o strategicky položených mestách ako o takých, ktoré by nevznikli alebo by sa prirodzene nevyvinuli z menších sídiel, ak by nedostali zámerný vonkajší impulz. O takejto polohe hovoríme aj ako o **umeleji**. Príkladom u nás bola cielená industrializácia zaostalých oblastí (Svidník, Stropkov, Snina, Strážske), v Brazílii bolo cieľom založenia nového hlavného mesta odlahčenie preľudneného juhovýchodu štátu. Canberra alebo Washington boli založené s úmyslom predísť sporom o sídlo metropoly medzi inými mestami. Presunom centrálnych funkcií z nevyhovujúcich dovtedajších hlavných miest boli vo vývoji podporené už existujúce mestá ako Astana v Kazachstane alebo Abuja v Nigérii. Stratégia sa ale väčšinou spája s vojenskými zámermi, preto za strategicky položené možno považovať mestá pri vojenských základniach (Severomorsk, Pearl Harbor). So strategickými faktormi sa v nedávnej minulosti spájalo aj utajovanie polohy. Napríklad na mapách Ruska chýbalo do 90. rokov 44 miest, kde prebiehal kozmický, jadrový alebo vojenský výskum. Najväčším z nich je Seversk (asi 109 000 obyvateľov v r.2002).
- g.) **Kombinovaná poloha:** U väčšiny miest nie je možné v súčasnosti identifikovať, ktorá poloha hrá pri rozvoji najdôležitejšiu úlohu. Väčšina miest profituje rovnako z

viacerých druhov relatívnej polohy. Napríklad pri vývoji Žiliny sa ukazuje ako rovnako dôležitá jej poloha prielomová, obranná aj bránová. Platí pritom, že najvýraznejšie sa presadzujú tie mestá, ktoré majú výhodnú polohu z viacerých uhlov pohľadu.

Obr.10 Ústie štôlne Glanzenberg v centre Banskej Štiavnice svedčí o tom, že mesto vzniklo priamo na rudných ložiskách.



Zdroj: archív autora

12.FUNKCIE MESTA

Pojem funkcia zaviedol v sídelnej geografii už Ratzel (1891), ktorý si ho vypožičal z terminológie fyziológie. Tam sa chápe ako „závislá, podmienená, špecializovaná činnosť“ (Slovník slovenského jazyka 1959). Takáto definícia je platná dodnes aj v prenesení na podmienky fungovania mesta. Ak by sme parafrázovali fyziologické definície, nahrádzajúc pojmy organizmus, fyziológia, látková výmena a podobne pojmami urbánnej geografie, mohli by sme spolu s Dorotjakom (1969) tvrdiť, že:

- 1.) Funkcie mesta sú prejavom fungovania mesta a uskutočňujú sa v procese nepretržitého vzájomného pôsobenia mesta a jeho zázemia.
- 2.) Funkcie mesta sú produktom časopriestorového vývoja mesta, v súvislosti s ktorým prebieha neustála diferenciacia a špecializácia jednotlivých mestských štruktúr a častí.
- 3.) Funkcie mesta nie sú nemenné, reagujú na akúkoľvek podstatnú zmenu podmienok.
- 4.) Funkcie mesta sú nutne zviazané s ich formou: akákoľvek zmena funkcie skôr či neskôr vedie ku zmene morfológie mesta a naopak.
- 5.) Na základe poznatkov o vývoji a premenlivosti funkcií, ich spojení a interakciách je možné usmerňovať vývoj vnútornej priestorovej štruktúry mesta požadovaným smerom.

Tak ako neexistuje jednotný pohľad na definíciu mesta, neexistuje ani jednotný pohľad na to, ktoré funkcie má mesto vykonávať. Ak chceme definovať, čo obsahuje pojem mestská funkcia a ktoré kategórie činností tento pojem zahŕňa, musíme si uvedomiť nasledujúce dva fakty:

- 1.) Straszewicz (1972) upozorňuje na nutnosť definovať mesto a jeho funkcie v kontexte konkrétneho kultúrneho prostredia, v ktorom existuje.
- 2.) Kategorizácia funkcií mesta závisí aj od toho, či mesto ako priestorový systém chápeme v jeho administratívnych alebo iných hraniciach.

Funkcia mesta je vo všeobecnosti každá spoločenská a hospodárska činnosť, vykonávaná na území mesta, bez ohľadu na jej hierarchickú dôležitosť alebo priestorový dosah.

Geografia zväčša preberá chápanie funkcie mesta od urbanistov. Aténska charta z roku 1933 definuje základné funkcie mesta, ktorými sú bývanie (ako hlavná sídlotvorná zložka), práca a rekreácia. Doprava je v niektorých prípadoch chápaná iba ako nástroj výmeny hmôt a informácií medzi jednotlivými funkčnými areálmi, ako sprostredkujúca činnosť, ktorá má špecifický priestorový prejav a nároky. Väčšinou je však vnímaná ako rovnocenná funkčná zložka (Zallík 1980). Dorotjak (1969) k stanoveným štyrom základným funkciám pridáva ako samostatnú časť organizáciu a riadenie života spoločnosti. Patrí sem administratíva, spoločenské organizácie, banky, školy a podobne, ale z hľadiska prejavu v priestore ide len o časť subsystému pracovných funkcií.

Zallík (1980) uvádza iný pohľad na funkcie mesta (z hľadiska urbanizmu), vychádzajúc z konkrétnych podmienok, najmä z veľkosti a predpokladaného vývoja našich miest. Funkcie mesta chápe ako základné kategórie (prvky) využitia územia a mesto chápe ako viacprvkový systém, viažuci sa na jeho hlavné funkcie. Sú nimi výroba, bývanie, rekreácia, doprava a polyfunkčné centrum. Takéto zjednodušené klasifikácie ale funkčné využitie územia mesta zhŕňajú do malého počtu kategórií. Stierajú sa tak rozdiely medzi jednotlivými funkciami, síce podobnými, ale svojim prejavom v priestore diametrálne odlišnými (ako príklad môže slúžiť rozdiel medzi výrobou priemyselnou a poľnohospodárskou).

Opačný prístup prezentujú niektoré štúdie funkčno-priestorovej štruktúry mesta, v ktorých autori pracovali s kombináciami viacerých faktorov delimitácie jednotlivých

foriem využitia zeme (poloha, rozloha, genéza a podobne) a výsledkom boli rozsiahle kategorizácie, obsahujúce niekoľko desiatok a dokonca až stoviek možností využitia zeme. Bartholomew (1965) napríklad počítal až so 690 možnými alternatívami využitia zeme v amerických mestách. U nás Kusendová a Lauko (1992) pri mapovaní v centre Bratislavy použili 139 kategórií, ktoré ešte bolo možné modifikovať ďalšími 22 bodovými značkami.

Prehľadnejšiu klasifikáciu funkcií ponúka Liszewski (1978). Za hlavné kritérium pri klasifikácii mestských areálov pokladá ich funkciu a na tomto základe vyčleňuje 10 typov mestských areálov: produkčné, obytné, službové, komunikačné, zelene a rekreácie, iné zastavané, intenzívne využívané prímestské, poľnohospodárske, vodné a nevyužívané. Túto metodiku v podstate preberá aj Matlovič (1998), ktorý ešte na hierarchicky vyššej úrovni člení funkčné areály na mestské, prímestské a nemestské. Obidva prístupy sú volené s ohľadom na výskum mesta v jeho administratívnych hraniciach. Matczak (1999) v prvom rade delí administratívne územie mesta na zastavané a nezastavané, na druhej úrovni definuje 18 spôsobov funkčného využitia územia.

Pokusom o zjednotenie metodík delimitácie jednotlivých mestských funkcií je trojstupňová hierarchická klasifikácia, ktorú uverejnili Sirko a Hasiec (2000) na základe analýzy poľských prác. Je kombináciou rôznych prístupov k tejto problematike z hľadiska urbánnej geografie, územného plánovania a ekonomiky. Najvyššiu úroveň tvoria štyri skupiny funkcií, ktoré autori definovali zhodne so všeobecne prijímaným rozdelením fondu času obyvateľov (podobne ako Aténska charta) na prácu, bývanie, rekreáciu a dopravu. Na hierarchicky nižšej úrovni každú skupinu možno ďalej členiť - napríklad pracovné funkcie sú rozdelené podľa všeobecne prijímaného členenia hospodárstva na sféry primárnu, sekundárnu, terciárnu a kvartérnu. Ďalej je možné každú zo sfér členiť napríklad podľa odvetvovej klasifikácie ekonomických činností. Použitá hierarchická úroveň a s ňou spojená detailnosť členenia funkcií závisí potom len od prijatej výskumnej koncepcie a požiadaviek výskumu.

Napriek detailnej klasifikácii funkcií a funkčných areálov v mestách je ťažké určiť, ktoré funkcie sú typicky mestské. Väčšina spomínaných funkcií je samozrejme prítomná aj vo vidieckych sídlach - rozdiely sú skôr v kvalite, kvantite a v hierarchickej dôležitosti funkcií.

Ako píše Maik (1992), **produkčná funkcia** síce dynamizuje rozvoj mesta, ale nevytvára ho. Význam miest nie je len v produkcii tovarov, ale hlavne v poskytovaní služieb. Preto medzi základné a typické mestské funkcie patria obchodné, kultúrne, administratívno-politické, rekreačné, dopravné.

Za hlavnú mestskú činnosť je často považovaný **obchod** a často je aj súčasťou definície mesta (pozri kapitolu č.7). Obchod vždy najviac prosperoval na dopravne najvýhodnejších miestach v centrálnych polohách voči svojmu zázemiu a v strediskách obchodu sa vždy najviac koncentroval kapitál. Tieto dva fakty následne priťahovali výrobnú funkciu, ktorá ťažila aj z veľkého miestneho odbytu a možnosti dopravy výrobkov na vzdialenejšie trhy a samozrejme potrebovala zamestnancov, čiže rozvíjala sa aj obytná funkcia.

Mestá takisto už od svojich počiatkov boli spájané so sídlom vlády. Často boli zakladané práve preto, aby kontrolovali svoje zázemie. Príkladom sú aj dnes Canberra, Washington alebo Ottawa. Vzťahy a kontakty, vznikajúce v dôsledku politickej a administratívnej činnosti, uľahčujú zásahy do ostatných oblastí života a preto **administratívno-politické funkcie** sú považované za základňu života mesta.

Mesto má aj **iné funkcie**, ktorých cieľom je uspokojenie kultúrnych potrieb obyvateľov (zábava, vzdelávanie, osвета a podobne). Ich počet rastie s rastom počtu obyvateľov mesta, pretože pri väčšom dopyte sa ľahšie uplatnia aj užšie špecializované funkcie. Zistiť prítomnosť niektorej funkcie v meste spravidla nie je ťažké na základe známych údajov o meste. Komplikovanejšie je zistiť význam funkcie pre mesto. Spravidla sa používajú tri spôsoby:

- 1.) **Analýza zamestnanosti** v jednotlivých odvetviach hospodárstva. Berie sa do úvahy buď obyvateľstvo mesta, alebo len ekonomicky aktívne obyvateľstvo, prípadne obyvatelia dochádzajúci do zamestnania do mesta a odchádzajúci za prácou z mesta. Možná je aj kombinácia viacerých ukazovateľov. Výsledkom je počet osôb, zamestnaných v jednotlivých činnostiach (funkciách), podľa čoho je možné čiastočne usudzovať na dôležitosť týchto funkcií. Rôzna náročnosť jednotlivých činností na kvantitu a kvalitu zamestnancov ale výrazne skresľuje použiteľnosť výsledkov. Pretože ale údaje tohto typu sú väčšinou najľahšie dostupné, najviac sa pri funkčnej analýze mesta používa práve tento spôsob zisťovania.
- 2.) **Analýza ekonomických ukazovateľov.** Použiteľná je napríklad veľkosť obchodného obratu mesta alebo hodnota tovarov a služieb, vyprodukovaných či spotrebovaných v meste. Aj tu je nevýhodou existencia funkcií, ktoré môžu byť pre mesto dôležité, ale nie sú komerčne zaujímavé, neprodukurujú zisk, prípadne nedajú sa ekonomicky kvantifikovať.
- 3.) **Analýza využitia zeme v meste.** Každá činnosť vyžaduje pre svoju existenciu istý priestor a porovnaním veľkosti jednotlivých funkčných areálov je možné odhadnúť úlohu (ale hlavne rozloženie) jednotlivých funkcií v priestore mesta. Rozloha funkčného areálu súvisí čiastočne s počtom zamestnancov, väčšinou ale o ekonomickej hodnote danej funkcie vypovedá len veľmi málo – aj preto, lebo najvýznamnejšie funkcie často zabierajú z pohľadu využitia zeme len malý priestor a často sa dajú koncentrovať vertikálne, do viacerých poschodí. Tento spôsob zisťovania významu jednotlivých funkcií v meste je preto najmenej používaný. Naopak, veľký význam má pri výskume rozmiestnenia jednotlivých funkčných areálov a ich vzťahov v priestore mesta (výskum funkčno-priestorovej subštruktúry mesta) a je bližšie charakterizovaný v kapitole č.13.

Bez ohľadu na použitý spôsob zisťovania má funkčná klasifikácia miest za úlohu zistiť, ktoré funkcie majú pre mesto podstatný význam z ekonomického hľadiska. Preto sa pri výskume funkčnej klasifikácie miest najčastejšie uplatňujú tri otázky: ktoré funkcie v meste dominujú (1), aký význam má konkrétna funkcia daného mesta v sídelnom systéme (2) a aké sú vzťahy medzi miestom bývania a miestom zamestnania (3). Z tohto hľadiska môžeme mestá rozdeliť do niekoľkých skupín podľa prítomnosti alebo neprítomnosti základných mestských funkcií a podľa toho, ktoré z funkcií v meste prevládajú.

12.1 Mestá bez vlastnej hospodárskej základne

Sú to mestá, kde výrazne dominuje obytná funkcia („mestá - spálne“, satelity). Väčšina ekonomicky aktívneho obyvateľstva v nich len býva a do práce odchádza mimo bydliska, spravidla do najbližšieho väčšieho mesta, v zázemí ktorého dané satelitné mesto leží. Tento trend sa vyskytuje najmä vo veľkých urbanizovaných oblastiach (Porúrie, sliezská konurbácia, americké megalopoly...), ale príklady sú aj u nás v okolí najväčších miest. Mestá s dominantne obytňou funkciou buď postupne stratili svoje ostatné funkcie na úkor susedného dominantného mesta, do ktorého sa koncentrovali pracovné miesta

(Svätý Jur pri Bratislave), alebo sa vyvinuli zo suburbií (v USA tzv. master planned communities). Sú v nich samozrejme okrem obytnej lokalizované aj iné funkcie, typické pre mestá, ale v porovnaní s počtom obyvateľov sú poddimenzované.

12.2 Mestá s vlastnou hospodárskou základňou

Rozvíjajú sa na základe výroby a služieb, ktoré sú lokalizované priamo na ich území. Tvoria väčšinu z celkového počtu miest. V niektorých dominuje jedna funkcia, vo väčšine z nich je ale hospodárska činnosť diverzifikovaná, čo znamená, že žiadna z funkcií nedominuje výrazne, prípadne je význam jednotlivých funkcií (vyjadrený väčšinou počtom zamestnancov) porovnateľný. Podľa dominancie jednej alebo viacerých funkcií môžeme hovoriť o monofunkčných alebo polyfunkčných mestách.

12.2.1 Monofunkčné mestá

Sú typické výraznou dominanciou jednej funkcie. Sú to väčšinou menšie mestá, pretože so vzrastom veľkosti mesta rastie aj počet jeho funkcií. Sú to takisto väčšinou mladé mestá, ktoré ešte nestačili nadobudnúť iné funkcie ako tie, kvôli ktorým boli založené alebo ktoré spôsobili ich premenu z vidieckeho na mestské sídlo. Verešík (1974) napríklad do tejto skupiny zaradil mestá, v ktorých viac ako 50% pracujúcich v mestotvorných činnostiach pracovalo v jednom odvetví hospodárstva. Extrémnymi príkladmi boli menšie, v nedávnej minulosti často vidiecke sídla, v blízkosti ktorých boli po r. 1948 lokalizované významné podniky (tzv. silno priemyselné mestá) a kde toto číslo presahovalo 70% - napríklad Svit, Krompachy, Nováky, Filákov, Handlová, Dubnica nad Váhom, Považská Bystrica a iné, ktoré sa u nás stali symbolmi výrazne preferovaného priemyslu (hlavne ťažkého a ťažobného). Najmä po r. 1989 sa ale zaradenie mnohých miest u nás výrazne zmenilo práve kvôli úpadku priemyslu, kvôli rastu významu služieb a kvôli rastúcej mobilite obyvateľstva, ktorá umožnila dochádzku za prácou na väčšie vzdialenosti.

Dominujúcou funkciou nemusí byť len priemysel, ale aj iné činnosti. Je však nutné upozorniť, že mnoho miest, ktoré sú zdanlivo typickými príkladmi pre výrazne dominantnú jednu funkciu (napríklad Piešťany = kúpeľné mesto), majú v skutočnosti mestskú ekonomiku diverzifikovanú a zdanlivo dominantná funkcia je len ich najznámejšou (obr.11). Vo viacerých mestách táto funkcia dominovala pri ich založení, často ešte v predmestskej fáze ich vývoja, pritom dnes sú už mestami polyfunkčnými. Takto treba chápať aj nasledujúce príklady monofunkčných miest, ako ich uvádzajú napríklad Baran a Bašovský (1998), Maik (1992), Verešík (1974) a iní.

Obr.11 Kúpeľná funkcia je v Piešťanoch síce najznámejšou, ale nie je jedinou ani výrazne dominantnou funkciou z hľadiska zamestnanosti alebo príjmov mesta.



Zdroj: archív autora

- 1.) **Vojenská funkcia** bola častá v minulosti a bola vyjadrená počtom vojakov v meste. Napríklad niektoré zo súčasných európskych miest vznikli pri rímskych vojenských táboroch. V stredoveku na strategických bodoch obchodných ciest vznikali pevnosti s vojenskými posádkami, pod ochranu ktorých sa čoskoro začali koncentrovať obchodníci a remeselníci. Dnešnými mestami so známou výraznou prítomnosťou vojska sú hlavne základne námorných flotíl (Kiel, Sevastopol'). U nás symbolom vojenského mesta bolo napríklad Komárno, kde sústava pevností bola konštruovaná až pre 200 000 vojakov.
- 2.) **Obchodná funkcia** je prítomná v meste každej veľkosti a je jednou z najtypickejších mestských činností. V stredoveku boli práva konať trhy a skladovať obchodovaný tovar jednými z najvýznamnejších faktorov rozvoja miest u nás aj v Európe. Vznikla tak hustá sieť lokálnych obchodných centier. Z našich menších miest boli jej súčasťou napríklad Kapušany, Sobrance, Vrbové. Symbolom dominancie obchodu vo veľkých mestách sú dnes veľtrhy (Lipsko, Brno) alebo burzy (Londýn, New York). Súčasné najväčšie mestá rozvojových krajín majú svoje začiatky často v období výmeny tovarov medzi kolóniami a európskymi mocnosťami, preto sú väčšinou na pobreží (Montevideo, Lagos, Dakar, Singapur).
- 3.) **Výrobná funkcia** je dnes spájaná hlavne s priemyslom, v minulosti to boli hlavne remeslá a ťažba. Patria sem hlavne menšie a mladé mestá, kde sa iné funkcie ešte nestihli rozvinúť. Aj preto sú časté prípady stagnácie až úpadku mesta po skončení alebo obmedzení činnosti, ak tá pôvodná nebola včas nahradená novou. Príkladmi sú zaniknuté banské mestá v extrémnych podmienkach Aljašky alebo centrálnej Austrálie, ale problémy majú aj naše bývalé banské mestá Banská Štiavnica, Rožňava alebo Smolník (ktorý dnes už nemá štatút mesta). Synonymami ťažobnej činnosti sú dnes hlavne mestá, spájané so strategickými surovinami, akými sú železná ruda (Kiruna vo Švédsku), diamanty (Kimberley v JAR), ropa (Baku v Azerbajdžane), urán alebo zemný plyn. Ukázkovými priemyselnými mestami, kde sa potrebám výroby podriaďovala architektúra, urbanistické riešenie zástavby, ale aj rytmus života, boli takzvané baťovské mestá. U nás to boli v medzivojnovom období Svit a Partizánske (pôvodne Baťovany), v Českej republike Zlín a Zruč nad Sázavou, vo svete Batanagar (India), Belcamp (USA), Batatuba (Brazília) a iné. Silno vyvinutú zamestnanosť v priemysle majú u nás ešte aj dnes napríklad Ružomberok, Dubnica nad Váhom, Púchov, Handlová, Stropkov (Bašovský a Švecová 2002a).
- 4.) **Dopravná funkcia** sa len ojedinele vyskytuje izolovane, pretože výhody dobrej dopravnej polohy (väčšinou v uzle viacerých dopravných systémov) sú ihneď využité aj na lokalizáciu ďalších funkcií, najmä obchodu a výroby. Do polovice 20. storočia boli napríklad Vrútky typickým železničiarstvom mestom, dnes prekládka zo širokého na normálny rozchod železnice výrazne ovplyvňuje zamestnanosť v Čiernej nad Tisou.
- 5.) **Religiózna funkcia** bola pravdepodobne jedna z dominantných v prvých starovekých mestách, ktoré boli centrami svetskej a zároveň cirkevnej moci. Dnes sú to najmä posvätné miesta cirkví a pútnické mestá (Jeruzalem, Mekka, Benáres) alebo sídla vyšších cirkevných inštitúcií (Ostrihom). Šaštín - Stráže je jedno z najmladších miest na Slovensku. Štatút dostalo práve v súvislosti s rozvojom, ktorý je spojený s existenciou baziliky a s organizáciou každoročných pútí.
- 6.) **Vzdelávacia a vedecká funkcia** je čoraz dôležitejšia v prostredí informačnej spoločnosti. Jej synonymom sú hlavne mestá so známymi univerzitami (Uppsala, Oxford, Cambridge, Heidelberg...). Vzhľadom na odlišné lokalizačné nároky

kvartérneho sektora (najmä vedy a výskumu) sa dnes do povedomia čoraz častejšie dostávajú mestá, ktoré vyrástli pri výskumných centrách strategických odvetví, napríklad jadrového a kozmického výskumu (Dubna pri Moskve, Los Alamos v Novom Mexiku v USA), alebo pri inovačných centrách a vedecko-technologických parkoch. Takzvaných technopolisov je vo svete dnes už vyše 500 a okrem technologicky najvyspelejších krajín (napríklad Silicon Valley) sa nachádzajú aj v rýchlom sa rozvíjajúcich štátoch tzv. ázijských tigrov (napríklad na ostrove Penang v Malajzii). Prvé reálne technopolisy vznikli v 80. rokoch v Japonsku ako špeciálne (aj s podporou štátu) vybudované mestečká, väčšinou satelity priemyselných centier, ktoré ale zahŕňali úplný cyklus veda – výskum – vývoj – výroba a aj vzdelávanie pracovníkov.

- 7.) **Rekreačná funkcia** nadobúda v súčasnosti čoraz väčší význam hlavne v rozvinutých oblastiach vďaka rastúcemu fondu voľného času obyvateľstva a vďaka možnostiam cestovať. Zamestnanosť a služby v cestovnom ruchu (ubytovanie, stravovanie, sprievodcovské služby a podobne) sú najvýraznejšie zastúpené v mestách, ktoré pri relatívne malom počte obyvateľov koncentrujú veľké množstvo historických pamiatok (Štramberk na Morave, obr.12), sú strediskami horskej rekreácie (Bormio, Vail) alebo pobytov pri mori (Nabeul alebo Hammamet v Tunisku), prípadne spájajú viac atraktivít (Dubrovnik). Ich typickou vlastnosťou je veľký počet návštevníkov, výrazne prevyšujúci počet stálych obyvateľov, ale často aj výrazná sezónnosť. Prvými mestskými rekreačnými strediskami boli v 19. storočí mestá na francúzskom pobreží Stredozemného mora (Nice, Cannes, Biarritz...). Na Slovensku je takýmto príkladom mesto Vysoké Tatry.
- 8.) **Liečebná funkcia** sa spája najmä s prítomnosťou liečivých prírodných zdrojov, na základe ktorých vyrástli kúpele. Často sa to odráža v ich názve (Bad, Bath, Spa), príkladom je mesto Bath v Anglicku. Aj tieto mestá sú typické výkyvmi počtu návštevníkov podľa sezóny, preto sa snažia rozvíjať aj iné činnosti, ktoré by na kúpeľnú činnosť nadviazali a využili ubytovacie kapacity (kongresová turistika, kultúrne festivaly, výstavy a súťaže). Mestami s dominanciou kúpeľníctva u nás sú napríklad Trenčianske Teplice alebo Dudince, väčšie mestá majú viac rozvinuté aj iné činnosti. Špeciálnym prípadom, spájajúcim rekreačnú a liečebnú funkciu, sú v bohatých štátoch ako USA alebo Francúzsko takzvané **mestá dôchodcov** (na Floride, v Novom Mexiku, Kalifornii, na Francúzskej riviére), kam sa z chladnejšieho severu krajiny na zimu alebo na trvalo sťahujú seniori do svojich druhých alebo prenajatých domov. Vekovej skladbe obyvateľov je prispôsobená aj infraštruktúra týchto miest. Najväčšie z nich (Sun City v Arizone) má asi 60 000 obyvateľov.
- 9.) **Riadiaca funkcia** je príkladom takého súboru činností (centrálne úrady, politické inštitúcie, samospráva, centrály veľkých podnikov...), ktoré nevytvárajú veľký počet pracovných miest, napriek tomu majú veľký vplyv na rozvoj miest (hlavne väčších), pretože ovplyvňujú ich široké zázemie. Nepriamo tiež priťahujú ďalšie činnosti (obránné, obslužné aj produkčné). Naopak v najmenších mestách je administratíva často jednou z mála činností, ktorá ich odlišuje od vidieckych sídiel. Dobrým príkladom miest s dominanciou riadiacich funkcií sú tie, ktoré boli pre tento účel založené – napríklad aby sa predišlo nežiaducej dominancii jedného z ekonomicky podobne silných miest v štáte (Canberra, Washington). Príkladom je aj presun hlavného mesta na nové miesto alebo do menšieho sídla: napríklad kvôli usmerneniu populačného rastu štátu do menej osídlených území (Brasília), kvôli kvalitnejšiemu životnému prostrediu (kazašská Astana), kvôli zmierneniu napätia medzi etnikami

v mnohonárodnostnom štáte (nigérijská Abuja) alebo kvôli ochrane centrálnych inštitúcií pred prírodnými živlami (Belmopan v Belize).

Obr.12 Severomoravské mesto Štramberk je vďaka koncentrácii prírodných a historických atraktivít príkladom dominancie rekreačnej funkcie.



Zdroj: archív autora

12.2.2 Polyfunkčné mestá

S rastom mesta rastie jeho polyfunkčnosť a zároveň sa vyrovnávajú rozdiely medzi jednotlivými funkciami, teda ani jedna funkcia nie je s prevahou dominantná a ostatné sa jej vyrovnávajú svojim významom (alebo počtom zamestnancov). Takýchto miest je väčšina. V menších mestách niekedy dominujú dve funkcie - príkladom z konca 60. rokov 20. str. boli Martin a Banská Štiavnica, kde popri dominantnom priemysle bola výrazná zamestnanosť v školstve (Verešík 1974). Dnes sú to napríklad Piešťany (priemyselná a liečebno-rekreačná funkcia) alebo Skalica (priemysel a služby). Takéto

mestá potom možno ďalej triediť podľa kombinácií dominujúcich funkcií (priemyselná a dopravná, priemyselná a obslužná, obytná a priemyselná a podobne). Naše najväčšie mestá, ale aj väčšinu ostatných miest môžeme považovať za výrazne polyfunkčné, s rovnomerne rozvinutými troma a viacerými funkciami. Najvýraznejšou (všeobecne platnou) zmenou u nás po r.1989 je najmä ústup významu výrobných funkcií a výrazné posilnenie funkcií terciárneho sektora (obchod, doprava, administratíva, finančníctvo...).

Vo všeobecnosti je problematika funkcií mesta jednou z najlepšie rozpracovaných otázok geografie mesta. Jerczyński (1973) hovorí, že funkcionálna analýza miest sa najviac rozvinula v rámci dvoch teoreticko-výskumných smerov. Prvý sa zaoberá vnútorným priestorom mesta: obsahuje práce s témami štruktúry zamestnanosti v meste a funkčno-priestorovej štruktúry mesta. Nadväzuje na východiská koncepcie ekonomickej bázy mesta. Druhý smer sa venuje funkciám mesta z pohľadu ich vzťahu k zázemiu mesta a vychádza z teórie centrálnych miest.

12.3 Teória ekonomickej bázy mesta

Nejde v pravom slova zmysle o jednotnú teóriu – bola rozvíjaná v priebehu 20. storočia nezávisle viacerými autormi a základný význam pre jej zjednotenie predstavuje práca, ktorú uverejnil K. Dziewoński (1967). Venuje sa v nej okrem ekonomickej bázy mesta aj jeho funkčnej štruktúre. Základom je rozdelenie mestského hospodárstva na dve základné skupiny funkcií:

- 1.) **Mestotvorné** (exogénne) funkcie sú považované za činiteľ, zodpovedajúci za vznik a rozvoj mesta a sú považované za jeho hospodársky základ (ekonomickú bázu), pretože slúžia na uspokojovanie potrieb obyvateľov zázemia mesta. Mesto ako sídlo sa odlišuje od vidieckeho sídla hlavne existenciou a obsluhou svojho zázemia, ktoré obsahuje ďalšie, spravidla menšie a menej významné sídla. Mestotvorné funkcie zároveň určujú pozíciu mesta v spoločenskej a priestorovej delbe práce v rámci sídelného systému. Patria sem napríklad veľké priemyselné podniky, pre ktoré (vzhľadom na množstvo tovaru, ktorý produkujú) mesto nemôže byť jediným odberateľom ich výrobkov (USS Košice, výroba automobilov, veľké pivovary...). Patrí sem takisto medzimestská a medzinárodná doprava, vysoké školy, predajne exkluzívneho tovaru, politické, kultúrne a spoločenské inštitúcie s regionálnym, celoštátnym a nadštátnym významom (Matica slovenská, Úrad vlády, ministerstvá, sídlo OSN a podobne). Rozvoj týchto funkcií je závislý od regionálnych až medzinárodných činiteľov rozvoja, takže o existencii a fungovaní týchto funkcií sa často rozhoduje aj veľmi ďaleko od samotného mesta.
- 2.) **Mestoobslužné** (endogénne) funkcie sú orientované na vnútromestský trh, čiže slúžia hlavne obyvateľom mesta samotného. Sú nazývané aj doplnkovými funkciami. Podiel obyvateľstva, zamestnaných v týchto činnostiach, sa zväčšuje zároveň s rastom mesta a podľa Barana a Bašovského (1998) v mestoobslužných činnostiach pracuje približne 25 až 55% obyvateľov mesta. Príkladom týchto činností sú materské a základné školy, malé potravinárske výroby (miestne pekárne, minipivovary), mestská hromadná doprava, obecná polícia, obecné úrady a podobne.

Oba typy funkcií sú navzájom prepojené, pričom platí, že zmeny v štruktúre osídlenia a zamestnania v meste závisia predovšetkým od zmien v exogénnych činnostiach. Kritika tejto teórie ale hovorí, že významný vplyv na rast veľkosti a metropolitných území majú dnes práve endogénne (mestoobslužné) činnosti, ktoré sú najmä v týchto rozsiahlych sídelných útvaroch mimoriadne rozvinuté. Jednoduchosť východísk teórie prispieva k jej popularite, ale aj tu sa ozývajú pochybnosti, či je možné rozvoj mesta vysvetľovať na základe modelu s takým malým množstvom premenných. Teória napríklad nezohľadňuje technologické zmeny a nedáva ani odpovede na otázky, aké veľké zázemie obsluhujú exogénne funkcie mesta.

12.4 Centrálné funkcie

Funkciou mesta chápeme aj úlohu, ktorú má mesto v sídelnom systéme. Je výsledkom špecializácie jednotlivých súčastí sídelného systému (jednotlivých sídiel) podľa podmienok, ktoré majú k dispozícii. Funkcia mesta je teda odrazom spoločenskej a priestorovej del'by práce v celom systéme sídiel.

Každá činnosť, vykonávaná v meste, má konkrétny priestorový dosah. V praxi sa prejavuje vzdialenosťou, z ktorej sú ľudia ochotní za tovarom (výrobkom alebo službou) do mesta cestovať. Mestoobslužné funkcie spravidla nepresahujú teritórium mesta, ale mestotvorné funkcie siahajú do rôznych vzdialeností za jeho hranice a podieľajú sa na formovaní zázemia mesta. Pre toto zázemie (a jeho obyvateľov) je mesto jediným miestom, kde je k dispozícii požadovaný tovar (bez nutnosti cestovať do vzdialenejších miest, teda drahšie). Pretože podľa princípu priestorovej efektívnosti je snaha koncentrovať ponuku takýchto tovarov na takom mieste, ktoré je čo najprístupnejšie pre celé zázemie, mesto je zväčša v centre svojho zázemia - je jeho centrálnym miestom.

Teória centrálnych miest (Christaller 1933) sa zaoberá zákonitosťami hierarchického postavenia sídiel a ich funkcií v sídelnom systéme, ako aj usporiadaním sídiel v priestore v závislosti od rôznej veľkosti obsluhovaného zázemia. Je typickým príkladom statických teórií, pretože predpokladá (relatívnu) stálosť usporiadania sídelného systému v čase. Ide o pomerne jednoduchý model, niektorými východiskami podobný lokalizačným teóriám J. H. von Thüнена a A. Webera, ktoré boli publikované skôr. Niektorí autori o nej hovoria ako o jedinej teoretickej práci geografie, každopádne je to jedna z najdiskutovanejších geografických prác. U nás teóriu centrálnych miest (ďalej TCM) aplikovali napríklad Votrubec a kol. (1963), Bezák (1970), Očovský (1982) a ďalší.

Christaller sa snažil prostredníctvom TCM pochopiť a definovať mechanizmy, ktoré pôsobia pri rozmiestnení a zmenách veľkosti a dôležitosti sídiel. Vychádzal z chápania sídiel ako ekonomicko-priestorových javov a z predpokladu, že ľudia ako producenti aj spotrebitelia výrobkov a služieb konajú racionálne (Maik 1992). Preto zákonitosti fungovania miest hľadal v ekonomických teóriách. Postupoval deduktívne: na základe vstupných predpokladov a hypotéz postavil teóriu, ktorú následne overoval v realite južného Nemecka. Jeho teória vychádza z nasledujúcich téz (Maik 1992, Baran a Bašovský 1998):

- 1.) Existencia centra a jeho zázemia je jedným zo základných princípov fungovania prírodných aj sociálno-ekonomických systémov. Pretože takým systémom je aj sídelný systém, možno naň túto tézu aplikovať. Christaller vychádzal z tézy R. Gradmana o úlohe mesta ako prirodzeného centra poľnohospodárskeho zázemia.
- 2.) Charakteristickou črtou mesta je to, že je strediskovým bodom svojho zázemia. S rastom sídla spravidla rastie aj jeho zázemie, preto medzi menšími sídlami môžu byť aj také, ktoré zázemie (ani centrálné funkcie) nemajú alebo plnia centrálné

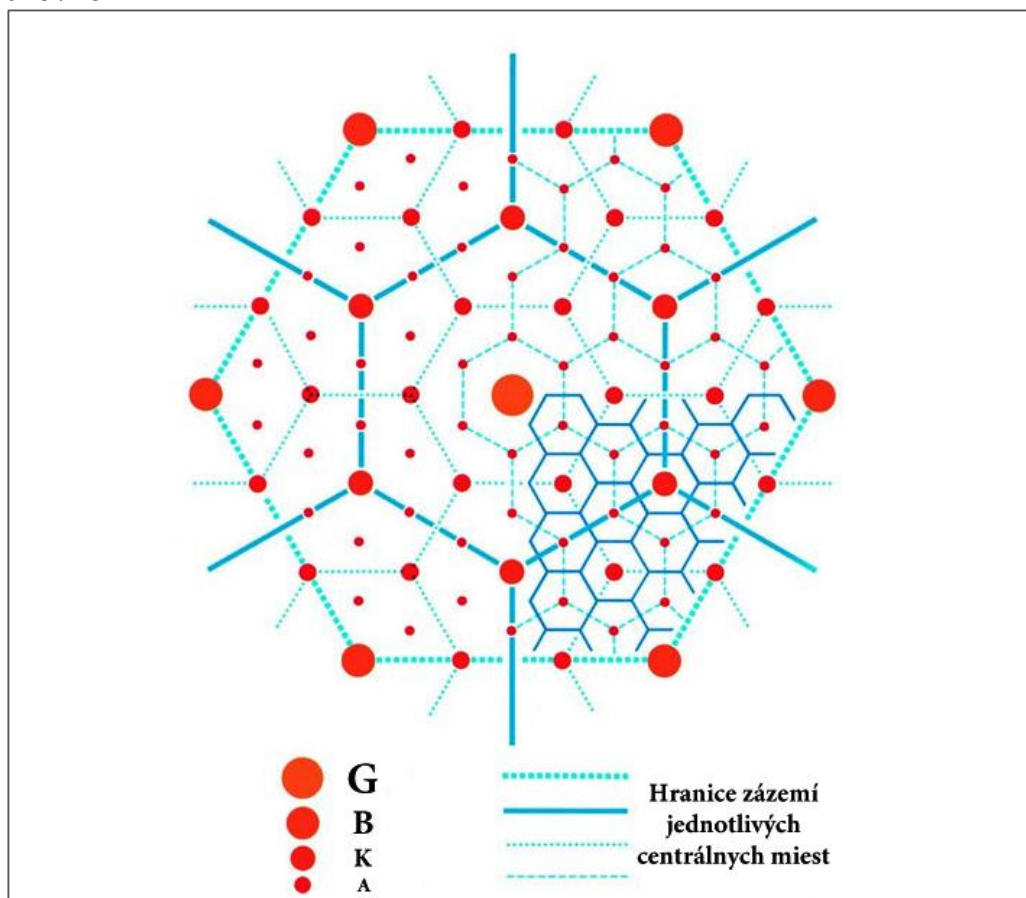
funkcie len čiastočne. Christaller preto nepoužíval pojmy sídla alebo mestá, namiesto nich zaviedol pojem centrálne miesta (zentrale orte). Pojem „centrálny“ sa pritom v TCM nechápe len v zmysle polohy v geometrickom strede územia, ale hlavne v ťažisku dostupnosti, teda v mieste, ktoré je čo najlepšie dostupné zo všetkých miest zázemia.

- 3.) Dôležitosť centrálnych miest nie je meraná počtom obyvateľov, ale veľkosťou takzvaného významového prebytku. Je to tá časť produktov centrálného miesta (výrobkov a služieb), ktorá sa nespotrebuje v samotnom centrálnom mieste, ale je určená pre obyvateľov jeho zázemia. Veľkosť významového prebytku rozhoduje o tom, či je sídlo centrálnym miestom, ako ďaleko siaha jeho vplyv a akú má dôležitosť v sídelnom systéme.
- 4.) Všetky tovary (výrobky a služby), ktoré sú vyrábané (alebo sú k dispozícii) v malom množstve centrálnych miest a sú poskytované obyvateľom veľkého počtu „necentrálnych“ sídiel v zázemí, sú výsledkom existencie a fungovania centrálnych funkcií centrálného miesta. Podľa Christallera ich možno nazvať centrálnymi produktami alebo tovarmi (central goods, zentrale güter). Tovarom (produktom) sa rozumie ľubovoľný hmotný výrobok alebo poskytnutá služba.
- 5.) Okolo centrálnych miest sa vytvárajú územia odbytu centrálnych tovarov, nazývané regióny obsluhy (napríklad okres ako územie pôsobenia okresného súdu). V prípade administratívnych, územno-správnych funkcií sú tieto regióny spravidla jednoznačne ohraničené (kraj, štát, vojenský obvod, územie pôsobnosti okresného súdu a podobne...). V prípade tradičných „komerčných“ tovarov a služieb sú ohraničené dvoma hranicami alebo prahovými hodnotami. Horným prahom je taká vzdialenosť od centrálného miesta, za ktorou už je výhodnejšie zaobstarat' si centrálny tovar v inom centrálnom mieste (hlavne kvôli menšej vzdialenosti a preto aj nižšej cene za dopravu). Táto vzdialenosť sa nazýva aj trhovým dosahom centrálného tovaru. Dolným prahom je hodnota minimálneho dopytu. Aby mohla konkrétna centrálna funkcia vôbec vzniknúť a aby bola ekonomicky rentabilná, je nutný istý minimálny počet ľudí, ktorí ju budú využívať - s tým samozrejme súvisí aj istá minimálna rozloha územia, na ktorom títo ľudia žijú. Je ale nutné uvedomiť si, že v reálnom svete vplyv každej centrálnej funkcie siaha rozdielne ďaleko od centrálného miesta – každý centrálny tovar má vlastné zázemie odbytu, ktoré má jedinečný tvar a veľkosť. Preto je ťažké jednoznačne určiť presnú hranicu zázemia centrálného miesta (ktorá by platila pre všetky centrálné funkcie) a táto hranica má skôr podobu pásu ako čiary.
- 6.) Centrálné funkcie majú hierarchické usporiadanie. To znamená, že existujú centrálné tovary s menším a väčším trhovým dosahom a teda centrálné miesta, ktoré ich poskytujú, majú väčšiu alebo menšiu dôležitosť (väčší alebo menší dosah, zázemie). Christaller tvrdil, že existuje stabilný počet hierarchických úrovní centrálnych miest a pre každú z nich sú typické určité centrálné funkcie. Hierarchicky vyššie postavené centrálné miesta ponúkajú také produkty, ktoré sa v centrálnych miestach na hierarchicky nižšej úrovni nevyskytujú (napríklad opera, predaj luxusných automobilov, vysoké školy...). Zároveň ale poskytujú aj všetky produkty, poskytované hierarchicky nižšími centrálnymi miestami (predajne potravín, základné školy, obvodní lekári...). Centrálné miesta, ktoré sú v hierarchii postavené nižšie, ležia v zázemí centrálnych miest vyššieho významu (napríklad okresné mesto je v zázemí krajského). Čím vyššie je centrálné miesto v hierarchii, tým je väčší počet jeho obyvateľov, veľkosť jeho regiónu obsluhy a tým väčšia je aj vzdialenosť k najbližšiemu rovnako významnému centrálnemu miestu. Počet centrálnych miest s vyššou dôležitosťou je preto samozrejme nižší.

7.) Existujú ešte doplnkové predpoklady, ktorých účelom je odstrániť pôsobenie vedľajších vplyvov, ktoré by narušovali rovnomerné rozmiestnenie funkčno-priestorových vzťahov v Christallerovom modelovom priestore. Christaller pracoval s predpokladom, že priestor v zázemí mesta je izotropný, teda že má všade rovnaké vlastnosti (rovina, rovnomerne rozmiestnené cesty, suroviny, obyvateľstvo a sídla). Predpokladal tiež rovnaké správanie, požiadavky a preferencie obyvateľstva. Podľa K. Dzievoňského (1972) v takýchto podmienkach len rozdielne ceny dopravy (v závislosti od vzdialenosti) vplyvajú na ceny centrálnych produktov a rozhodujú o tom, v akej vzdialenosti od centrálného miesta klesne dopyt po ponúkanom centrálnom produkte na nulu.

Na základe uvedených predpokladov vznikol model, v ktorom majú pravidelne rozmiestnené centrálna miesta rôznej hierarchickej úrovne svoje regióny obsluhy v tvare kruhov, ktoré sa navzájom dotýkajú. V takom prípade by ale zázemia nevyplnili celý priestor a vznikli by „hluché“ miesta, obyvatelia ktorých by nepatrili do regiónu obsluhy žiadneho centrálného miesta. Ak by sa kruhové regióny navzájom prekrývali, potom by naopak niektoré sídla spadali zároveň pod dve centrálna miesta. Oba prípady by teóriu narúšali, preto Christaller pracoval s modifikovanou sieťou regiónov obsluhy v tvare šesťuholníkov, ktoré dokonale vyhovujú požiadavke vyplniť celý priestor bezo zvyšku a bez prekrývania (obr.13).

Obr.13 Model šesťuholníkovej siete zázemí centrálnych miest rôznej hierarchickej úrovne.



Zdroj: <http://www.wissen.de/lexikon/zentrale-orte>, upravené

Podľa Christallera mestá sú centrálnymi miestami nie preto, že ležia v centrálnej polohe, ale preto, že plnia centrálnu funkciu. Mesto je funkčným centrom svojho zázemia a je činiteľom, ktorý ovplyvňuje rozvoj hospodárskych a sociálnych vzťahov v tomto zázemí. Chápanie centrálnych funkcií (teda centrálnych tovarov a služieb) je úzko prepojené s nerovnomerným rozmiestnením niektorých ľudských činností v priestore. Ak by napríklad školy, divadlá, podniky služieb, nemocnice a iné inštitúcie boli rovnomerne rozmiestnené v území, neexistovali by centrálna funkcia ani centrálna miestna. Kvôli zabezpečeniu rentability sa ale centrálna funkcia musí koncentrovať len do vybraných sídiel. Centrálna produkcia má z hľadiska svojho pôvodu dvojaký charakter: buď sú vyrábané na viacerých miestach a ponúkané v jednom centrálnom mieste (napríklad potraviny), alebo naopak sú v centrálnom mieste vyrábané a odtiaľ sú distribuované do celého zázemia (denná tlač, letáky, knihy a podobne).

Christaller dospel k 7-stupňovému hierarchickému usporiadaniu centrálnych miest. Na najvyššej úrovni stojí hlavné mesto - jedno centrálna miesto typu L (Landeshauptstadt) a usporiadanie na hierarchicky nižších úrovniach je nasledovné:

2 provinčné centrálna miesta typu P (Provinzstadt)

6 oblastných centrálnych miest typu G (Gausestadt)

18 okresných centrálnych miest typu B (Bezirkstadt)

54 obvodných centrálnych miest typu K (Kreisstadt)

162 obecných miest typu A (Amtsort)

486 miestnych miest typu M (Markort).

Pritom treba mať na zreteli, že k uvedeným počtom centrálnych miest na jednotlivých hierarchických úrovniach treba vždy pripočítať aj počet miest najbližšej vyššej úrovne, pretože centrá vyššej úrovne poskytujú zároveň aj centrálna funkcia všetkých nižších úrovní. Reálne centrálna miesta, ktoré poskytujú centrálna funkcia napríklad na úrovni P, budú preto 3 (2 centrá typu P a jedno centrum typu L). Tá istá zákonitosť platí na všetkých hierarchických úrovniach, preto počet miest na úrovni G = 9, na úrovni B = 27, na úrovni K = 81, na úrovni A = 243 a na úrovni M = 729. Príkladom sú predajne základných potrieb, trafiky, obecné úrady a podobné základné centrálna funkcie, ktoré nájdeme aj vo veľkých mestách, nielen na najnižšej hierarchickej úrovni.

V uvedenom prípade rast početnosti centrálnych miest na jednotlivých úrovniach hierarchie sa riadi koeficientom 3 (tzv. systém k3), čo znamená, že každá nižšia úroveň má 3x viac centrálnych miest. Tento prípad považoval Christaller za ideálny, rozloženie centrálnych miest sa riadi takzvaným **trhovým princípom** a práve v tomto prípade mali zázemia centrálnych miest šesťuholníkový tvar. Vzniká najväčší možný počet centrálnych miest.

V reálnych podmienkach ale na rozmiestnenie centrálnych miest vplyvujú aj iné princípy, ktoré Christaller zohľadnil v podobe modelov vo svojej teórii. Pri **komunikačnom princípe** je rozmiestnenie centrálnych miest podriadené tvaru a hierarchii dopravných sietí. Koeficient rastu početnosti centrálnych miest k je rovný štyrom (systém k4). Existencia tohto princípu sa prejavuje hlavne ako výhoda pre centrálna miesta na hlavných dopravných liniách, na úkor centrálnych miest rovnakej hierarchickej úrovne mimo hlavných ťahov. Zázemia zvýhodnených centrálnych miest nemajú tvar šesťuholníka, ale sú natiahnuté kolmo na hlavnú komunikáciu. **Administratívno-politický princíp** (systém k7) sa prejavuje pri snahe rozdeliť územie na jednoznačne vymedzené územia, kde každé sídlo podlieha len jednému centrálnemu miestu (napríklad krajskému sídlu). Hranice zázemia by mali byť vedené málo osídleným územím a medzi centrom a zázemím by malo byť dobré komunikačné

spojenie. Baran a Bašovský (1998) dodávajú, že ďalším faktorom vzniku centrálnych miest môže byť napríklad takzvaný **princíp lokalizácie priemyslu**, ktorý sa uplatnil na Slovensku po r. 1950 (Svit, Považská Bystrica, Strážske...).

Teória centrálnych miest napriek širokej diskusii a kritike je pozitívne vnímaná v tom, že zdôraznila chápanie zoskupení sídiel ako sídelných systémov s hierarchickým usporiadaním a so zložitými funkčno-priestorovými vzťahmi, kde jedným z hlavných faktorov vývoja je úroveň vzťahov medzi centrom a jeho zázemím, vznikajúca pri obsluhu obyvateľstva. Teória prekročila hranice geografie, stala sa základom teoretickej geografie, uplatnenie našla v urbanizme a územnom plánovaní, dôležitú úlohu má v sociálno-ekonomickej regionalizácii územia. Poznanie vzťahov medzi jadrom a zázemím a poznanie hierarchickej organizácie sídelného systému má v územnom plánovaní veľký význam pre efektívne fungovanie celého systému a pre plánovanie jeho optimalizácie. Napríklad modifikovaná TCM bola v 60. a 70. rokoch 20. storočia použitá v Československu ako teoretický podklad pre politiku rozvoja sídelného systému a pre budovanie tzv. strediskovej sústavy sídiel (Musil 2001).

13.VNÚTORNÁ ŠTRUKTÚRA MESTA

Mestá môžeme považovať za najzložitejšie a najkomplexnejšie „výrezy“ krajinej sféry, pretože na relatívne malom priestore sa v nich nachádzajú okrem všetkých prírodných aj všetky antropogénne podmienené zložky krajiny. Z toho vyplýva mimoriadne zložitá hierarchia usporiadania jednotlivých častí mesta a takisto mimoriadne zložitý vzťahy vo vnútri organizmu mesta, ale aj zložitý vzťahy navonok – medzi mestom a jeho okolím. Mestá aj preto patria k najdynamickejším objektom (nielen) geografického výskumu.

Pri „pohľade z diaľky“ sa mesto v krajine javí ako izolovaný urbanizovaný priestor, členený vo vnútri podľa istých pravidiel. Táto organizácia jeho priestoru je v hrubých rysoch viditeľná (v prípade veľkých miest) napríklad už na mapách s mierkou väčšou ako 1:1 000 000.

V tradičnom chápaní je priestorová štruktúra mesta vnímaná ako rozmiestnenie sociálno-ekonomických javov v priestore mesta (Maik 1992). Tvorí ju súhrn elementárnych systémov rozmiestnenia hospodárskej činnosti, obyvateľstva, budov a komunikácií mesta (Gaczek 1979, Werwicki 1973).

Novší, systémový pohľad na priestorovú štruktúru obracia pozornosť na vzťahy medzi jednotlivými elementárnymi subsystémami mesta. Pochopenie týchto vzťahov umožňuje pochopiť vznik a vývoj priestorovej štruktúry mesta ako systému. Napríklad Korcelli (1974) chápe priestorovú štruktúru ako súbor vzájomne závislých a vzťahmi prepojených systémov, ktoré zodpovedajú jednotlivým sféram života a činnosti človeka. Preto sa výskum priestorovej štruktúry mesta nemôže obmedziť len na charakteristiku spomenutých základných systémov, ale musí objasňovať aj priestorové a funkčné vzťahy medzi nimi (napríklad medzi miestom bydliska a zamestnania, medzi funkciou a vzhľadom budov a podobne). Maik (1992) spomínané čiastkové systémy konkretizuje a tvrdí, že komponentami priestorovej štruktúry mesta sú tri čiastkové subštruktúry: morfológická, sociálno-demografická a funkčná, ktoré sú navzájom pevne spojené a ovplyvňované vzájomnými vzťahmi.

Zároveň je ale nutné si uvedomiť, že aktuálna priestorová štruktúra mesta ako výsledok týchto vzťahov je z časopriestorového hľadiska prejavom konkrétneho okamihu vo vývoji mesta. Obsahuje stopy minulých vývojových etáp a vytvára predpoklady pre vývoj

V odbornej literatúre je možné stretnúť sa aj s príbuznými pojmami mestské prostredie (urban environment: Kibel 1972), mestský priestor (l'espace urbain: Bastié a Dézert 1980, przestrzeń miejska: Liszewski 1997) alebo mestská krajina v prípade urbánno-ekologicky zameraných prác (townscape: Hengeveld a de Vocht 1982). Ich chápanie je ale veľmi blízke pojmu priestorová štruktúra mesta.

Obr.14 Administratívne územie mesta Prešov, členené z hľadiska 4 základných subštruktúr: sociálno-demografickej (a), funkčnej (b), morfolologickej (c) a fyzicko-geografickej (d).



Zdroj: Matlovič (1998), upravené

13.1 Fyzicko-geografická subštruktúra

Je tvorená všetkými prírodnými prvkami krajinnej sféry na území mesta (geologický podklad, reliéf, vodstvo, klíma, pôdy, biota) a je väčšinou hodnotená hlavne z hľadiska vhodnosti (potenciálu) územia pre jednotlivé spôsoby jeho mestského využitia. Analýza a syntetické hodnotenie tejto subštruktúry spočíva najmä v identifikácii relatívne homogénnych prírodno-urbanistických areálov a v ich bonitácii. Tá je využívaná ako jeden z podkladov územného plánovania, preto jej výsledky sú súčasťou územných plánov (UPN) alebo územných systémov ekologickej stability (ÚSES), najmä na miestnej úrovni. Podrobný návod ohodnotenia mestského územia podávajú napríklad Zásady a pravidla územného plánovania (1979), novšie sa využíva metodika LANDEP (Hrnčiarová a Krnáčová 2002), kde v syntetickej časti sú výsledkom typy abiotických komplexov a ich krajinnoekologická evalvácia, teda stanovenie vhodnosti využívania krajiny pre lokalizáciu vybraných spoločenských aktivít (Ružička a Miklós 1982). V poľskej literatúre sa podobnou problematikou vhodnosti prírodných podmienok pre výstavbu zaoberal z geografického uhla pohľadu Bartkowski (1974). Podrobné štúdium prírodných podmienok ako predpokladov pre rast mesta hodnotí Chvátalová (1988) ako opodstatnené vzhľadom k týmto skutočnostiam:

- 1.) Prírodné podmienky sú v čase relatívne veľmi stabilné, čo je výhodné pre plánovanie. Viac závislá na čase je len využiteľnosť prírodných podmienok, lebo súvisí s vyspelosťou techniky.
- 2.) Prírodné podmienky majú pre rast mesta často limitujúci charakter. To znamená, že určujú únosnosť územia pre umiestňovanie socioekonomických aktivít (obmedzenia plošného rastu mesta, kapacita zdrojov pitnej vody a podobne).
- 3.) Prírodné podmienky určujú potenciál priestoru pre jeho využitie. Chyby vo využívaní vedú k narušeniu prírodných podmienok a k vyšším investíciám (príkladom môže byť asanácia zosuvov).

Fyzicko-geografická subštruktúra mesta je zo všetkých subštruktúr mesta najodolnejšia voči zmenám a najstabilnejšia v čase a priestore. Vytvára základné predpoklady pre založenie a fungovanie sídla a do značnej miery ovplyvňuje rozvoj aj charakter ostatných častí jeho priestorovej štruktúry.

13.2 Morfológická subštruktúra

Je mozaikou materiálnych prvkov (morfológických elementov), vytvorených ľuďmi na území mesta, ale obsahuje aj vzťahy medzi týmito elementami a ich vývoj. Priestorové usporiadanie morfológických elementov (plán mesta) je rámcom, v ktorom sú vykonávané funkcie mesta a v ktorom je organizovaný každodenný život jeho obyvateľov. Conzen (1960, 1962) definuje 3 skupiny základných morfológických elementov: **ulice a námestia**, **stavebné pozemky** a **budovy**. Tieto základné prvky vytvárajú hierarchicky vyššie usporiadanie (urbanistické bloky, štvrte, uličnú sieť). Analýza morfologickej subštruktúry mesta spočíva v štúdiu pôdorysu mesta a vo vyčleňovaní morfológicky relatívne homogénnych areálov v ňom.

Morfológické prvky mesta je možné sledovať z pohľadu dvoch ich základných foriem.

Architektonické formy sa odlišujú rozdielnym stavebným slohom, použitým stavebným materiálom, strešnou krytinou a podobne, na ich identifikáciu väčšinou stačí priame pozorovanie v teréne. Príkladom môže byť vizuálny rozdiel medzi historickým jadrom mesta a panelovým sídliskom.

Urbanistické formy sú reprezentované rôznym pôdorysom pozemkov a urbanistických blokov, tvarom uličnej siete a rôznym pôdorysom jednotlivých častí

mesta. Pri ich identifikácii a typizácii je nutné využiť analýzu plánov, máp, ortofotomáp alebo leteckých snímok. Rozdiely urbanistických foriem (reprezentované odlišným tvarom uličnej siete v geneticky odlišných častiach mesta Tunis) sú viditeľné napríklad na obrázku č.9.

Morfologická subštruktúra je vo svojom vývoji a premenách dynamickejšia ako fyzicko-geografická, ale zo subštruktúr vytvorených ľuďmi je najstabilnejšia. Jej stabilita umožňuje aj v súčasnosti vnímať v priestore mesta jeho staršie vývojové etapy, ktoré sú často predmetom pamiatkovej ochrany (hradby, kostoly, úzke a dlhé stredoveké parcely a podobne). Na druhej strane často komplikuje efektívne využívanie priestoru mesta v súčasnosti, pretože existujúca morfológia priestoru odráža nároky svojej a nie súčasnej doby (napríklad častý je konflikt stredovekej uličnej siete a dnešných dopravných nárokov). Dynamika vývoja morfologickej subštruktúry mesta sa prejavuje v dvoch typoch procesov: v **adiícii** a **transformácii**.

13.2.1 Adičné procesy

Sú charakteristické hlavne zmenou podielu zastavaných a voľných plôch v rámci jednotlivých pozemkov, urbanistických blokov alebo v rámci celého intravilánu (bez zmien hraníc týchto priestorových jednotiek). Majú cyklický charakter, to znamená, že s ekonomickou konjunktúrou, s rastom dôležitosti a bohatstva územia sa zástavba spravidla zahusťuje, ubúdajú voľné plochy. Naopak je to pri poklese dôležitosti pozemku, bloku alebo celého mesta, keď podiel zastavaných plôch klesá. Ako uvádza Matlovič (1995), podľa Conzena (1960, 1962) tento „morfologický cyklus parciel“ pozostáva z piatich za sebou nasledujúcich fáz:

- 1.) **Iniciálna fáza** začína vymedzením parciel a výstavbou prvej zástavby. Stupeň zastavanosti je nízky (10-30% z rozlohy parcely) a urbanistické bloky sú obvykle systematicky rozčlenené na parcely, často rovnakej rozlohy.
- 2.) **Vyplňovacia fáza** je charakteristická zahusťovaním zástavby (pozemky sú zastavané na 30-60%), prípadne rozčleňovaním pôvodných parciel.
- 3.) **Kulminačná fáza** je typická maximálnym možným zastavaním pozemkov (60-100%), zástavba sa z dôvodu nedostatku miesta čoraz viac dvíha do výšky. Bez zmien štruktúry zástavby už nie je možný jej ďalší rozvoj.
- 4.) **Recesívna fáza** je charakteristická čoraz častejšími asanáciami zástavby, zastavanosť územia sa znižuje. V minulosti k tomu viedli najmä zhoršujúce sa hygienické podmienky, v súčasnosti napríklad aj snaha zabrániť koncentrácii najnižších spoločenských vrstiev spoločnosti a s tým súvisiacej kriminality v opustených budovách (obr.55).
- 5.) **Fáza mestského úhoru** (urban fallow) je posledným štádiom vývojového cyklu. Zástavba je úplne odstránená, územie je tak uvoľnené pre novú výstavbu, nové členenie parciel a pre začiatok nového morfologického cyklu.

13.2.2 Transformačné procesy

Nemajú cyklický charakter a sú typické hlavne zmenami pôdorysu jednotlivých urbanistických foriem (pozemkov, blokov, uličnej siete). Je to napríklad spájanie, rozdeľovanie a zmeny tvaru pozemkov a urbanistických blokov, vkladanie nových ulíc do existujúcej uličnej siete, zmena smeru ulíc, vznik nových alebo zánik existujúcich námestí a podobne. Ako spomína Matlovič (1995), podľa intenzity zmien v pôvodnej morfologickej subštruktúre rozlišuje Conzen (1962) **ortomorfózu**, **hypermetamorfózu**

a **metamorfózu**. Pri ortomorfóze ostáva základná kostra pôvodnej morfolologickej subštruktúry zachovaná (spravidla je ňou základná sieť ulíc), prebiehajú iba jednoduchšie procesy, ako napríklad delenie alebo spájanie parciel. Pri metamorfóze dochádza k úplnému zániku všetkých pôvodných prvkov morfolologickej štruktúry a ku vzniku nových. Takáto zmena býva vyvolaná zväčša katastrofickou udalosťou (vojnou, zemetrasením a podobne). Hypermetamorfóza (zložitá premena) je už podľa názvu komplikovaná kombinácia oboch skôr spomínaných transformačných procesov.

13.2.3 Pôdorys mesta

Medzi dominantné urbánne atribúty, ktoré jednotlivým mestám vtláčajú špecifický charakter, patrí tvar ich zastavaného územia. Forma mestského pôdorysu často zasahuje do priestorovej organizácie mesta. S formou totiž úzko súvisí rozloženie vnútromestského pohybu, konfigurácia transportných a technických sietí rôzneho druhu, výkon vnútromestskej hromadnej dopravy aj dostupnosť mestského centra a ostatných uzlov ekonomickej aktivity (Bezák a Horáková 1984). Analýza foriem plánu alebo pôdorysu mesta je obľúbenou urbánno-morfologickou témou a odráža sa v množstve pokusov o klasifikáciu pôdorysných typov miest. Zjednodušene môžeme hovoriť o troch základných typoch pôdorysu: pravidelnom, nepravidelnom a zložitom.

- 1.) **Pravidelný pôdorys** mesta je charakteristický zväčša pravými uhlami križovania ulíc, štvorcovým alebo obdĺžnikovým tvarom budov a urbanistických blokov, uličnou sieťou v tvare šachovnice a celkovo geometrickými formami zástavby. Je výsledkom plánovania – buď v prípade jednorazového založenia mesta, alebo jeho plánovitej prestavby. Ukážkovým príkladom je mestečko Palmanova v severovýchodnom Taliansku, ktoré bolo založené v r.1593 ako pevnosť v tvare kruhu s 9 výbežkami na obvode a so šesťuholníkovým centrálnym námestím (obr.15).

Obr.15 Mesto Palmanova v Taliansku ako príklad pravidelného pôdorysu.



Zdroj: <https://maps.google.sk>, upravené

Najčastejším príkladom pravidelného pôdorysu je **šachovnicový (sieťový) pôdorys**, ktorý používali už staroveké národy (rímske vojenské tábory ako príklad). Vzniká často na základe križovania dvoch ciest, kde ale vyžaduje rovinný terén. Je jednoduchý z hľadiska plánovania, orientácie, parcelácie, organizácie dopravy. Jednou z nevýhod je komplikovaná doprava v diagonálnom smere. Stopy tohto pôdorysu majú ešte dnes centrá Turína, Florencie, ale aj Paríža a Londýna. K tejto koncepcii sa vrátil aj stredoveký európsky urbanizmus, približne od 13. storočia. Vzniklo množstvo plánovito založených miest, napríklad v Poľsku Krakow, u nás Rimavská Sobota, Bardejov, Levoča. V novoveku tento koncept preberajú najmä severoamerické mestá, kde je dostatok priestoru pre rast (typická je napríklad mrežovitá štruktúra ulíc na ostrove Manhattan v New Yorku). S rozvojom priemyslu a hlavne individuálnej motorizácie sa do pravouhlej siete ulíc začínajú presadzovať ako nový prvok diagonály a vznikajú námestia na ich križovaní s pôvodnou sieťou ulíc.

Lineárny pôdorys bol spočiatku vyhradený pre malé mestá, ale v 19. a 20. storočí sa začal používať aj na reguláciu rastu veľkých miest. Príkladom je Ciudad Lineal de Madrid - realizovaná myšlienka dostavby Madridu z r.1894 (architekt A. Soria y Mata), ktorá bola neskôr adoptovaná napríklad N. A. Milutinom pri medzivojnovnej výstavbe Volgogradu. Jedným z cieľov bolo umožniť všetkým obyvateľom prístup do rekreačných mimomestských zón, ktoré sú vo veľkých mestách príliš vzdialené od centra. 4 hlavné mestské funkcie (bývanie, práca, rekreácia a doprava) sú v tomto koncepte organizované v podobe úzkych a dlhých paralelných pásov, urbanizačnou osou je hlavná komunikácia (v prípade Madridu Calle de Arturo Soria). Mesto má tiež podobu šachovnice, ale výrazne predĺženej jedným smerom. Tento model rozvoja mesta sa uplatňuje aj v prípadoch, kedy výrazné bariéry bránia rastu mesta vo všetkých smeroch - príkladom je poloha mesta medzi pobrežím (rieky, jazera, mora) a paralelne sa tiahnucim pohorím.

Radiálno-koncentrický pôdorys je takisto starý koncept, využívaný už v staroveku. Centrom bol strážny hrad, neskôr v stredoveku trhové námestie. K tomuto centrálnemu bodu sa zbíjali najdôležitejšie komunikácie a okolo neho boli organizované vo vrstvách (v sústredných kruhoch) jednotlivé bloky zástavby. Prvotným princípom bola nutnosť obrany. Príkladom je severofrancúzske mesto Bergues, kde sa ešte zachovali aj zvyšky opevnenia na vonkajšom obvode pôvodného mesta. Pôdorys pobrežných miest v tomto prípade nadobúda tvar vejára.

- 2.) **Nepravidelný pôdorys** je typický križovaním ulíc pod rôznymi uhlami, chaotickým rozmiestnením budov, nepravidelným tvarom a veľkou variabilitou rozmerov pozemkov. Odráža postupný a nekoordinovaný stavebný vývoj, prípadne zložitý terén, ktorému sa výstavba musí prispôbovať. Je typický napríklad pre mestá pod hradmi (Bratislava) a pre staré banské mestá, ktoré mali vstupy do šacht a štôlní priamo v intraviláne a baníci si často stavali svoje domy priamo nad nimi (Banská Štiavnica, obr.10). Nepravidelný pôdorys majú aj niektoré naše povojnové sídliská. Pôvodná parcelácia bola odstránená a používané boli úplne iné modely výstavby oproti tradičnému urbanizmu, najmä ak sídlisko rástlo v zložitejšom teréne (napríklad Sásová - Rudlová v Banskej Bystrici, Rozkvet v Považskej Bystrici, sídlisko Dargovských hrdinov v Košiciach a iné).
- 3.) **Zložitý pôdorys** je typický pre väčšinu miest, s výnimkou mladých a malých zároveň. Mestá zväčša počas dlhého obdobia svojho vývoja prešli viacerými etapami rastu, alebo vznikli postupným zrastením viacerých susedných sídiel, niekedy dokonca pochádzajúcich z rôzneho kultúrneho prostredia (obr.9). Preto ich pôdorys obsahuje časti s pravidelnou aj nepravidelnou zástavbou a jednotlivé jeho časti nie sú navzájom

organicky prepojené. Takýto pôdorys je tiež väčšinou dôkazom heterogénnych prírodných (najmä geomorfologických) podmienok pri raste mesta do priestoru.

Práve rozdielnu mieru homogénnosti priestorového rastu uplatnil Tricart (1954) ako hlavný faktor v podrobnej klasifikácii pôdorysov mesta:

1.) Homogénne mestá

a.) plánované

- pravouhlé (líniové, kosoštvorcové, šachovnicové)
- radiálno-koncentrické (hviezdicové, kruhové)

b.) neplánované

- opevnené
- nepravidelné

2.) Heterogénne mestá

a.) rekonštruované

b.) viacjadrové

c.) sieťové

d.) kruhové

Ťažiskovým priestorom v pôdoryse mesta je zväčša jeho hlavné námestie. Preto súčasťou štúdia morfológie mesta je aj štúdium tvaru a veľkosti námestia (námestí). Na námestí stoja najvýstavnejšie budovy, sem sa zbiehajú hlavné komunikačné línie mesta, námestie svojím vývojom a výzorom úzko súvisí s kultúrnymi a ekonomickými podmienkami vývoja mesta. Veľkosť námestia je odrazom obdobia najväčšej ekonomickej sily mesta, ale často aj obmedzení, ktoré poskytuje reliéf. Námestia podľa ich tvaru môžeme rozdeliť na dve základné skupiny.

1.) **Námestie s geometrickým tvarom** je najrozšírenejším typom, vzniklo buď plánovito ako centrálny priestor novozaloženého mesta, alebo prestavbou pôvodného priestoru hlavnej ulice (niekedy aj križovatky ulíc) v strede mesta. Prestavba mohla byť kontinuálna a mohla trvať aj storočia podľa toho, ako sa mesto vyvíjalo a ako rástla potreba väčšieho a výstavnejšieho centrálného priestoru. Naopak častým dôvodom jednorazovej a rýchlej prestavby boli požiare, zemetrasenia, vojny a podobné katastrofy.

a.) **Štvoruholníkové námestie** je najčastejšie sa vyskytujúci typ. Má buď podobu štvorca alebo obdĺžnika (ten je častejší). Ukazuje na plánovité založenie mesta a zvyčajne naň nadväzujú v pravom uhle sa križujúce ulice. U nás majú takýto tvar námestia miest, založených v stredoveku „na zelenej lúke“ kolonistami z nemeckých krajín. Najväčšie obdĺžnikové námestie na Slovensku má Levoča, zachované sú aj v Bardejove, Gelnici, Starej Ľubovni, Brezne a inde. Tvar štvorca má centrálné námestie napríklad v Rimavskej Sobote, Žiline, Rajci.

b.) **Vretenovité námestie** vzniklo postupným zatlačením uličnej čiary zástavby do väčšej vzdialenosti od centrálnej cesty, vedúcej mestom. Najviac ustúpila uličná čiara v strede námestia, najmenej na jeho koncoch, preto námestie nadobudlo svoj súčasný šošovkovitý tvar. Často siahalo od jedného okraja mesta k druhému alebo plynulo prechádzalo do nerozšírenej ulice. Najdlhšie takéto námestie u nás a jedno z najdlhších v Európe je v Spišskej Novej Vsi (takmer 1km). Ďalšie vretenovité námestia s výrazne pravidelným tvarom sú napríklad v Košiciach a Prešove.

c.) **Trojuholníkové námestie** je zriedkavé a mohlo vzniknúť dvoma spôsobmi. Prvou možnosťou je zastavanie časti vretenovitého námestia (Podolíneč), druhou naopak rozšírenie priestoru v križovatke dvoch hlavných ciest (Skalica).

- 2.) **Námestie s nepravidelným tvarom** úzko súvisí s nepravidelným tvarom pôdorysu celého mesta. V Kežmarku napríklad vzniklo rozšírením priestoru okolo vidlicovitej križovatky dvoch hlavných ciest. Banské mestá, zvlášť v kopcovitom teréne, takisto nemajú námestia pravidelného tvaru (Banská Štiavnica).

13.3 Funkčná subštruktúra

Je priestorovou mozaikou sociálno-ekonomických aktivít a ich vzťahov na území mesta (Korcelli 1974, Maik 1992, Matlovič 1998 a ďalší). Tento subsystém vytvárajú jednak jednotlivé **funkčné areály** (plochy, osadené konkrétnymi funkciami), ktoré sú priemetom jednotlivých mestských funkcií do priestoru, jednak **funkčné vzťahy** v priestore mesta. Ako súčasť systému mesta je funkčná subštruktúra ovplyvňovaná ostatnými jeho zložkami (reliéfom, dopravnými tokmi, cenou pozemkov...), ale aj vonkajšími zásahmi (napríklad plánovacími rozhodnutiami). Najtesnejší vzťah má k morfolologickej subštruktúre, pretože najviditeľnejším prejavom funkcie každého priestoru je jeho výzor.

Funkčná subštruktúra mesta je vo svojom vývoji veľmi dynamická, navyše s veľmi malou zotrvačnosťou obsahu oproti existujúcej forme. To znamená že funkcia konkrétneho priestoru (obsah) sa môže zmeniť veľmi rýchlo (napríklad z bytu sa môže stať obchod, zo skladu priemyselná hala). Naproti tomu forma (výzor budovy, tvar pozemku a podobne) môže ostať ešte dlhý čas nezmenená. Rýchlosťou zmien prekonáva funkčnú subštruktúru len sociálno-demografická subštruktúra. Každý výsledok výskumu funkčnej subštruktúry mesta (napríklad v podobe mapy) je preto len odrazom istého okamihu v jeho vývoji.

13.3.1 Funkčné areály

Pojem funkcia mesta je podrobne definovaný v kapitole 12. V nasledujúcich riadkoch budeme ale klásť dôraz na to, ako sa konkrétne funkcie uplatňujú v priestorovej štruktúre mesta. Pôjde teda o identifikáciu, pravidlá rozmiestnenia a kategorizáciu jednotlivých funkčných areálov a zón, z ktorých sa priestor mesta skladá. Prístupov ku kategorizácii je veľa, prakticky každý autor sa riadi vlastnou koncepciou. Jednotlivé kategorizácie sa odlišujú najmä počtom kategórií a kritériami definovania funkčných areálov. Napríklad Liszewski (1978) za hlavné kritérium pri klasifikácii takzvaných mestských areálov pokladá ich funkciu a na tomto základe vyčleňuje 10 typov areálov: produkčné, obytné, službové, komunikačné, zelene a rekreácie, iné zastavané plochy, intenzívne využívané prímestské územia, poľnohospodárske plochy, vodné plochy a neúžitky. Túto metodiku v podstate preberá aj Matlovič (1998), ktorý ešte člení funkčné areály na mestské, prímestské a nemestské. Obidva prístupy sú však volené s ohľadom na výskum priestorovej štruktúry mesta v jeho administratívnych hraniciach, nie v hraniciach zastavaného územia. Matczak (1999) už tento fakt zohľadňuje a v prvom rade delí administratívne územie mesta na zastavané a nezastavané. Na druhej úrovni definuje 18 spôsobov funkčného využitia územia. Pokusom o zjednotenie metodík delimitácie jednotlivých mestských funkcií je trojstupňová hierarchická klasifikácia Sirka a Hasieca (2000) na základe analýzy poľských prác. Je kombináciou rôznych prístupov k tejto problematike z hľadiska kritérií urbánnej geografie, územného plánovania a ekonomiky. Najvyššiu úroveň kategorizácie tvoria štyri skupiny funkčných plôch, ktoré autori definovali zhodne so všeobecne prijímaným rozdelením fondu času obyvateľov na prácu, bývanie, rekreáciu a dopravu. Na hierarchicky nižšej úrovni je možné ako príklad uviesť rozdelenie funkčných plôch práce znova podľa všeobecne

prijímaného členenia hospodárstva na sféry primárnu, sekundárnu, terciárnu a kvartérnu. Ďalej je možné napríklad priemysel (sekundárnu sféru) členiť podľa odvetvovej klasifikácie ekonomických činností. Použitá hierarchická úroveň (a s ňou spojená detailnosť členenia územia) závisí potom len od prijatej výskumnej koncepcie a detailnosti výskumu. Od spomenutých prístupov ku kategorizácii funkčných areálov sa odlišuje napríklad prístup Popjakovej (1998). Autorka sa zaoberala funkčným využitím intravilánu mesta Bardejov a preto nebrala do úvahy typicky nemestské formy využitia územia za hranicami intravilánu, akými sú poľnohospodárske a lesné plochy, aj keď sa nachádzajú v administratívnych hraniciach mesta.

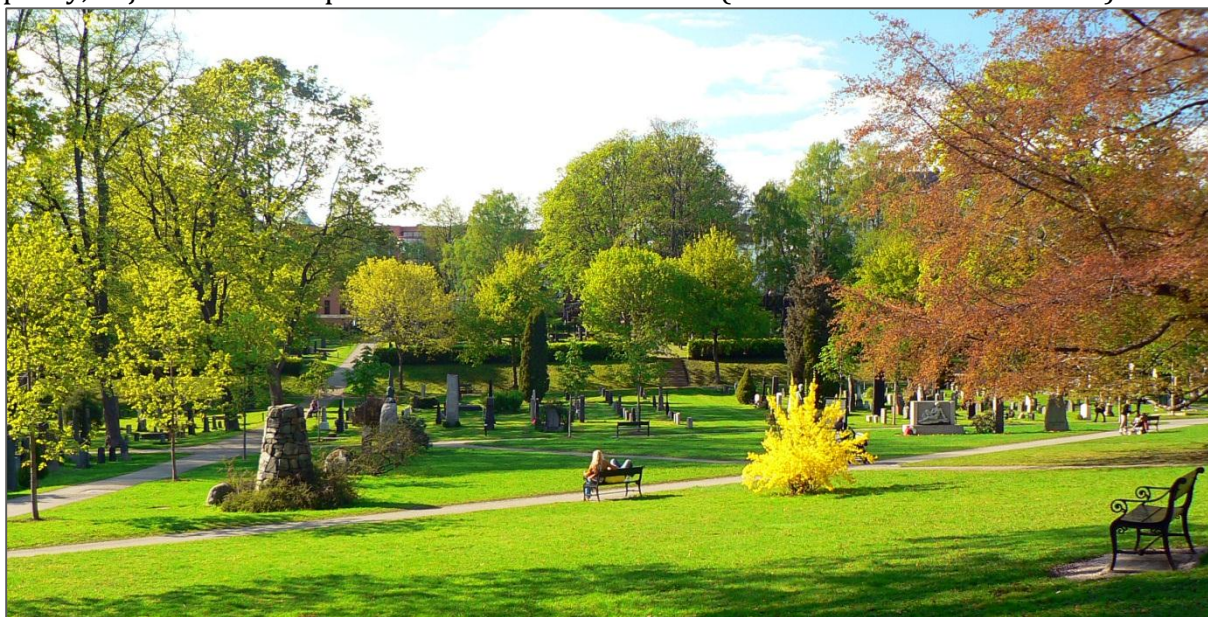
Na základe analyzovaných prístupov ku problematike kategorizácie mestských funkčných areálov je možné konštatovať značnú nejednotnosť v chápaní a diferenciacii tohto pojmu. Preto charakterizujeme len najčastejšie sa vyskytujúce kategórie funkčných areálov a ich podrobnejšie členenie z pohľadu geografie sídiel – to znamená, že mestské funkčné areály chápeme len v hraniciach zastavaného územia mesta (intravilánu):

- 1.) **Areály bývania** zaberajú v priestore mesta väčšinou rozľahlé a funkčne kompaktné priestory vo všetkých častiach mesta, väčšinou majú najväčší podiel z rozlohy mesta (okolo 40%). Len z jadier väčších miest sú vytláčané areálmi terciárnej sféry. Väčšinou sa ďalej členia na dva základné subtypy podľa rozdielov ich priestorového prejavu (nároku na plochu, koncentrácie obyvateľstva, výšky zástavby, vybavenosti...): areály individuálneho (rodinného) a hromadného bývania. Areály individuálneho bývania sú viac zastúpené v novších mestách, ktoré rástli v etape suburbanizácie (severoamerické, britské, austrálske) a zároveň vo väčšej vzdialenosti od ich centra. Naopak blízko centier sú často koncentrované v podobe štvrtí chudoby (slumy) v mestách „tretieho sveta“. V týchto polohách sú v severoamerických a západoeurópskych mestách naopak štvrte starých bytových domov, obsadzovaných takisto obyvateľmi najnižších príjmových vrstiev (najmä imigrantov). Osobitnou črtou postsocialistických štátov sú rozsiahle sídliská, plynulo nadväzujúce na staršiu zástavbu zo začiatku 20. storočia a často rozlohou dominujúce v intravilánoch miest.
- 2.) **Areály práce** sú objekty a zariadenia mestotvorných a mestoobslužných pracovných funkcií. Kategória je väčšinou členená podľa všeobecne používaného delenia ekonomiky na sféry:
 - a.) **Primárna sféra** – najčastejším príkladom sú dobývacie priestory ako bane, lomy, ťŕkoviská, väčšinou na periférii intravilánu. V našich mestách sa stretávame aj s areálmi poľnohospodárskej výroby (strojové parky, hospodárske dvory, skleníkové hospodárstva a podobne), ktoré aj keď pôvodne ležali mimo intravilánu, postupom času boli doslova „obstavané“ rýchlo postupujúcou mestskou zástavbou. Vo väčšine miest zaberajú areály primárnej sféry minimálne rozlohy.
 - b.) **Sekundárna sféra** – areály priemyselnej a remeselnej výroby, najmä továrne sú často najrozľahlejšími funkčne homogénnymi areálmi v meste, prevažne na jeho okraji (najmä ak ide o výroby znečisťujúce alebo hlučné, ale príčinou je aj vysoká cena pozemkov v centre). V Európe s prevahou západných vetrov sú takéto výroby umiestňované prevažne na východných okrajoch miest. Vo vnútri mesta sú spravidla len prevádzky čisté, neobťažujúce hlukom a splodinami a závislé na kvalifikovanej pracovnej sile. V starších priemyselných mestách sa ale areály priemyslu často preplietajú s areálmi bývania aj tesne pri historických centrách (Rubaix, Lodž). V každom prípade ale priemysel v súčasnosti tesne nadväzuje najmä na dopravné areály. Stewig (1983) definuje 6 typov lokalizácie priemyslu

v mestách vyspelých štátov: centrum, periféria centra, komunikačné osi, periféria vnútorného mesta, izolované priemyselno-skladové štvrte, prímestské centrá.

- c.) **Terciárna a kvartérna sféra** – areály široko chápaných obslužných činností (obchod, sklady, školstvo, kultúra, zdravotníctvo a sociálne služby, administratíva a správa, finančné inštitúcie, religiózna infraštruktúra, veda, výskum a vývoj...) sú dnes jednými z najpočetnejších funkčných priestorov mesta. Sú väčšinou rozmiestnené vo veľkom počte menších areálov v celom území mesta, s najväčšou koncentráciou v jeho centre. Práve preto je centrum, city alebo CBD (central business district) niekedy definované ako samostatný funkčný areál v rámci funkčnej subštruktúry mesta. Berry (1963) definuje tri základné typy priestorov koncentrácie služieb v meste (ohniská, pásma a špecializované priestory) na základe ich rozdielnej koncentrácie, hierarchickej úrovne, morfológie, intenzity využitia priestoru a druhu služby. **Ohniská** sú koncentrované oblasti s rôznym priestorovým dosahom, ďalej členené podľa svojho hierarchického postavenia. Najvyšší význam má vždy centrum mesta (city, CBD, urban core...), s dosahom často aj do celého sveta. Menej dôležité centrá jednotlivých štvrtí ležia na križovatkách hlavných ciest, koncentrujú sa tu už aj miestne služby s dosahom najviac 25 minút chôdze (do 1500m) a obsluhou asi 100 000 obyvateľov. Ešte menšie centrá obsluhujú do 20 000 obyvateľov do vzdialenosti asi 1km a vznikajú hlavne v novších štvrtiach. Najmenšie lokálne centrá sú typické malými koncentraciami služieb dennej spotreby priamo v susedstve obytných blokov. **Pásma** sú už podľa názvu líniové koncentrácie služieb. Každé mesto má jednu alebo niekoľko obchodných tried, kde sa koncentrujú špecializované obchody aj veľké obchodné domy. Iný druh pásmových koncentrácií sa vytvára na periférii miest popri dôležitých tranzitných komunikáciách, kde na rozdiel od obchodných tried vo vnútri mesta je pohodlný a bezplatný prístup automobilom. **Špecializované priestory** koncentrujú tie druhy služieb, ktoré nemusia alebo nemôžu byť umiestnené v centrách napriek tomu, že často majú dosah ďaleko za hranice mesta – napríklad kampusy vysokých škôl a výskumných inštitúcií, nemocnice, centrá obsluhy motoristov, zábavné komplexy a podobne.
- 3.) **Areály rekreácie** slúžia na fyzické a psychické zotavenie obyvateľov, sú voľne prístupné alebo vyhradené pre konkrétnu skupinu ľudí. Často sú charakteristické vysokým podielom zelene na ploche. Sú to prevažne areály krátkodobej každodennej rekreácie. Rozlišujeme tu 4 podkategórie, takisto so špecifickými priestorovými prejavmi:
- a.) **Plochy športu** – verejné športové zariadenia a areály (plavárne, štadióny), ktoré nie sú integrálnou súčasťou zariadení z iných kategórií (ako napríklad školské telocvične).
- b.) **Záhradkárske osady** – takzvaná vyhradená zeleň krátkodobej rekreácie, areály určené ako jediné z rekreačných plôch iba pre vyhradenú skupinu používateľov.
- c.) **Cintoríny** – špeciálne areály, ktoré okrem svojej dominantnej funkcie majú aj funkciu rekreačnú (prechádzky, posedenie, poznávanie – obr.16) a samozrejme obvyklý vysoký podiel zelene plní aj dôležité environmentálne funkcie v meste.
- d.) **Parky a verejná zeleň** – plochy nízkej, strednej a vysokej zelene s parkovými úpravami (chodníky, lavičky, drobná architektúra ...) alebo bez nich, ale pravidelne ošetrované.

Obr.16 Cintoríny sú aj cieľmi cestovného ruchu a krátkodobej rekreácie podobne ako parky, najmä ak sú tam pochované známe osobnosti (cintorín Vår Frelzers v Oslo)



Zdroj: archív autora

- 4.) **Areály dopravy** - plochy sem zaradené by mohli vystupovať aj v rámci kategórie terciárnej sféry pracovných funkcií, ale majú špecifickú úlohu v procese fungovania každého sídelného útvaru. Nemajú charakter izolovaných areálov, ale sietí. To sa prenáša aj do ich špecifických nárokov na lokalizáciu v priestore, preto sú vyčlenené samostatne a rozdelené na dve špecifické subkategórie:
- a.) **Plochy dynamickej dopravy** – ulice, námestia, železnice, plavebné kanály a podobne, ktoré majú líniový charakter, ale pri mapovaní vo veľkej mierke už sa niektoré z nich javia aj ako plošné mapové prvky. Tak ako priemyselné areály, aj intenzívne využívané dopravné koridory a uzly by mali byť izolované najmä od obytných zón.
 - b.) **Plochy statickej dopravy** – zahŕňajú samostatne stojace zariadenia ako hromadné garáže a parkoviská, zariadenia prekládky, autobusové a železničné nástupištia, letiská. Ich existencia je podmienená napojením na komunikačné línie, teda na areály dynamickej dopravy.
- 5.) **Vodné toky a plochy** – sú tradičnou súčasťou zastavaných území a mohli by byť zaradené napríklad medzi plochy rekreácie alebo dopravy. Väčšinou sú ale uvádzané samostatne. Najmä pri mapovaní vo veľkej mierke sa významnejšie vodné toky javia ako plošné mapové prvky, ktoré tvoria významné súčasti priestoru mesta a často sa im prispôsobuje usporiadanie ostatných funkčných areálov.
- 6.) **Mestský nevyužitý areál** - z vysokej dynamiky zmien funkčnej subštruktúry vyplývajú okrem iného aj jej časté funkčné poruchy. Prejavujú sa kolíziou, absenciou alebo príliš veľkou koncentráciou funkcií na niektorých pozemkoch. Všetky spomenuté prejavy samozrejme spôsobujú nižšiu efektivitu využívania mestského priestoru. Najviac viditeľné sú takéto poruchy v podobe areálov bez mestského využitia (opustené pozemky, zdevastované zvyšky stavieb vo fáze urbánneho úhoru a podobne). Ich názov ale napovedá, že nemusia byť vždy úplne nevyužitý. V niektorých prípadoch majú svoju funkciu, ale nie mestského charakteru – môžu to byť zvyšky poľnohospodárskej pôdy alebo lesov, obkľúčených a uzavretých v rýchlo rastúcom intraviláne. S rastom veľkosti mesta spravidla rastie aj rozloha neúžitkov, ktoré sú

síce nežiaducou, ale svojou rozlohou a vplyvom na funkčné okolie nezanedbateľnou časťou funkčnej subštruktúry mesta. V slovenských mestách zaberajú približne 10% rozlohy zastavaného územia, ale v severoamerických mestách (postihnutých krízou vnútorného mesta v dôsledku suburbanizácie) ich podiel na rozlohe často prekračuje 20% (Yates a Garner 1971).

Vzhľadom k vysokej atraktivite (a spomenutej dynamike zmien) územia mesta majú väčšinou dočasný charakter. Príčinami ich vzniku môžu byť prírodné faktory (zosuvy, zemetrasenia...), ale zväčša dominujú faktory antropogénne (hospodárska recesia, špekulácie na trhu nehnuteľností, nedokonalé územné plánovanie...). Ich rozloha a frekvencia výskytu rastie spravidla smerom od centra mesta k jeho okraju, v súvislosti s poklesom intenzity využívania územia mesta. Vo veľkých postindustriálnych mestách s dlhotrvajúcimi suburbanizačnými trendami sa ale veľké rozlohy devastovaných nehnuteľností nachádzajú aj v tesnom susedstve centier (obr.55).

Mestsky nevyužitý plochy chápe ako osobitnú kategóriu foriem využitia zeme v meste Maik (1992: nieužitky miejskie) V angloamerickej literatúre sú tradične chápané ako ekonomická kategória (s možnosťou vyčíslenia strát, spôsobených ich úhorovaním), ako prekážka rozvoja a synonymum pre degradáciu priestoru a úbytok kapitálu (vacant lands: Bowmanová 2000, Keuschnigg a Nielsen 1996, waste land: Chisholm a Kivell 1987, dead space: Coleman 1982). Novší prístup ich ale hodnotí skôr ako rezervy potenciálneho rozvoja (Hough 1994) v súvislosti s reurbanizáciou. V podmienkach našich miest sa fenoménom neúžitkov zaoberali Radváni (1982a, b, 1987, 1989) a Pouš (1998, 2010), hlavne z pohľadu kvality mestského prostredia. Užšie definovaným, ale príbuzným pojmom je brownfield (hnedá plocha), chápaný ako opustené alebo degradované, už raz mestským spôsobom využívané územie. Používaný je najmä urbanistami a architektami (napríklad Finka 2011, Jamečný a Jaššo 2011, Kráľová 2011 a iní) ako jeden z typov potenciálnych rozvojových území rastu mesta, často ako protiklad pojmu greenfield (zelená plocha). Pre opätovné zhodnotenie takýchto území je väčšinou najdôležitejšia ich polohová a najmä ekonomická atraktivita - podľa toho delí napríklad Petříková (2011) brownfieldy do 4 skupín.

13.3.2 Rozmiestnenie funkčných areálov

V žiadnom meste nie je náhodné. Existuje snaha umiestňovať jednotlivé funkcie v priestore mesta do najvýhodnejších polôh (napríklad dôležité služby v centre, ťažký priemysel v susedstve dopravných križovatiek a podobne), aby dané funkcie mohli byť vykonávané čo najefektívnejšie. Najmenšie funkčné areály sú spravidla na úrovni veľkosti pozemkov alebo jednotlivých budov. Na základe princípov vzájomnej príťažlivosti a odpudzovania funkcií vznikajú preto relatívne homogénne monofunkčné zóny, z ktorých je „poskladané“ zastavané územie mesta (obr.17). Môžeme ich identifikovať pri použití zodpovedajúcej miery funkčnej generalizácie. Tá je nevyhnutná, pretože aj najmenšie mestské areály (na úrovni pozemkov) sú väčšinou reálne polyfunkčné (napríklad služby v prízemí a bývanie na ostatných poschodiach bytového domu). Príkladom je sídlisko, chápané ako monofunkčná obytná zóna. Pri bližšom pohľade je ale vidieť, že okrem obytných plôch a objektov obsahuje aj plochy s inými funkciami. Najčastejšie môžeme v meste identifikovať kompaktné zóny obytné (sídliská a vilové štvrte), dopravno-skladové, priemyselno-skladové, obslužné (centrum mesta) a rekreačno-športové.

Základom objasnenia zákonitostí fungovania a vývoja funkčnej subštruktúry je výskum využitia územia mesta, výskum rozmiestnenia hlavných typov mestských funkcií na území mesta a výskum ich vzájomných interakcií. Najčastejšou formou prezentácie výsledkov sú **mapy využitia zeme v meste** (town use) alebo **mapy funkčnej subštruktúry mesta**. Tieto dva pojmy, ako uvádzajú Sirko a Hasiec (2000), sú často navzájom zamieňané. Pritom ale nie sú identické, pretože mapy využitia zeme sú obsahovo užšie zamerané. Ich úlohou je iba klasifikácia a kategorizácia územia mesta, opierajúca sa o kritérium funkcie a priestorový priemet tohto kritéria. Nezohľadňujú vzťahy medzi jednotlivými funkčnými areálmi. Pritom práve identifikácia funkčných vzťahov je nevyhnutná, ak chceme hovoriť o priestorovom systéme a nie iba o skupine funkčných areálov. Toto rozdelenie (používané najmä v poľskej literatúre) je podľa spomenutých autorov výsledkom terminologických nejasností a nedostatku teoretických základov metodiky vypracovania tohto druhu máp. Spomenutí autori sa ale nazdávajú, že vzhľadom na prezentovaný obsah môžu byť obidva druhy máp zhrnuté pod spoločný názov mapy funkčnej subštruktúry mesta.

Obr.17 Phoenix park v Dubline je svojou rozlohou (asi 700 hektárov) najväčším európskym mestským parkom a jednou z najväčších mestských monofunkčných zón.



Zdroj: archív autora

13.3.3 Modely funkčnej subštruktúry mesta

Priestorová štruktúra väčšiny miest sa v dlhej histórii ich vývoja začala najdynamickejšie meniť v 19. a 20. storočí s rastúcim vplyvom priemyslu, železničnej a neskôr automobilovej dopravy. Jej komplexný vývoj je práve kvôli jej zložitosti ťažké zachytiť. Napriek tomu existujú práve z tohto obdobia početné snahy o definovanie spoločných znakov a trendov vývoja priestorovej štruktúry mesta vo forme modelov. Boli väčšinou vytvorené na základe štúdia priestorovej štruktúry viacerých miest a niektoré z nich sa stali učebnicovými príkladmi, používanými na vysvetlenie základných procesov vývoja miest industriálnej epochy. Tieto modely najvýraznejšie zobrazujú dve základné charakteristiky mesta: organizáciu jeho funkčnej subštruktúry a spôsob jeho rastu do priestoru. To je typické aj pre novšie modely, ktoré ale už zohľadňujú aj väčší vplyv nevýrobných odvetví v súčasných mestách postindustriálnej etapy vývoja.

13.3.3.1 Model koncentrických zón rezidenčnej diferenciácie

Pochádza z r.1923, autorom je sociológ E.W.Burgess (obr.18a). Model je asi najznámejším produktom chicagskej školy humánnej ekológie. Jej členovia chápali mesto ako spoločenstvo, podliehajúce vývojovým procesom, ktoré popisuje klasická ekológia (invazívne, konkurenčné, sukcesné...). Za predpokladu ich pôsobenia sa individuálne aj skupinové správanie obyvateľstva mesta riadi princípom „konkurenčného boja“ a výsledkom je priestorová štruktúra, v ktorej je možné rozoznávať takzvané prirodzené oblasti (natural areas) s rovnakými fyzickými, ekonomickými a kultúrnymi charakteristikami (Toušek a kol. 2008). Burgess okrem toho pri tvorbe svojho modelu vychádzal z niektorých zjednodušujúcich predpokladov:

- Prírodné podmienky v meste a jeho zázemí sú homogénne, preto nebránia rovnomernému priestorovému rozvoju mesta.
- Cena pozemkov klesá rovnomerne od stredu mesta k jeho okrajom.
- Dôležité dopravné tepny sa zbiehajú v centre mesta a vytvárajú rovnomernú radiálnu sieť.

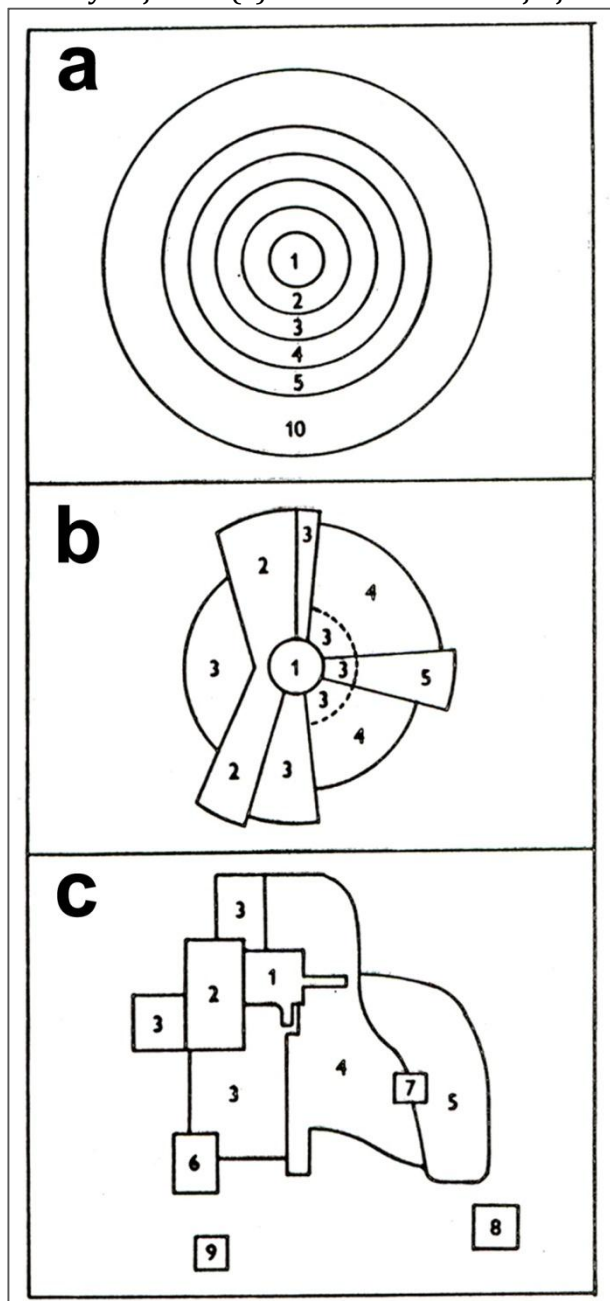
V tomto sa model výrazne podobá von Thünenovmu modelu poľnohospodárskeho využitia zeme a takisto má podobu sústredných medzikruží – koncentrických zón so stredom v centre mesta. Burgess definoval 5 základných koncentrických zón:

- 1.) Centrum mesta (central business district alebo CBD, city) ako najväčšia koncentrácia administratívno-obslužných funkcií, obchodu, zábavy, kultúry. Zodpovedá historickému jadru mesta s najlepšou dopravnou dostupnosťou zo všetkých strán. Najvyššie ceny nehnuteľností ho predurčujú na lokalizáciu len najvýnosnejších aktivít. Výnimočne sú tu aj enklávy nadštandardného bývania a ľahkého priemyslu na jeho okrajoch.
- 2.) Prechodná, pôvodne okrajová obytná zóna starého mesta s chátrajúcou zástavbou, najchudobnejším obyvateľstvom (dožívajúci pôvodní obyvatelia a noví imigranti) a preto s častými slumami a getami. Ani jedna zo skupín obyvateľstva nemá prostriedky na obnovu bytového fondu, preto budovy chátrajú a hodnota pozemkov klesá. Obyvateľstvo sa tu rýchlo vymieňa, pretože ľudia, ktorí dosiahnu vyššie príjmy, okamžite sa sťahujú do „lepších štvrtí“. Na vonkajšom okraji zóny je typický priemysel, na vnútornom okraji sa v prípade potreby rozširuje CBD.
- 3.) Zóna robotníckeho bývania je typická ekonomicky lepšie situovaným obyvateľstvom (unikajúcim z prechodnej zóny), ktoré je ale stále nútené hľadať bývanie blízko miesta zamestnania a v lacnejších lokalitách (robotníci, nižší úradníci, pracovníci služieb, druhá generácia imigrantov...).
- 4.) Zóna vilových štvrtí a bytových domov vyššieho štandardu, ktorú obývajú lepšie situovaní obyvatelia (stredná trieda). Môžu si už dovoliť do práce (väčšinou do centra) dochádzať vlastným autom. Vzhľadom na väčšiu vzdialenosť od centra v tejto zóne sú umiestnené doplnkové obchodno-obslužné centrá.
- 5.) Zóna dochádzky za prácou alebo predmestská zóna (mestská spáľňa) s obyvateľstvom najvyšších príjmových skupín, s najkvalitnejšou a takmer výhradne jednorodinnou vilovou zástavbou.

Burgessov model, vypracovaný v realite Chicaga, je typickým obrazom severoamerického, monocentrického, industriálneho mesta 20. rokov 20. storočia, s vysokým prílivom imigrantov z chudobných častí Európy, v podmienkach voľného trhu bez obmedzení územným plánovaním, s početnou a po všetkých stránkach

heterogénnou populáciou. Rast mesta a s ním súvisiace zmeny v štruktúre obyvateľstva a vo funkčnom využití rôznych zón sú výsledkom procesov invázie a sukcesie jednotlivých sociálnych skupín. Finálna priestorová štruktúra je potom ekvivalentná so stavom symbiotickej rovnováhy v rastlinných spoločenstvách (Bezák 1993). Každá z koncentrických zón sa snaží rásť do priestoru na úkor susednej vonkajšej zóny.

Obr.18 Modely funkčnej subštruktúry mesta: koncentrických zón (a), sektorov (b), viacerých jadier (c). Čísla 1-10 označujú jednotlivé funkčné zóny.



Zdroj: Baran a Bašovský (1998), upravené

13.3.3.2 Sektorový model

Predstavil ho v r.1939 ekonóm realitného trhu H.Hoyt (obr.18b) a bol spočiatku chápaný ako protikladný voči Burgessovmu. Bol jedným z produktov rozsiahlych diskusií, modifikácií a kritiky Burgessovho modelu. Hoyt na základe štúdia 64 amerických miest

nepotvrdil existenciu koncentrických zón a naopak dokazoval, že smer a dôležitosť dopravných koridorov (a nie vzdialenosť od centra) sú najdôležitejšími faktormi existencie a zmien priestorovej štruktúry mesta. Predstavil priestorovú štruktúru mesta ako sústavu lúčovito usporiadaných, klinovitých sektorov s rôznymi funkciami, rozbiehajúcich sa od centra mesta rôznymi smermi pozdĺž hlavných komunikácií. Týmto smermi mesto aj najdynamickejšie rastie (na vonkajšom okraji sektorov), pretože oblasti pozdĺž komunikácií sú najlepšie prepojené navzájom medzi sebou aj s centrom mesta. Preto mesto nadobúda podobu hviezdice s ramenami v smere dôležitých komunikácií, ktoré vybiehajú z jeho jadra. Hoyt vychádzal z podobných predpokladov ako Burgess, ale obohatil ich o niektoré doplňujúce, ktoré lepšie zodpovedali realite vtedajších severoamerických miest a ktorých realizácia podporovala vývoj sektorov v priestorovej štruktúre:

- Výška cien nehnuteľností závisí okrem vzdialenosti od centra aj od výhodnej dopravnej polohy, preto najbohatší investori a obyvatelia sa sústreďujú okolo hlavných dopravných ťahov.
- Rozmiestňovanie obyvateľstva sa riadi princípmi vzájomnej príťažlivosti a odpudzovania podobných sociálnych skupín, čo prispieva k formovaniu rasových, etnických, náboženských alebo profesných areálov (v podobe klinovitých sektorov).
- Vo využití územia mesta sa prejavuje istá zotrvačnosť, preto nie všetky nové impulzy vedú k okamžitým zmenám a staré využitie územia je často zakonzervované ešte dlho po zániku východiskových podmienok rozvoja.

V konečnom dôsledku Hoyt doplnil Burgessovu prácu a obidva modely sa navzájom do určitej miery dopĺňajú – ak mesto prekročí istú veľkosť, jeho jednotlivé prstencové zóny už nemôžu rásť celé, pretože sú príliš veľké. Ich rast sa preto sústreďuje len do najvhodnejších lokalít, ktorými sú konce klinovitých sektorov, vysúvajúcich sa smerom na perifériu (Kiełczewska-Zaleska 1974).

13.3.3.3 Viacjadrový model

Predstavili ho v r.1945 C.D.Harris a E.L.Ullman (obr.18c). Je vhodný pre veľkomestá, ktorým už nestačí jedno centrum a vznikajú aj podružné, menšie. Tie boli v minulosti často samostatne sa vyvíjajúcimi sídlami, ktoré postupne zrástli do jedného sídelného celku s centrálnym mestom. Jednotlivé jadrá môžu mať ale odlišné funkcie (vzhľadom na už spomínanú zotrvačnosť vývoja), nemusia byť len doplnkami hlavného centra s rovnakou funkciou. Niektoré z jadier môžu byť dokonca nové, založené kvôli odlahčeniu pôvodného, funkciami preťaženého centra a kvôli zlepšeniu dostupnosti. Model takisto vychádza z niekoľkých základných predpokladov:

- Každá mestská funkcia vyžaduje odlišné podmienky, preto sa funkcie snažia lokalizovať na takých miestach, ktoré im najlepšie vyhovujú (priemysel okolo železníc a prístavov, banky a hotely v centre mesta...).
- Koncentrácia podobných funkcií v priestore prebieha na princípoch aglomeračného efektu, preto vznikajú špecializované funkčné zóny (obytné, dopravné, priemyselné...).
- Niektoré aktivity sa navzájom priťahujú (bývanie a rekreácia), iné sa navzájom odpudzujú (bývanie a ťažký priemysel).

Výsledná priestorová štruktúra mesta má podobu sústavy funkčných zón, navzájom poprepájaných dopravnými líniami, kde nemusí byť na prvý pohľad zrejماً dominancia jedného celomestského jadra (centra mesta). Niektoré zóny a jadrá dokonca nemusia byť stavebne spojené s mestom do jedného sídelného útvaru. Vytvárajú samostatné

rastové póly a zväčšujú sa najvhodnejším smerom. Rast mesta je kombináciou všetkých spomenutých typov vývoja: pozdĺž dopravných ťahov, na voľných plochách na okraji mesta aj posúvaním hraníc jednotlivých funkčných zón vo vnútri mesta na princípe konkurenčného „boja o priestor“.

Ako píše Maik (1992), všetky tri spomenuté klasické modely boli spočiatku chápané ako alternatívne, navzájom protikladné. Ale analýzy sociálnych priestorov a faktorovej analýzy priestorovej štruktúry miest ukázali, že tieto modelové koncepcie sú komplementárne, pretože každý z modelov vlastne prezentuje priestorovú organizáciu inej súčasti priestorovej štruktúry mesta, ako je to už vyššie spomenuté pri charakteristike jednotlivých dimenzií sociálno-demografickej subštruktúry: koncentrický model ukazuje priestorovú diferenciáciu obyvateľstva podľa rodinného statusu, sektorový model zodpovedá rozmiestneniu obyvateľstva podľa ekonomického statusu a polycentrický model ukazuje rozmiestnenie obyvateľstva podľa etnického statusu. Pretože obyvateľstvo je hlavným činiteľom formovania priestorovej štruktúry mesta, aj ostatné subštruktúry (funkčná a morfológická) sú ním ovplyvňované a preto spomínané modelové koncepcie reprezentujú hlavné znaky aj ich priestorovej organizácie.

13.4 Sociálno-demografická subštruktúra

Je vo svojom vývoji zo všetkých subštruktúr najdynamickejšia a preto jej charakteristiky a prejavy v priestore mesta majú najmenšiu zotrvačnosť. Je tvorená rozdielmi v rozložení a dynamike obyvateľstva na území mesta a rozdielmi v biologických, kultúrnych a ekonomických charakteristikách obyvateľstva (zamestnanosť, vzdelanosť, religiozita, rasa, jazyk, rodinný stav a podobne). Je v úzkom vzťahu najmä k priestorovej štruktúre morfológickej a funkčnej (Matlovič 1998). Vzhľadom na neexistenciu všeobecne prijímanej teórie urbanizácie je jej výskum náročný a geografia v súčasnosti teoreticky čerpá hlavne z teórie sociálnej ekológie (spájajúcej správanie a štruktúru sociálnych skupín s priestorom mesta), vypracovanej sociológmi, čo potvrdzujú napríklad Liszewski (1994) alebo Ondoš a Korec (2006). Sociálno-demografická subštruktúra je skrytá a mnohodimenzionálna, nedá sa preto odhaliť bežným terénnym výskumom. Jej podstatné vlastnosti sa môžu prejavovať iba prostredníctvom vzájomných závislostí medzi niektorými pozorovanými premennými s podobnou priestorovou variabilitou (Bezák 1987).

13.4.1 Rozmiestnenie hustoty zaľudnenia v priestore mesta

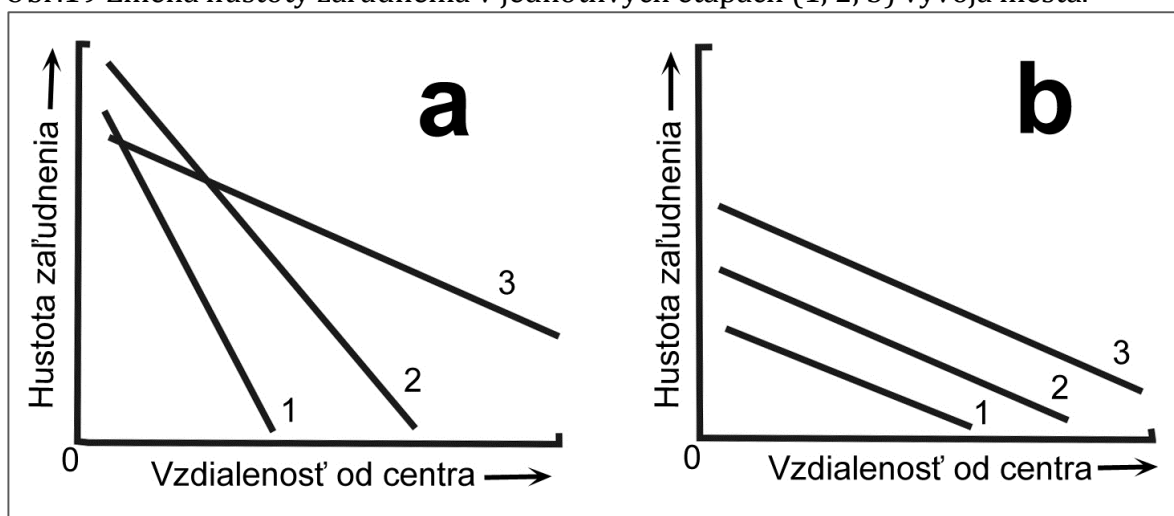
Stav, vývoj a rozmiestnenie hustoty zaľudnenia na území mesta boli prvým objektom výskumu a modelovania sociálno-demografickej štruktúry mesta. V podobe modelu, spracovaného na základe empirických výskumov, ho opísal už koncom 19. storočia H. Bleichert a neskôr C. Clark (Maik 1992). Clarkov model je vyjadrený vzťahom:

$$D_d = D_0 e^{-bd}$$

D_d je hustota zaľudnenia vo vzdialenosti d od centra mesta D_0 , e je základ prirodzeného logaritmu, b je gradient poklesu hustoty zaľudnenia. Rozloženie hustoty zaľudnenia v meste podľa tohto modelu má tvar krivky, ktorá z maximálnych hodnôt v centre mesta klesá na nulu smerom k okraju mesta, čiže hustota zaľudnenia je závislá na vzdialenosti od centra mesta. Ďalší autori sa pokúšali do modelu zapracovať aj iné podmienky, ktoré reálne ovplyvňujú koncentráciu obyvateľstva v meste. Napríklad Berry (1964) upozornil na vzťah medzi hustotou zaľudnenia mesta a postavením mesta v sídelnom systéme:

gradient poklesu hustoty zaľudnenia sa zmešuje zároveň s rastom mesta. Pre malé (a podobne pre staré stredoveké) mestá je typický rýchly pokles hustoty zaľudnenia smerom k ich hraniciam. S rastom mesta a v súčasnosti aj so zlepšením dostupnosti centra mesta dochádza k decentralizácii, ktorá je vyjadrená jednak poklesom maximálnych hodnôt hustoty zaľudnenia v centre a jednak miernejším poklesom hodnôt hustoty zaľudnenia od centra smerom k okrajom mesta (obr.19a). Platí to ale hlavne v mestách ekonomicky vyspelých krajín - jedným z hlavných dôvodov je strata obytnej atraktivity centra vďaka rozvoju individuálnej motorizácie. V mestách chudobných krajín atraktivita centra (ako miesta vzájomnej blízkosti bývania a zamestnania) ostáva s rastom mesta nezmenená, preto mesto rastie a zahusťuje sa ako celok a krivka poklesu hustoty zaľudnenia svoj sklon s časom nemení (obr.19b).

Obr.19 Zmena hustoty zaľudnenia v jednotlivých etapách (1, 2, 3) vývoja mesta.



Zdroj: Maik (1992), upravené

Ďalšie vylepšenie tohto modelu priniesol Newling (1966, 1969). Upozornil na fakt, že pokles hustoty zaľudnenia v centre je zároveň sprevádzaný rastom jej hodnoty smerom k periférii. Vývoj hustoty zaľudnenia v čase sa teda podobá vlne, ktorej hrebeň sa posúva od centra smerom k okrajom mesta. Hrebeňom vlny sú hodnoty maximálnej hustoty zaľudnenia a v centre vzniká čoraz širší a hlbší „kráter“ ako dôsledok odchodu obyvateľov z centra. Príčinou je strata obytnej atraktivity (alebo až devastácie) centra alebo jeho premena z obytného na obslužné (porovnaj obr.52). To sú časté prípady hlavne v prípade veľkých miest ekonomicky vyspelých oblastí, akými sú Severná Amerika, Západná Európa, Austrália. Newling (1969) v súvislosti s týmito zmenami definuje 4 fázy vývoja mesta:

- 1.) **Fáza mladosti** je charakteristická pre stredoveké mesto - rozlohou malé a husto osídlené. Hustota zaľudnenia prudko klesá (v podstate až na nulové hodnoty) na jeho okraji, napríklad za hradbami.
- 2.) **Počiatková fáza zrelosti** (napríklad mesto v začiatkoch priemyselnej etapy vývoja) znamená stále maximálnu koncentráciu obyvateľstva v centre, ale mesto rastie a smerom k jeho okrajom hustota zaľudnenia klesá stále miernejšie.
- 3.) **Neskorá fáza zrelosti** je spojená so vznikom „centrálneho krátera“, pričom obyvateľstvo sa najviac koncentruje v tesnom zázemí centra, v ktorom začínajú nad bývaním prevládať centrálné funkcie. Táto etapa je typická pre industriálne mestá so zvyšujúcou sa úlohou individuálnej dopravy.

- 4.) **Fáza staroby** zamená prehlbovanie centrálneho krátera a jeho rozširovanie do celého vnútorného mesta (kvôli jeho devastácii a často sa vyskytujúcej strate všetkých funkcií). Nasleduje odliv posledných obyvateľov na najhustejšie osídlenú perifériu centrálneho mesta a do suburbií. Mesto enormne rastie do priestoru, táto fáza je typická pre postindustriálnu etapu jeho vývoja.

13.4.2 Faktorové ekológie

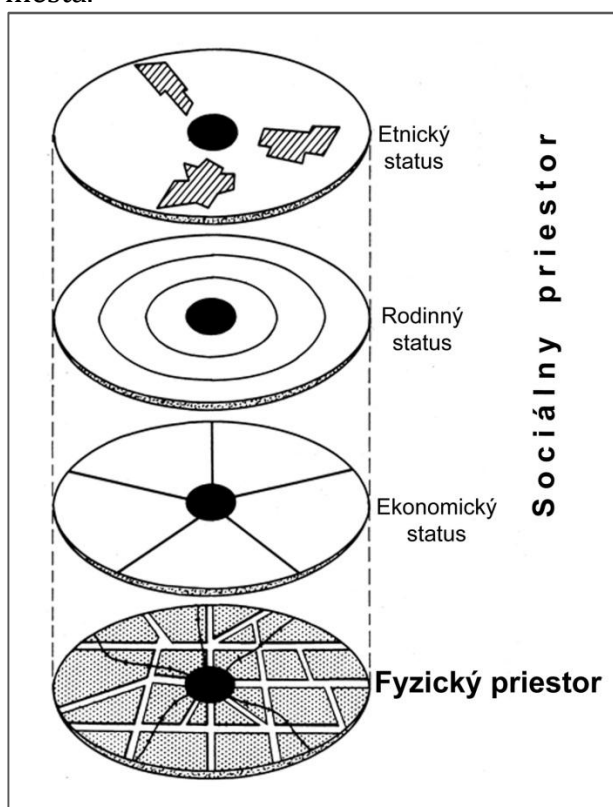
Sú najpočetnejšou skupinou prác, ktoré skúmajú sociálno-demografickú subštruktúru mesta. Ich cieľom je charakterizovať podstatné znaky sociálno-priestorovej štruktúry mesta pomocou malého počtu matematicky zostrojených charakteristík, ktoré s dostatočnou presnosťou vystihujú podstatné znaky sociálno-priestorovej diferenciácie územia. Pre tieto charakteristiky sa vžil názov základné dimenzie. Pojem faktorová ekológia prvý raz použil americký sociológ F.L.Sweetser (1965), nadväzujúc na chicagskú školu humánnej ekológie 20. rokov 20. storočia.

Dôležitú úlohu pri výskume sociálno-demografickej štruktúry mesta má aj **koncept sociálnych areálov** (Shevky a Bell 1955), ktorý prispel k zdokonaleniu aplikácie metód viacrozmernej štatistiky. Sociálne areály sú relatívne homogénne územia z hľadiska sociálnej diferenciácie – obývajú ich skupiny ľudí s porovnateľnou životnou úrovňou, životným štýlom, pôvodom, etnickými charakteristikami a podobnými vlastnosťami, čo sa prejavuje relatívne podobným správaním ich obyvateľov. Dôsledky sú v priestore mesta viditeľné v odlišnej lokalizácii jednotlivých sociálnych areálov, v ich odlišných funkciách a morfológii. Na základe výskumu sociálnych areálov vypracoval Murdie (1969) model, zobrazujúci idealizovanú sociálno-priestorovú štruktúru mesta, zloženú z troch základných dimenzií (nazval ich etnický, ekonomický a rodinný status), ako ich identifikovali už Shevky a Bell (obr.20). Na podklade fyzického prostredia mesta (terénu, siete ulíc, budov, pozemkov...) každá dimenzia (status) vytvára odlišnú mozaiku priestorov.

- 1.) **Etnický status** vyjadruje diferenciáciu obyvateľstva mesta na základe jeho etnického pôvodu, ale využívané sú aj údaje o národnosti a religiozite obyvateľstva. Bol identifikovaný hlavne v severoamerických a západoeurópskych mestách, v našich podmienkach sa tento typ diferenciácie obyvateľstva v priestore mesta (napríklad etnické štvrte, ghettá...) neuplatňuje. Z obrázku 19 je zrejmé, že štruktúra obyvateľstva podľa etnického statusu je podobná modelovej situácii viacjadrového usporiadania podľa Harrisa a Ullmana (kapitola 13.3.3.3). Jednotlivým jadrám sú podobné jednotlivé etnické štvrte v podobe priestorovo izolovaných areálov v rôznych častiach mesta (Bezák 1987).
- 2.) **Rodinný status** je charakterizovaný napríklad údajmi o type rodiny, o počte detí v rodine, počte obyvateľov bytov, podiele jednočlenných domácností a podobne, charakterizuje teda rozmiestnenie obyvateľov mesta hlavne podľa jednotlivých fáz životného cyklu, aj keď tradičný model rodiny je v moderných mestách čoraz viac nahradzovaný alternatívnymi spôsobmi života (kohabitácia, jednočlenné domácnosti, vysoká rozvodovosť...). V priestorovom rozložení obyvateľstva podľa tohto faktora sa prejavuje istá tendencia ku koncentrickej zonalite, podobná ako v Burgessovom modeli koncentrických zón (kapitola 13.3.3.1). Táto dimenzia má najväčšiu váhu v prácach, študujúcich kapitalistické mestá i mestá bývalého socialistického bloku (Ondoša a Korec 2006). Veľmi často sa člení na dve alebo viac dimenzií, ktoré vystihujú rôzne štádiá v životnom cykle rodiny (Bezák 1987).

3.) **Ekonomický status** odráža spoločenské postavenie obyvateľov, ktoré sa prejavuje aj v ich priestorových preferenciách a nárokoch. Je charakterizovaný napríklad výškou príjmov, vybavením domácností, podielom podnikateľov, zamestnancov v jednotlivých sektoroch hospodárstva, vzdelanostnou štruktúrou, rozlohou obytnej plochy na obyvateľa a podobne. Vyjadruje teda hlavne diferenciáciu obyvateľstva na základe jeho príjmov. Priestorový prejav tejto dimenzie je logicky spojený s kvalitatívnymi znakmi bytového fondu (Ondoš a Korec 2006). Rozloženie jednotlivých areálov v priestore mesta pripomína sektorové usporiadanie priestorovej štruktúry, známe z modelu H.Hoyta (kapitola 13.3.3.2). Zároveň bol vo veľkých mestách postindustriálnych krajín v posledných desaťročiach zaznamenaný výrazný rast rozdielov v úrovni príjmov jednotlivých skupín obyvateľov. Napríklad v Londýne v rokoch 1979-1993 rozdiely v príjmoch medzi 10% najchudobnejších a 10% najbohatších obyvateľov vzrástli z pomeru 14:1 na úroveň 27:1 (Lisowski 2000). Zároveň v takýchto mestách klesá podiel obyvateľov strednej triedy a rastie úroveň sociálnej segregácie. Vede to k formovaniu takzvaného „duálneho mesta“ (dual city, kapitola 22.4.4), charakterizovaného doteraz nevídanou sociálnou polarizáciou priestoru, ktorá sa následne prejavuje v celej priestorovej štruktúre mesta. Zmeny sú také hlboké, že už sa objavujú práce, usilujúce o systematizáciu znakov novej priestorovej organizácie takýchto miest.

Obr.20 Odlišné priestorové usporiadanie rôznych typov sociálnych areálov na území mesta.



Zdroj: Murdie (1969), upravené

Uvedené tri dimenzie sú najčastejšie identifikované pri štúdiu jednotlivých miest metodikou faktorových ekológií. Pretože ale výsledky výskumov takej zložitej subštruktúry, akou je sociálno-demografická, závisia od použitých (a dostupných) vstupných údajov, od procedúr ich spracovania a vyhodnotenia, ale aj od prijatého

členenia skúmaného územia, je nutné upozorniť aj na iné dimenzie, objavujúce sa v prácach rôznych autorov. Je to čiastočne aj dôsledkom odlišných podmienok historického, kultúrneho a politického vývoja, ktorým prechádzajú jednotlivé mestá (severoamerické, austrálske, postsocialistické...). Bezák (1987) ale upozorňuje, že ostatné dimenzie, identifikované faktorovou ekológiou v nesocialistických mestách, sú buď prejavom špecifických črt skúmaných miest, alebo dôsledkom osobitného výberu premenných faktorovej analýzy.

V našich podmienkach aplikoval metodiku faktorovej ekológie v Bratislave najskôr Bezák (1987) a v nadväznosti na jeho prácu Ondoš a Korec (2006). Pracovali približne s 30 premennými ako so vstupnou databázou faktorovej analýzy (obr.21). Významná zhoda výsledkov napriek časovému odstupu oboch prác potvrdzuje prevahu kontinuálneho vývoja sociálno-demografickej štruktúry mesta nad radikálnymi zmenami - a to napriek výrazným zmenám v spoločnosti po r.1989. Obe práce zhodne identifikovali 4 až 5 základných dimenzií: rodinný status (u Bezáka nazvaný štádiom životného cyklu), sociálno-profesionálny status (rovnaký v oboch prácach), status bývania (zodpovedá Bezákovmu statusu veľkosti a zaľudnenia bytov), status ekonomickej aktivity (zodpovedá Bezákovmu statusu produktívneho veku a ekonomickej participácie) a reprodukčný status (v Bezákovej práci nebol identifikovaný). Identifikované dimenzie zároveň naznačujú špecifiká sociálno-demografickej štruktúry mesta, ovplyvneného socialistickou periódou vývoja. V oboch prácach chýba napríklad migračný a etnický status, ktoré sú typické pre mestá vyspelých krajín „západného typu“. Ako uvádzajú Ondoš a Korec (2006), porovnávacia štúdia austrálskych miest (Sweetser 1982) priniesla podobné spektrum dimenzií (rodinná, sociálno-ekonomická, veková, zamestnanecko-migračná, etnická). Viaud (1995) na príklade kanadských miest rešpektoval Murdieho trojicu dimenzií (ekonomickú, rodinnú a etnickú). Davies (1983) na príklade Cardiffu identifikoval okrem iných aj dimenziu okrajovej zóny, ktorá naznačuje špecifiká miest, postihnutých suburbanizáciou.

Obr.21 Premenné faktorovej analýzy v Bratislave

TYP	NÁZOV	DEFINÍCIA
demografické	1 hustota zaľudnenia	počet obyvateľov na 1ha plochy
	2 index femininity	počet žien na 1000 mužov
	3 vek 0-14	podiel osôb do 14 rokov z celkového počtu obyvateľov
	4 vek 55/60+	podiel osôb nad 55/60 rokov z celkového počtu obyvateľov
	5 index plodnosti	počet detí do 4 rokov na 100 žien vo veku 15-49 rokov
sociálno-kultúrne	6 veľkosť domácností	priemerný počet osôb na cenzovú domácnosť
	7 jednočlenné domácnosti	podiel jednočlenných domácností z cenzových domácností
	8 rodinné domácnosti	podiel rodinných domácností z cenzových domácností
	9 vydaté ženy	podiel vydatých z celkového počtu žien nad 15 rokov
	10 slobodní	podiel slobodných z celkového počtu obyvateľov nad 15 rokov
	11 vysokoškolské vzdelanie	podiel osôb s vysokoškolským vzdelaním na 1000 obyvateľov nad 15 rokov
	12 základné vzdelanie	podiel osôb so základným vzdelaním na 1000 obyvateľov nad 15 rokov
ekonomické	13 ekonomicky aktívni	podiel ekonomicky aktívnych z celkového počtu obyvateľov
	14 ekonomicky aktívne ženy	podiel ekonomicky aktívnych žien z celkového počtu žien nad 15 rokov
	15 podnikatelia	podiel podnikateľov z celkového počtu ekonomicky aktívnych
	16 robotníci	podiel robotníkov z celkového počtu ekonomicky aktívnych
	17 pracujúci vo vybraných službách	podiel pracujúcich vo vybraných službách z celkového počtu pracujúcich v službách
migračné	18 nezamestnanosť	podiel nezamestnaných z celkového počtu ekonomicky aktívnych
	19 domáci	podiel obyvateľov narodených v mieste súčasného trvalého bydliska
bývanie a vybavenosť	20 počet osôb na byt	priemerný počet osôb na trvalo obývaný byt
	21 obytná plocha na osobu	priemerná obytná plocha trvalo obývaného bytu na osobu
	22 veľkosť bytu	priemerný počet obytných miestností na trvalo obývaný byt
	23 byty -1945	podiel bytov postavených pred rokom 1945 z celkového počtu trvalo obývaných bytov
	24 byty 1971-1990	podiel bytov postavených v rokoch 1971-1990 z celkového počtu trvalo obývaných bytov
	25 byty 1991-2001	podiel bytov postavených v rokoch 1991-2001 z celkového počtu trvalo obývaných bytov
	26 byty v rodinných domoch	podiel bytov v rodinných domoch z celkového počtu trvalo obývaných bytov
	27 byty s viacerými domácnosťami	podiel bytových domácností s viac ako jednou cenzovou domácnosťou
	28 súkromné byty v bytových domoch	podiel súkromných bytov obývaných majiteľom v bytových domoch
	29 internet	podiel obyvateľov vybavených počítačom s internetom v domácnosti

Zdroj: Ondoš a Korec (2006), upravené

Aj keď sú faktorové ekológie považované za sofistikovaný a overený nástroj výskumu sociálno-demografickej štruktúry mesta, predsa nemôžu zachytiť sociálno-demografickú štruktúru v celej jej komplexnosti. Dôvodov je niekoľko:

- 1.) Najstabilnejšou činnosťou, realizovanou človekom v meste, je spravidla bývanie. Priestorová lokalizácia bývania je typickým klasifikačným kľúčom, podľa ktorého sa uchovávali informácie o mestskom obyvateľstve (Ondoš a Korec 2006). Sledovanie sociálno-priestorovej štruktúry by ale malo okrem hodnotenia obyvateľov podľa miesta bydliska zachytiť aj využitie verejných priestorov v rôznych denných obdobiach. K obyvateľom pribúdajú počas dňa aj takzvaní „používatelia mesta“ - dochádzajúci za prácou a do škôl, turisti a podobne (Sýkora 2001).
- 2.) Počas dňa a roka sa tiež mení koncentrácia ľudí v jednotlivých obytných a pracovných zónach, v lete ubudnú v meste študenti a pribudnú turisti. To všetko modifikuje sociálno-priestorovú štruktúru mesta a aj preto nemožno uvažovať o bývaní ako o jedinom klasifikačnom znaku (Ondoš a Korec 2006).
- 3.) Zmeny v sociálno-priestorovej štruktúre sú spravidla analyzované na základe porovnania výsledkov dvoch a viacerých sčítaní obyvateľov. Výstižnejšie by pritom bolo zahrnutie aj prechodne alebo nelegálne bývajúcich (napríklad Chorvát 2003). Tento prístup takisto naráža na nedostatok údajov a vyžaduje vlastný empirický výskum.
- 4.) Sociálno-demografická štruktúra je najdynamickejšou subštruktúrou komplexnej priestorovej štruktúry mesta, preto akýkoľvek detailný výskum na základe dostupných štatistických údajov je len vyjadrením okamihového stavu jej vývoja.

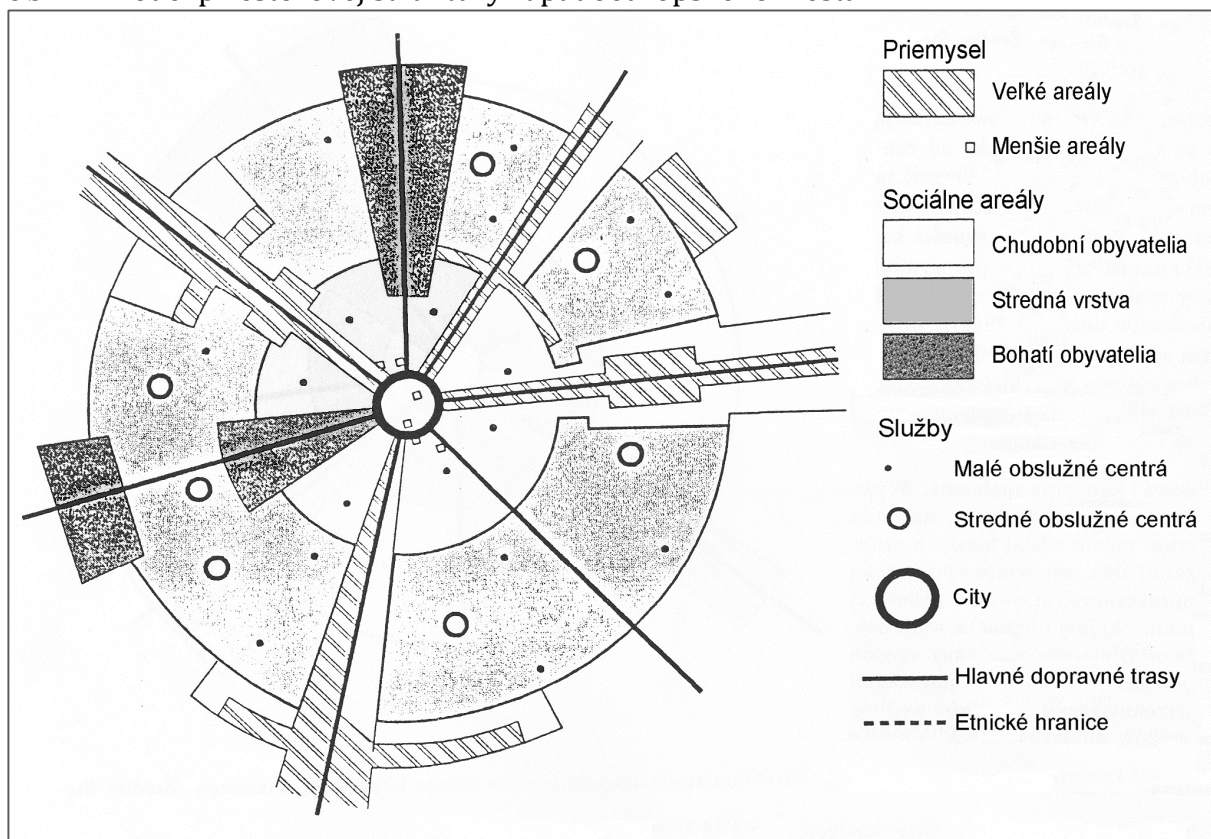
Vzhľadom k nedostatku údajov možno len teoreticky uvažovať o zabudovaní vyššie vymenovaných vplyvov (1,2,3,4) do výskumu sociálno-priestorovej štruktúry mesta. V každom prípade je ale nutné tieto vplyvy poznať a pri interpretácii výsledkov výskumu ich zohľadňovať. Hlavným dôvodom je fakt, že sociálno-demografickú štruktúru mesta nevytvárajú len obyvatelia, ale aj „používatelia“ mesta, teda obyvatelia zázemia (ktoré je mestom obsluhované) a nepravidelní návštevníci (turisti, obchodníci, pútnici...).

13.5 Faktory organizácie priestorovej štruktúry

Klasické modely priestorovej štruktúry reprezentujú hlavne mesto v období jeho kapitalistického vývoja do polovice 20. storočia, prevažne na základe pôsobenia ekonomických faktorov. Organizácia priestoru mesta je ale výsledkom pôsobenia aj iných ako ekonomických faktorov. Dôležité sú napríklad faktory historické (na ich základe môžeme rozoznávať mestá antické, stredoveké, súčasné...), ale aj kultúrne (mestá východoázijské, európske, africké...) a politické (mestá socialistické, kapitalistické...). Práve so vznikom bipolárneho sveta v období po 2. svetovej vojne aj vývoj mestských sídiel nadobudol odlišné podoby v krajinách kapitalistických oproti socialistickým a s rozmachom urbanizácie v takzvanom „tretom svete“ sa čiastočne individualizoval vývoj miest aj v jednotlivých kultúrnych regiónoch tejto časti sveta. Zohľadňujú to niektoré modifikácie klasických modelov priestorovej štruktúry miest, prispôbované podmienkam konkrétnych politických systémov a kultúrnych regiónov. Spoločnou črtou týchto modifikácií je uplatnenie prvkov všetkých troch klasických modelov.

Západoeurópske mestá sú typické dlhou históriou urbanizácie, preto majú dobre vyvinuté a takmer bezo zvyšku využité centrum. Priemysel bol z neho už vytlačený na perifériu, posledné zvyšky blízko centra sú v okolí hlavných dopravných koridorov. Okrem city existujú početné obslužné subcentrá rôznej veľkosti a hierarchickej úrovne, rovnomerne rozmiestnené v celom meste (obr.22). Vzhľadom k dlhotrvajúcim procesom suburbanizácie najbohatší obyvatelia bývajú na periférii mesta, ale exkluzívne obytné štvrte sú aj v centre a vo vnútornom meste. Okolie priemyselných areálov obsadzuje najchudobnejšie obyvateľstvo, okolie centra hlavne prisťahovalci z bývalých kolónií (vznikajú tu etnické štvrte), ktorí zároveň vytláčajú zvyšky pôvodných obyvateľov strednej vrstvy na okraj vnútorného mesta a do suburbií.

Obr.22 Model priestorovej štruktúry západoeurópskeho mesta

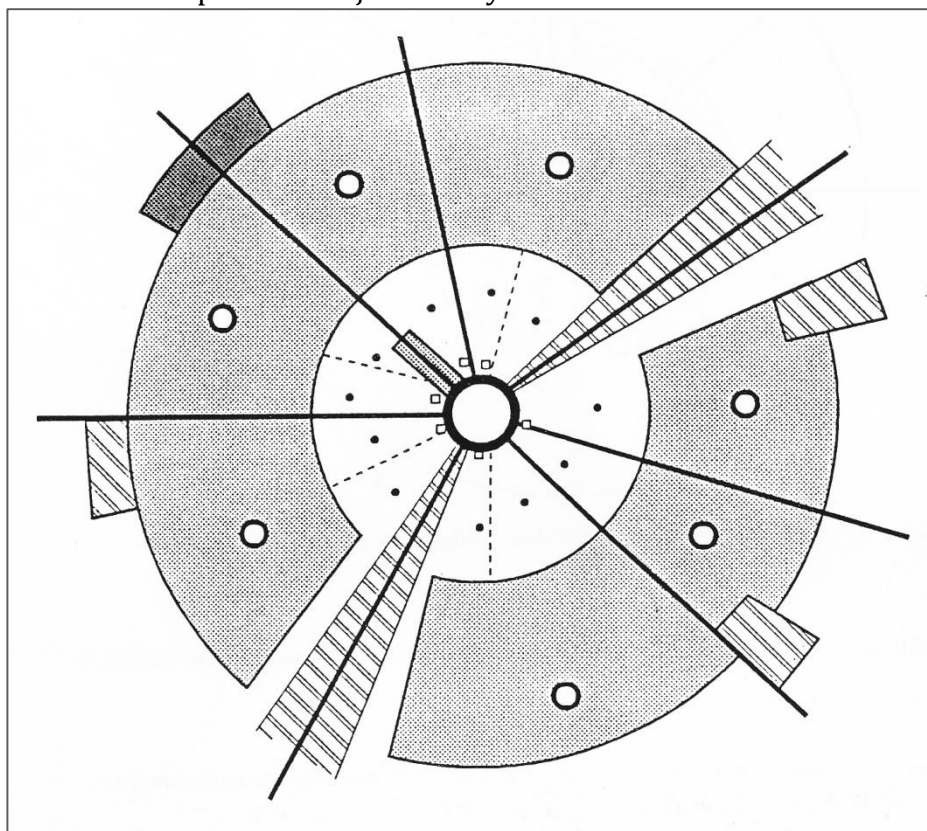


Zdroj: Stewig (1983), upravené

Severoamerické mestá majú vzhľadom ku svojej veľkosti relatívne malé a intenzívne využité city (typická výšková zástavba), na ktoré bez plynulého prechodu nadväzuje prstenec výrazne degradovaného vnútorného mesta – bývanie najchudobnejších vrstiev obyvateľstva a najnovších imigrantov. Dokonca sú tu veľké rozlohy prázdnych pozemkov, kde bola zástavba odstránená, aby neslúžila ako útočisko pre kriminálne živly. Etnické štvrte a getá vo veľkých mestách narúšajú koncentrickú štruktúru vnútorného mesta jeho členením na sektory. Na okraji vnútorného mesta leží prstenec bývania vyšších vrstiev obyvateľstva aj so zodpovedajúcimi lokálnymi centrami obsluhy. Zvyšky priemyselných areálov zo začiatku 20. storočia ležia v tesnom susedstve centra mesta, ale najväčšie rozlohy priemyslu kopírujú hlavné dopravné línie (obr.23). Perifériu mesta a suburbánnu zónu obsadzuje predovšetkým stredná vrstva. Početné ostrovy suburbií sa postupne zrastajú do ďalšieho prstenca, na križovatkách hlavných

radiál a okružných ciest rastú podružné centrá služieb (obchod, zábava, neskôr administratíva), ktoré začínajú konkurovať samotnému centru mesta.

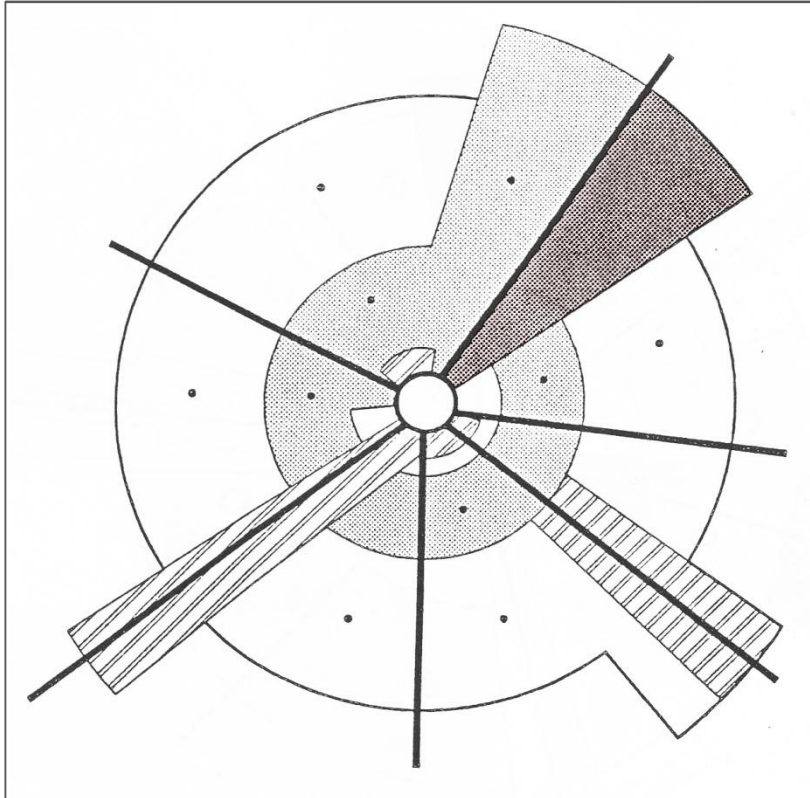
Obr.23 Model priestorovej štruktúry severoamerického mesta



Zdroj: Stewig (1983), upravené

Mestá latinskej Ameriky (obr.24) sú charakteristické ešte klasickým rozvrstvením bývania podľa príjmov obyvateľstva – málopočetné najbohatšie obyvateľstvo obsadzuje centrum mesta a jeho blízke zázemie. Začínajúca sa suburbanizácia súvisí s rozširovaním strednej vrstvy a prejavuje sa zväčšovaním klinov vilového bývania z centra smerom k okraju mesta. Najchudobnejšie obyvateľstvo zaberá perifériu mesta a okolie priemyselných areálov, ale aj nevyužívané pozemky v tesnom zázemí centra, kde priamo v susedstve najvýstavnejších štvrtí rastú typické štvrte chudoby (villas miserias, favellas), plné provizórnych stavieb a takmer bez infraštruktúry. Etnická alebo religiózna diferenciácia obytných štvrtí nie je vyvinutá. Podružné obslužné centrá nedosahujú ani zďaleka hierarchickú dôležitosť centra mesta, sú len lokálnymi jadrami základných služieb. Priemysel je stále koncentrovaný v susedstve centra mesta, ale tak ako všade inde aj tu sú nové výrobné areály koncentrované v podobe sektorov okolo hlavných ciest, železníc a v zázemí prístavov.

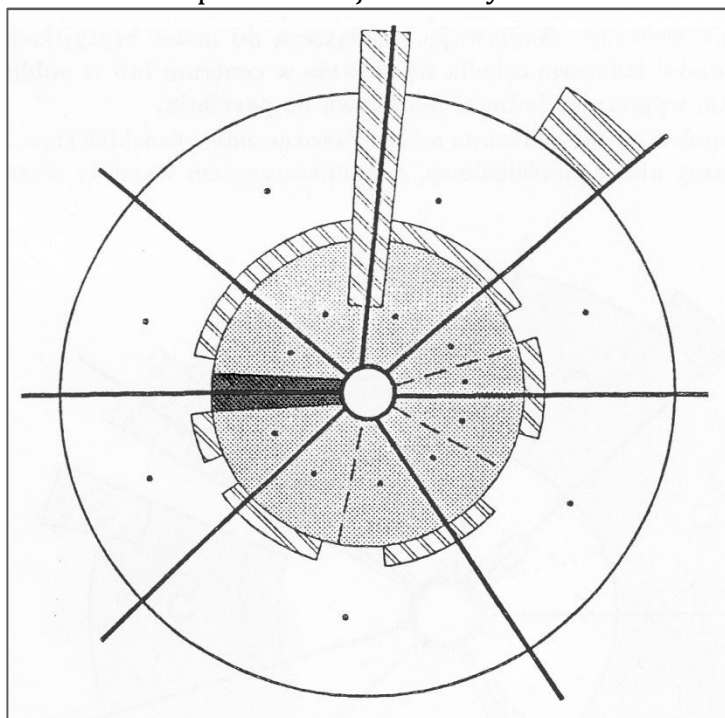
Obr.24 Model priestorovej štruktúry mesta Latinskej Ameriky



Zdroj: Stewig (1983), upravené

Islamské mestá majú výrazne vyvinuté historické centrum, ktoré dôležitosťou a spektrom služieb výrazne dominuje nad malými lokálnymi jadrami obchodu, rozmiestnenými v obytných štvrtiach. Najbližšie k stredu mesta bývajú vyššie a stredné vrstvy obyvateľstva. Príjmy obyvateľov sa znižujú smerom na perifériu, ktorú obývajú väčšinou čerství imigranti z vidieka. Koncentrickú štruktúru len miestami narúšajú exkluzívne obytné štvrte, viazané vo vnútornom meste na hlavné cestné radiály. Homogénna etnická a religiózna štruktúra obyvateľstva nepodporuje tvorbu odlišných štvrtí na tomto základe. Priemysel je koncentricky rozmiestnený na okrajoch vnútorného mesta, len najnovšie výrobné areály sa začínajú rozširovať okolo dopravných koridorov v podobe klinov, smerujúcich von z mesta (obr.25).

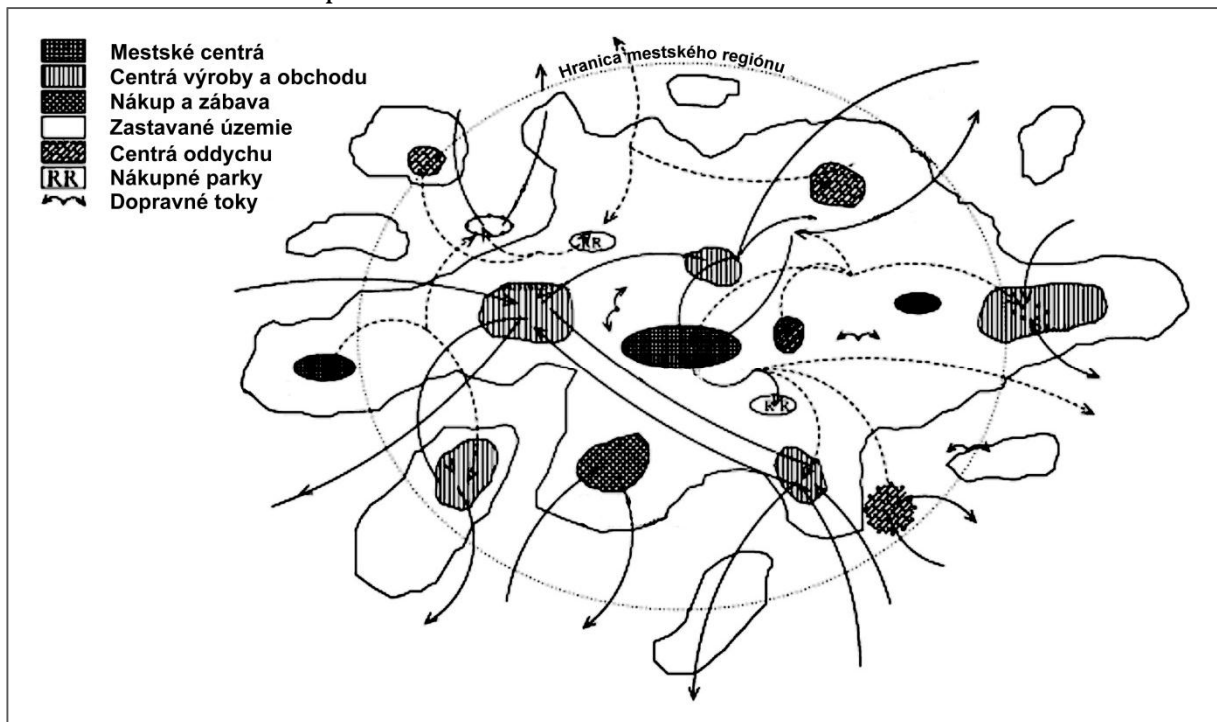
Obr.25 Model priestorovej štruktúry islamského mesta



Zdroj: Stewig (1983), upravené

Postindustriálne mestá sú ako pojem skôr ideovým konceptom ako modelom, pretože sem patria mestá západnej Európy, severnej Ameriky, Austrálie, východnej Ázie aj niektoré mestá vyspelých oblastí rozvojových štátov. Je to teda skôr snaha o zovšeobecnenie hlavných trendov vývoja miest v urbánne najvyspelejších oblastiach sveta v druhej polovici 20. storočia. Preto sú používané aj pojmy postmoderné alebo postfordovské mesto. Hlavnou črtou takýchto miest je výrazné oslabenie dôležitosti centra a jeho vzťahov nadriadenosti a podriadenosti s ostatnými časťami mesta. Jednotlivé funkčné areály (bývanie, priemysel, služby) sú chaoticky rozmiestnené na veľkom území. Nevytvárajú jedno kompaktné zastavané územie, skôr súbor mestských areálov, ktoré môžu byť oddelené nezastavanou krajinou. Mesto, alebo skôr mestský región, zaberá veľmi veľkú plochu vzhľadom k počtu jeho obyvateľov. Preto majú dôležitú úlohu výkonné dopravné systémy (ktoré takisto zaberajú značné rozlohy). Najvýkonnejšie dopravné koridory nie sú len tie dostredivé (v smere periféria – centrum) ako v predchádzajúcich modeloch, ale významné presuny sú realizované medzi jednotlivými mestskými areálmi bez ohľadu na ich polohu. Hlavným motorom rozvoja mesta sú služby. Priemysel má len okrajovú úlohu v zábere priestoru aj v zamestnanosti. Model takéhoto mesta sa najviac podobá klasickému viacjadrovému modelu (obr.26).

Obr.26 Postindustriálne mesto pripomína skôr chaotickú zmes rôznych funkčných areálov, ako usporiadanú štruktúru. Viditeľná je aj chýbajúca dominancia prepravných tokov medzi centrom a periferiou mesta.



Zdroj: Healey (2000), upravené

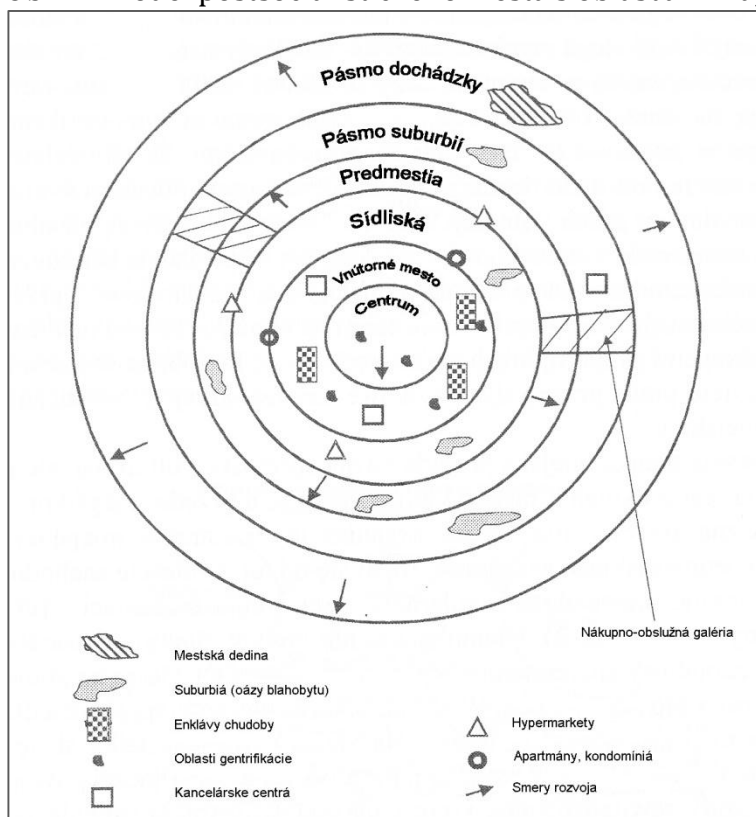
Postsocialistické mestá sú dočasným vývojovým štádiom, ktoré je možné charakterizovať ako obdobie dynamických premien, ktorými sa urbánne štruktúry prispôbujú novým podmienkam (Sýkora 2001, 2009). Prechod od socializmu k trhovej ekonomike a globalizačné procesy sú hlavnými faktormi, ktorými sú tieto premeny podnecované. Zároveň sú postsocialistické mestá charakteristické jedinečnou priestorovou štruktúrou, ktorá je reakciou na špecifické podmienky ich doterajšieho vývoja. Matlovič (2001) identifikuje v týchto mestách 5 základných zón, pričom v každej z nich sa transformačné procesy, podmienené globalizáciou a prechodom na trhovú ekonomiku, prejavujú odlišne:

- 1.) Centrum tvorí stredoveké mesto a jeho najbližšie okolie.
- 2.) Vnútročné mesto reprezentuje kompaktná zástavba industriálnej etapy vývoja mesta z 19. a zo začiatku 20. storočia obklopujúca historické centrum.
- 3.) Vilové štvrte s prevahou jednorodinného bývania, vybudované v priebehu 20. storočia. Sú spravidla súčasťou vnútročného mesta.
- 4.) Sídlská sú rozsiahle súbory bytových domov zo 60. až 90. rokov 20. storočia.
- 5.) Periférna zóna na okraji mesta s nekompaktnou, funkčne heterogénnou zástavbou (priemysel, sklady, rekreácia, aglomerované sídla...).

Pretože ale dynamika zmien zasahuje okrem mesta samotného aj jeho zázemie, Zborowski (2001) rozlišuje na periférii mesta tri odlišne sa vyvíjajúce zóny (predmestia, suburbiá a zónu dochádzky). Následne prezentuje jednoduchý model so zjednodušeným koncentrickým usporiadaním jednotlivých zón a s dominantnými prejavmi transformačných procesov v nich (obr.27). Najväčšie zmeny funkcií a najväčší prílev kapitálu zaznamenáva centrum mesta, najväčšia rozloha nových stavieb a najvýraznejšie sociálne zmeny (vďaka suburbanizácii) sú v pásme suburbií. Na

predmestiach zaznamenávame najväčšiu pestrosť urbanistických foriem. Tieto tri naposledy menované zóny zároveň podliehajú najväčším zmenám celkovo, aj v porovnaní s ostatnými časťami (zónami) mesta.

Obr.27 Model postsocialistického mesta s oblasťami najvýraznejšej transformácie



Zdroj: Zborowski (2001), upravené

13.6 Ideové smery výskumu priestorovej štruktúry mesta

Vzájomnú tesnú prepojenosť jednotlivých subštruktúr priestorovej štruktúry mesta a ich vzájomné ovplyvňovanie je možné pochopiť pri sledovaní nadväznosti zmien: zväčša dochádza najprv k zmenám sociálno-demografickej subštruktúry, na ktoré s určitým časovým oneskorením reaguje zmenami funkčná subštruktúra a tej sa ako posledná prispôsobuje morfológia priestoru. Najpomalšie a často aj najmenej viditeľne na zmeny reaguje fyzicko-geografická subštruktúra.

Ako celok je priestorová štruktúra miest oproti vidieckym sídlam komplikovanejšia, pretože odráža väčšie množstvo funkcií mesta oproti vidieckemu sídlu (napríklad priemysel, letisko, vysoká škola...) a vo väčšine miest je navyše priestor využívaný vo viacerých poschodiach nad sebou (napríklad v prízemí služby, na vyšších poschodiach bývanie). Na funkčnú pestrosť územia najtesnejšie nadväzuje pestrosť morfologická, podporená navyše vplyvom rôznych historických etáp stavebného vývoja. Vzhľadom na väčšiu rozlohu miest v porovnaní s vidieckymi sídlami je aj ich prírodné prostredie heterogénnejšie a vďaka väčšej ekonomickej dôležitosti aj viac antropogénne zmenené. Mestá ako cieľové body migrácie sú takisto sociálne, kultúrne a rasovo pestrejšie ako vidiecke sídla.

Uvedené fakty sa odrážajú v existencii mimoriadne zložitej vnútornej štruktúry každého „mestského organizmu“. Výskum tejto „superštruktúry“ je výrazne interdisciplinárny –

z vied najbližších geografií možno spomenúť napríklad územné plánovanie, urbanizmus, architektúru, sociológiu, etnografiu a iné. Každá veda má ale vlastný prístup a uhol pohľadu - to podmieňuje značnú pluralitu chápania a definovania priestorovej štruktúry mesta (Matlovič 1998). Navyše aj v rámci jednotlivých vied sa chápanie pojmu priestorová štruktúra mesta často odlišuje v rámci jednotlivých výskumných smerov a koncepcií (Korcelli 1974).

Ak sa obmedzíme len na analýzu geografických prístupov k výskumu priestorovej štruktúry mesta, aj tu množstvo empirického materiálu vedie k početným snahám o klasifikáciu jednotlivých výskumných prístupov. Korcelli (1974) napríklad vyčlenil 5 smerov výskumu priestorovej štruktúry mesta: ekologické koncepcie, teórie využitia zeme v meste, modely hustoty zaľudnenia územia mesta, modely funkčno-priestorových systémov, teórie sídelnej siete a modely priestorového rastu. U nás Bezák (1993) na základe rozboru anglosaskej literatúry identifikuje takisto 5 základných výskumných smerov: ekologický, ekonomický, behaviorálny, inštitucionálny a priestorovo-interakčný. Najpodrobnejšie členenie prístupov k výskumu priestorovej štruktúry mesta podáva Matlovič (1998), ktorý hovorí o 11 hlavných a o jednom ešte nie úplne vyprofilovanom výskumnom prístupe. Definuje ich na základe obdobia a prostredia vzniku, na základe teoreticko-metodologických koncepcií, o ktoré sa daný výskumný prúd opiera, na základe spôsobu práce s dátami, na základe najbližších partnerských vedných disciplín a na základe miery komplexity, ktorá je vyjadrená záujmom výskumného prúdu o celú priestorovú štruktúru mesta alebo len o jej časť. Stručnú charakteristiku jednotlivých výskumných prístupov uvádzame v nasledujúcich riadkoch.

- 1.) **Urbanisticko-fyziografický prístup** patrí do oblasti aplikovanej fyzickej geografie, pretože sa orientuje na výskum vplyvu prírodných podmienok na formovanie priestorovej štruktúry mesta. Ide najmä o podrobné a veľkomierkové štúdium fyzicko-geografického subsystému mesta s dôrazom na zhodnotenie jeho potenciálu pre rôzne typy mestského využitia územia. V posledných rokoch pribúdajú práce s témou trvalej udržateľnosti, ktoré vzhľadom na ich početnosť a teoreticko-metodologickú osobitosť možno považovať za zárodok nového, samostatného výskumného smeru.
- 2.) **Morfologicko-genetický prístup** sa zaoberá štúdiom architektonických a urbanistických prvkov mesta. Urbánna morfológia sa vyvinula na samostatnú vedú disciplínu, čo svedčí o veľkom záujme o tento druh výskumov. Zaoberá sa najmä problematikou materiálnej časti priestorovej štruktúry mesta v jej priestorovom vývoji a vzťahoch - napríklad rozsahom jednotlivých architektonických štýlov v území mesta, vývojom pôdorysu mesta, spôsobom zástavby parciel, vyčleňovaním homogénnych morfologických jednotiek. Základnými priestorovými jednotkami výskumu sú pozemky, ulice a budovy.
- 3.) **Sociálno-ekologický prístup** patrí s predchádzajúcim smerom k najstarším a najplodnejším výskumným prúdom. Jeho predstavitelia pokladali mesto za zvláštny sociálny organizmus, v ktorom sa individuálne i skupinové správanie ľudí riadi princípom "boja o prežitie". V súlade s týmto princípom sa pokúsili vysvetliť priestorovú štruktúru mesta ako výsledok pôsobenia "prirodzených" procesov dominancie, segregácie, invázie a sukcesie. Finálna priestorová štruktúra je potom ekvivalentná so stavom symbiotickej rovnováhy v rastlinných spoločenstvách (Bezák 1993).
- 4.) **Neoklasický ekonomický prístup** skúma najmä rozmiestnenie funkcií a čiastočne obyvateľstva na území mesta, a to na základe uplatnenia ekonomických pravidiel.

V centre jeho záujmu je mechanizmus hospodárenia s pozemkami v meste. Využíva teórie o zmenách cien pozemkov v závislosti od ich rozlohy a polohy (hlavne voči centru a dopravným trasám). Ľudia a inštitúcie sa rozhodujú na základe čo najpresnejších ekonomických analýz, preto v prostredí voľnej konkurencie by mal byť nakoniec každý pozemok obsadený takou funkciou, ktorá z neho má najväčší zisk. Výsledkom vývoja by teda mal byť rovnovážny stav, na základe ktorého je možné zovšeobecniť rozloženie funkcií v priestore mesta.

- 5.) **Funkčno-priestorový prístup** sa podobne ako predchádzajúci prednostne zaujíma o rozmiestnenie jednotlivých funkcií na území mesta, pričom prihliada aj na prírodné predpoklady pre umiestňovanie funkčných areálov a čiastočne sa zaoberá aj morfológiou mesta, pretože odlišné funkčné areály majú aj odlišný výzor. Ide teda hlavne o detailnú kartografickú inventarizáciu funkčného využívania územia (na základe pozorovania v teréne, leteckých snímok, územných plánov...). Z nej potom vychádza pri vyčleňovaní rozličných funkčných typov mestského územia. Cieľom novších výskumov už nie je len opis a klasifikácia, ale aj hľadanie príčin a zákonitostí priestorového rozmiestnenia funkcií.
- 6.) **Populačno-distribučný prístup** sa orientuje na skúmanie rozmiestnenia obyvateľstva v meste a na skúmanie procesov, ktoré vedú k jeho zmenám. V centre záujmu boli spočiatku najmä zmeny hustoty zaľudnenia jednotlivých častí mesta, hlavne v súvislosti so zmenami vzdialenosti od jadra mesta. Z týchto štúdií vznikli aj zovšeobecnenia, ktoré upozorňujú na súvis veľkostnej pozície mesta v sídelnom systéme (na základe pravidla poradie - veľkosť) s priebehom poklesu hustoty zaľudnenia od centra mesta smerom na jeho perifériu. Dnes medzi najpočetnejšie patria práce o vnútromestských migráciách obyvateľstva - medzi nimi jednou z najobľúbenejších je problematika gentrifikácie.
- 7.) **Kultúrno-genetický prístup** je úzko previazaný s morfológicko-genetickým prístupom, ale venuje značnú pozornosť aj rozmiestneniu funkcií a obyvateľstva v meste s cieľom pochopiť komplexný vplyv odlišných kultúr (v priestore aj čase) na formovanie priestorovej štruktúry mesta. V súčasnosti má tento výskumný smer najväčšie možnosti vo veľkých mestách na rozhraní rôznych kultúr a s veľkým počtom imigrantov, lebo v nich sa vytvárajú výrazne definované a zároveň kultúrne veľmi odlišné urbánne areály (etnické štvrte, getá, areály separácie a segregácie).
- 8.) **Priestorovo-interakčný a simulačný prístup** sa zameriava na konštrukciu urbánnych modelov na báze koncepcie priestorovej interakcie. Predmetom modelovania je komplexná priestorová štruktúra mesta. Interakčné urbánne modely reprodukovujú priestorové rozloženie mestského obyvateľstva, hlavne podľa jednotlivých mestských zón. Medzi týmito zónami potom sledujú rôzne formy premiestňovania osôb, tovarov a informácií. Významnú úlohu pri týchto modeloch zohráva pojem dostupnosti a vzťah medzi miestami práce a bývania. Mnohé z interakčných modelov vznikli v tesnej súvislosti s riešením praktických problémov urbánneho plánovania, preto sa zreteľne odlišujú od všetkých teoretických koncepcií predchádzajúcich prístupov (Bezák 1993). Naopak simulačné modely opisujú doterajší alebo budúci rast mesta do priestoru, opierajúc sa pri tom najmä o teóriu difúzie inovácií.
- 9.) **Percepčno-behaviorálny prístup** má korene v ére kritiky kvantitatívnej geografie a ekonomických analýz (50. roky 20. storočia). Snaží sa obrátiť pozornosť výskumu na vnímanie (percepciu) mestského priestoru, ktoré ovplyvňuje rozhodovanie a správanie obyvateľov v priestore a tým pomáha formovať priestorovú štruktúru mesta. Uplatnili sa tu dve filozoficko-metodologické platformy. Behaviorálna

platforma skúma vonkajšie znaky správania sa obyvateľov (migračné motivácie, preferencie a averzie, napríklad pri voľbe miesta bývania, práce, rekreácie). Často používanou metódou sú mentálne mapy, na objektivizáciu získaných údajov od veľkých skupín respondentov sú využívané štatistické metódy. Humanistická platforma skúma vnútorné a subjektívne aspekty správania človeka a premetom výskumu sú dojmy, hodnotové rebríčky alebo postoje obyvateľov voči svojmu okoliu, ktoré prostredníctvom vplyvu na emócie a predstavy obyvateľov ovplyvňujú ich priestorové správanie.

- 10.) **Inštitucionálny prístup** sa snaží svojim výskumom zamerať pozornosť na obmedzenia, ktoré rozvoju a transformácii priestorovej štruktúry mesta kladú rôzne inštitúcie a vplyvné záujmové skupiny. Poukazuje na to, že väčšina obyvateľov a organizácií je pri svojom priestorovom správaní obmedzovaná svojim postavením v spoločnosti, zákonmi, ale aj ostatnými subjektami s vyššou ekonomickou a politickou (a preto aj rozhodovacou) mocou. Značná pozornosť je preto v rámci tohto prístupu venovaná výskumu vplyvu distribúcie moci v spoločnosti na formovanie priestorovej štruktúry mesta (Sýkora 1993a).
- 11.) **Politicko-ekonomický prístup** je typický snahou o spoločenskú angažovanosť, pretože sa snaží prispievať k riešeniu sociálnych nerovností upozorňovaním na nutnosť spravodlivejšieho rozdeľovania zdrojov v priestore. Mapuje areály s odlišnými hodnotami životnej úrovne v mestách, priestorovú diferenciáciu sociálnych nerovností, snaží sa identifikovať spôsoby a cesty, akými prúdi kapitál do procesu výstavby a transformácie mesta.
- 12.) **Postmodernistický prístup** v urbánnej geografii sa začína presadzovať od 80. rokov 20. storočia spolu s prienikom postmodernistickej architektúry v mestách. Často ide o nahrádzanie typických produktov architektonickej moderny (napríklad panelových domov) novými budovami – farebnejšími, funkčne heterogénnejšími, s dôrazom na detail a so zámerým miešaním stavebných štýlov. V podobnom duchu prebieha aj postmodernistický výskum mestských štruktúr. Ide o kritiku predchádzajúcich prístupov, konkurenciu viacerých paradigiem a metodológií, o značnú pluralitu geografického myslenia. Špecifikom je dôraz na jedinečnosť, zdôrazňovanie odlišností a individuálnych črt mesta spolu s vnímaním mesta ako veľmi zložitého objektu s nie celkom jasnou vnútornou diferenciáciou jednotlivých jeho častí. Z toho logicky vyplýva častý skeptický názor na možnosť vypracovať komplexnú teóriu priestorovej štruktúry mesta. Prístup prináša tiež nové výskumné témy (výskum menších v meste, znevýhodnených sociálnych skupín a podobne), nové pohľady na definíciu mesta a jeho priestorovej štruktúry. Vzhľadom na krátkosť rozvoja, neukončenú teoreticko-metodologickú konceptualizáciu, metodologický eklekticismus až anarchizmus a teoretický pluralizmus nemožno postmodernistické snahy považovať za rovnocenný bádateľský smer (Matlovič 1998).

Napriek výraznej odlišnosti jednotlivých výskumných prístupov je výskum a poznanie vnútornej priestorovej štruktúry mesta jednou z najrozšírenejších úloh geografie mesta, pretože umožňuje pochopiť zákonitosti vzniku, rastu, fungovania a budúceho vývoja materiálnych (hmotných) prvkov aj nehmotných procesov a vzťahov mesta v priestore a čase.

14 PRIESTOROVÝ RAST MESTA

Jednou z hlavných charakteristík miest v celom svete je ich výrazný rast, najmä v posledných dvoch storočiach. Zodpovedá rastu významu miest a šíreniu mestského spôsobu života. Je výrazne regionálne diferencovaný a podmienený rôznymi faktormi: najmä industrializáciou, rozvojom osobnej dopravy (najprv hromadnej, dnes hlavne individuálnej) a vysokým, často explozívnym rastom mestskej populácie.

Najčastejšie je rast mesta vyjadrený údajmi o zmenách počtu obyvateľov v čase. Tieto dáta sú však len štatistickým vyjadrením rastu mesta ako administratívno-správnej jednotky (u nás obce), prípadne jej častí. Nemajú vždy priestorový (geografický) charakter, to znamená že nevypovedajú o zmenách rozlohy zastavaného územia mesta. Preto ak hovoríme o priestorovom raste mesta, hovoríme o raste jeho zastavaného územia (intravilánu) na úkor nezastavanej krajiny v jeho zázemí (extravilánu).

Treba upozorniť na fakt, že zmeny počtu obyvateľov mesta a zmeny rozlohy jeho zastavaného územia síce spolu úzko súvisia, ale nie v každom prípade priamo úmerne. Mesto môže rásť do priestoru aj pri poklese počtu obyvateľov (Sýkora a Sýkorová 2007), keď napríklad vnútorné mesto populačne upadá, ale zväčšujú sa predmestia a vonkajšia zóna mesta pri súčasnom poklese hustoty zaľudnenia v celom sídelnom útvere. Príkladom sú severoamerické mestá, v ktorých medzi rokmi 1982 – 1997 narástol počet obyvateľov o 17%, ale ich rozloha sa zväčšila až o 47% (Fulton a kol. 2001) práve v dôsledku neriadeného presunu bývania z vnútorného mesta na periferiu. Hustota zaľudnenia severoamerických a západoeurópskych miest, ako aj miest v niektorých častiach ostatných svetadielov práve vďaka uvedenému dôvodu v súčasnosti trvalo klesá (Fischler 2004).

Rast mesta nie je kontinuálny proces, ale podlieha cyklickým výkyvom – striedajú sa obdobia dynamického rastu a stagnácie (alebo až úpadku) v závislosti na aktuálnych ekonomických, spoločenských, ale aj technologických a prírodných podmienkach. Korcelli (1972) vidí realitu priestorovej expanzie miest ako vyjadrenie vzťahov medzi mestom a jeho vidieckym zázemím.

Prehľad prístupov k téme priestorového rastu u nás aj vo svete podáva Vigašová (2008). Rast mesta je do značnej miery ovplyvňovaný dostupnosťou kapitálu, investovaného do novej výstavby. Preto je značná časť prác spojená s výskumom ekonomických príčin a následkov rastu mesta - napríklad Anas a kol. (1998), Rossi-Hansberg a Wright (2007) a ďalší. V tomto zmysle je pre pochopenie zákonitostí rastu podnetná **teória prahov** (Malisz 1971). Hovorí o tom, že mesto rastie v období svojej konjunktúry len dovtedy, kým nenarazí na prekážku (prah). Na prekonanie prahu je nutné vyvinúť mimoriadne úsilie. Rast mesta sa preto dočasne zastaví a po prekonaní prahu sa znovu rozbehne. Grafické vyjadrenie rastu mesta preto nemá podobu plynulo stúpajúcej krivky, ale skôr podobu „schodov“, kde výška schodu predstavuje veľkosť úsilia (času, financií, energie...), nutného na prekonanie prahu. Prahy je možné rozdeliť napríklad na fyzické (prírodná alebo umelá prekážka ako pobrežie, pohorie, letisko...), štrukturálne (napríklad nedostatok zdrojov pitnej vody), funkčné (chránené územie v susedstve mesta ako spôsob využitia zeme, ktorý vylučuje rozširovanie zástavby), technologické (nedostupnosť alebo neznalosť potrebných technológií výstavby), ekonomické (nedostatok prostriedkov na odstránenie prekážok rastu). V súčasnosti sa čoraz viac prihliada aj na prahy ekologické (napríklad únosnosť územia pre ľudské aktivity). Spoločnou vlastnosťou prahov je ich relatívnosť, to znamená že je možné ich prekonať, záleží len od vloženého úsilia.

Mnoho prác v súčasnosti spája výskum rastu miest s aktuálnou problematikou suburbanizácie a problémov s ňou spojených (napríklad Couch a kol. 2005, Couch

a Karecha 2006, Sýkora a Posová 2007). V tomto smere je populárne prirovnávanie rastu mesta (hlavne rastu populácie v jednotlivých jeho častiach) k pohybu vlny, na čo ako prvý upozornil Blumenfeld (1954) na základe empirických údajov o vývoji hustoty zaľudnenia v regióne mesta Philadelphia. Početné sú aj práce, venujúce sa spoločenským dôsledkom nekontrolovaného rastu miest (Friedmann 1986, Sýkora 2003 a iní).

Priestorový rast mesta pritom nie je obmedzený len na zväčšovanie plochy zastavaného územia na úkor územia nezastavaného. Musíme brať do úvahy aj vertikálny rast a vyplňanie medzier vo vnútri zastavaného územia. Preto môžeme hovoriť o dvoch základných smeroch priestorového rastu mesta: vo vnútri a navonok.

14.1 Rast mesta vo vnútri

Je nazývaný aj **intenzifikačný** rast a je podmienený samotným charakterom mesta ako najzložitejšej štruktúry krajinnej sféry, ktorá nie je stabilná, ale stále sa mení. Z toho vyplýva nepretržité prispôbovanie existujúceho územia a zástavby novým požiadavkám v zmysle teórie morfológického cyklu parciel (Conzen 1960, 1962). Priestor mesta nie je zastavaný homogénne - obsahuje aj nezastavané plochy a územia v poslednom štádiu morfológického cyklu parciel – mestský úhor (kapitoly 13.2.1, 13.3.1). V čase ekonomickej konjunktúry je snaha tieto územia v intraviláne zastavať, čím rastie intenzita ich využitia. Najväčší podiel voľných a nevyužívaných plôch majú zväčša mestá, ktoré v nedávnej minulosti rástli prudko a spravidla živelné, bez dôkladného územného plánovania. Ich znakom je veľká rozloha a nízka hustota zástavby aj zaľudnenia. Pagano a Bowmanová (2000) udávajú, že priemerný podiel priestorových rezerv na rozlohe miest USA je 15%. Pritom oveľa vyšší (asi 20%) je v mestách južných štátov, ktoré najviac rástli v posledných desaťročiach, ako v starších mestách na severovýchode USA (okolo 10%). U nás ako príklad intenzifikačného rastu udávajú Baran a Bašovský (1998) dnešné postupné obsadzovanie voľných plôch medzi mestami a ich sídliskami, budovanými v minulosti „na zelenej lúke“ bez logického napojenia na existujúcu kompaktnú zástavbu materského mesta.

Rast mesta do priestoru ale neznamená len rozširovanie zástavby na voľné plochy v zázemí či vo vnútri mesta, čiže horizontálnym smerom. S tlakom na intenzifikáciu využitia pozemkov je spojený aj vertikálny rast. Pre jeho extrémne prejavy je používaný termín **manhattanizácia** – podľa centra New Yorku, označovaného za prvé vertikálne mesto sveta. Príčinou vertikálneho rastu je rast cien pozemkov a s tým spojená snaha o čo najintenzívnejšie využitie plochy, ktorú má investor k dispozícii. S rozvojom dostupných stavebných technológií preto najmä centrá dôležitých miest rastú do čoraz väčšej výšky. V roku 2013 najvyššie budovy sveta presahovali výšku 800m. Riešenie statickej aj dynamickej dopravy (súvisiacej s vysokou koncentráciou obyvateľov a pracujúcich na malej ploche) si vyžaduje vertikálny rast aj do hĺbky (podzemné parkoviská, nástupištia, obchodné centrá, metro...).

14.2 Rast mesta navonok

Je to rozširovanie zastavaného územia mesta, jeho plošný rast. Pre pochopenie jeho základných pravidiel je vhodné využiť klasické modely funkčnej priestorovej štruktúry mesta (obr.18) - okrem poznania stavby vnútornej štruktúry mesta umožňujú uvedomiť si aj spôsoby a smery, ktorými mesto môže rásť.

Burgessov model koncentrických zón ukazuje, že jednotlivé koncentrické funkčné zóny majú rôzny rastový potenciál, ale ich spoločným znakom je fakt, že pri svojom zväčšovaní musia vždy rásť len na úkor susedných zón. Deje sa tak v smere od stredu

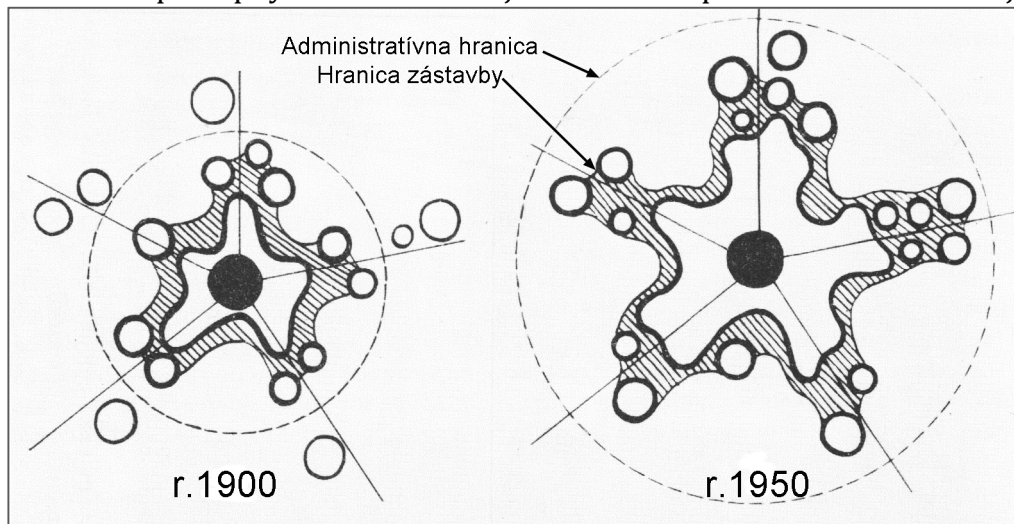
mesta k jeho okrajom, len periférna zóna rastie na úkor nezastavanej krajiny. Praktickým príkladom je zväčšovanie plochy centra mesta - vytláčaním obytnej funkcie a starých priemyselných prevádzok z okraja centra obchodmi, finančnými inštitúciami, centrálnymi úradmi a ostatnými subjektami terciálnej sféry. Takýto rast je pomerne drahý z hľadiska objemu investícií, vkladaných do nutných prestavieb a do prispôsobovania existujúcej zástavby pre nové využitie. Nová zástavba vzniká hlavne na okraji intravilánu a pretože veľkú úlohu zohráva čo najlepšia dostupnosť do centra, mesto nestráca svoj kompaktný pôdorys (v ideálnom prípade kruhový). Takýto spôsob rastu mesta sa nazýva **aditívny**, pretože zväčšovanie celkovej plochy mesta sa deje len adíciou (pridávaním) novej zástavby k už existujúcej na okraji intravilánu, čo najbližšie k centru mesta. Tento spôsob rastu bol typický pre predindustriálne mestá, centrá obchodu a vlády. Často bol obmedzovaný existenciou hradieb.

Hoytov sektorový model vnáša do teórie rastu mesta dôležitý faktor radiálnych dopravných koridorov, ktoré sú zároveň hlavnými rastovými osami mesta. Pozdĺž nich sa každý z funkčných sektorov rozširuje smerom do nezastavanej krajiny. Preto v takomto meste dominuje rozširovanie intravilánu výstavbou „na zelenej lúke“ v blízkosti dopravných ťahov v čoraz väčšej vzdialenosti od centra. Pôdorys mesta prestáva mať kompaktný tvar a nadobúda podobu hviezdice s ramenami v smere radiál. Jedine centrum mesta sa rozširuje (podobne ako v predchádzajúcom prípade), na úkor susedných funkčných zón. Deje sa to v priestoroch najstarších častí jednotlivých sektorov, ktoré práve kvôli svojmu veku často už nespĺňajú súčasné nároky a preto sú najdostupnejšie pre prestavbu a rozšírenie centra. Tento model rastu je typický pre industriálne mestá, kde s rozvojom priemyslu zohráva doprava (najmä nákladná) čoraz dôležitejšiu úlohu. Aj tu dominuje aditívny spôsob rastu, ale v tomto prípade je už **adícia selektívna**. To znamená, že okolie dopravných koridorov rastie rýchlejšie ako ostatné časti okraja mesta. Negatívom tohto spôsobu rastu mesta môže byť v extrémnom prípade až úpadok pôvodného vnútorného mesta v okolí centra na úkor rozvojových plôch pozdĺž dopravných koridorov a postupný vznik nových centier na križovatkách dopravných línií na okraji mesta. To sú zároveň znaky prechodu k nasledujúcemu modelu rastu.

Harrisov a Ullmanov viacjadrový model pri pohľade na možnosti rastu mesta kombinuje predchádzajúce dva modely, ale k faktorom, ktoré rast ovplyvňujú, pridáva ďalšie. Sú to predovšetkým odlišné nároky jednotlivých mestských funkcií na priestor (jeho veľkosť aj charakter) a odlišné nároky na jeho ďalšie rozširovanie, ktoré vedú k existencii viacerých funkčných zón (priemyselná, obytá, obslužná...). Výsledkom je mesto v podobe mozaiky funkčných zón, ktorá sa vyvinula okolo jadier, hierarchicky rozložených po mestskom území (Ivanička 1980). V tomto prípade ide o **aglomeračný spôsob rastu** (Baran a Bašovský 1998). Pôvodné jadro mesta rastie najviac, pretože si udržiava svoje vedúce postavenie v aglomerácii. Podružné jadrá na okrajoch mesta v uzlových polohách (na významných križovatkách) rastú s menšou intenzitou (obr.28). S ďalším priestorovým rozvojom mesta nastupuje spájanie aglomerácií do konurbácií a mestských regiónov. Ohniská rastu sú v takýchto zložitých a veľkých urbanizovaných útvaroch rozmiestnené v priestore akoby náhodne a intenzita ich rastu najviac závisí od individuálnych vlastností konkrétneho priestoru, v ktorom ležia. Centrá pôvodných miest sa často rozvíjajú menej intenzívne (alebo dokonca upadajú) ako nové periférne a podružné centrá, ktoré do značnej miery preberajú ich úlohu. Mesto sa stáva decentralizovaným, charakterizuje ho **regionálny spôsob rastu**, podobne ako je to znázornené na obr.26. Okrem toho sa výrazne stráca charakter kompaktného mesta. Szmytkie (2008) definuje takéto útvary ako „mestá - zlepence“, typické málo spojitou

priestorovou štruktúrou, ktorá je výsledkom administratívneho spájania susedných obcí, pričom sídla v nich si zachovávajú svoju odlišnosť. Obidva naposledy spomenuté spôsoby rastu sú typické pre súčasné postindustriálne mestá.

Obr.28 Aglomeračný rast mesta je zabezpečený rastom centrálného mesta, okolitých sídiel a ich postupným zrastaním do jedného celku prostredníctvom novej zástavby.



Zdroj: Guziková (1974), upravené

Ohniská rastu môžu ležať dokonca za hranicami mesta a ako sa zväčšujú, postupne s mestom zrastajú do jedného celku.

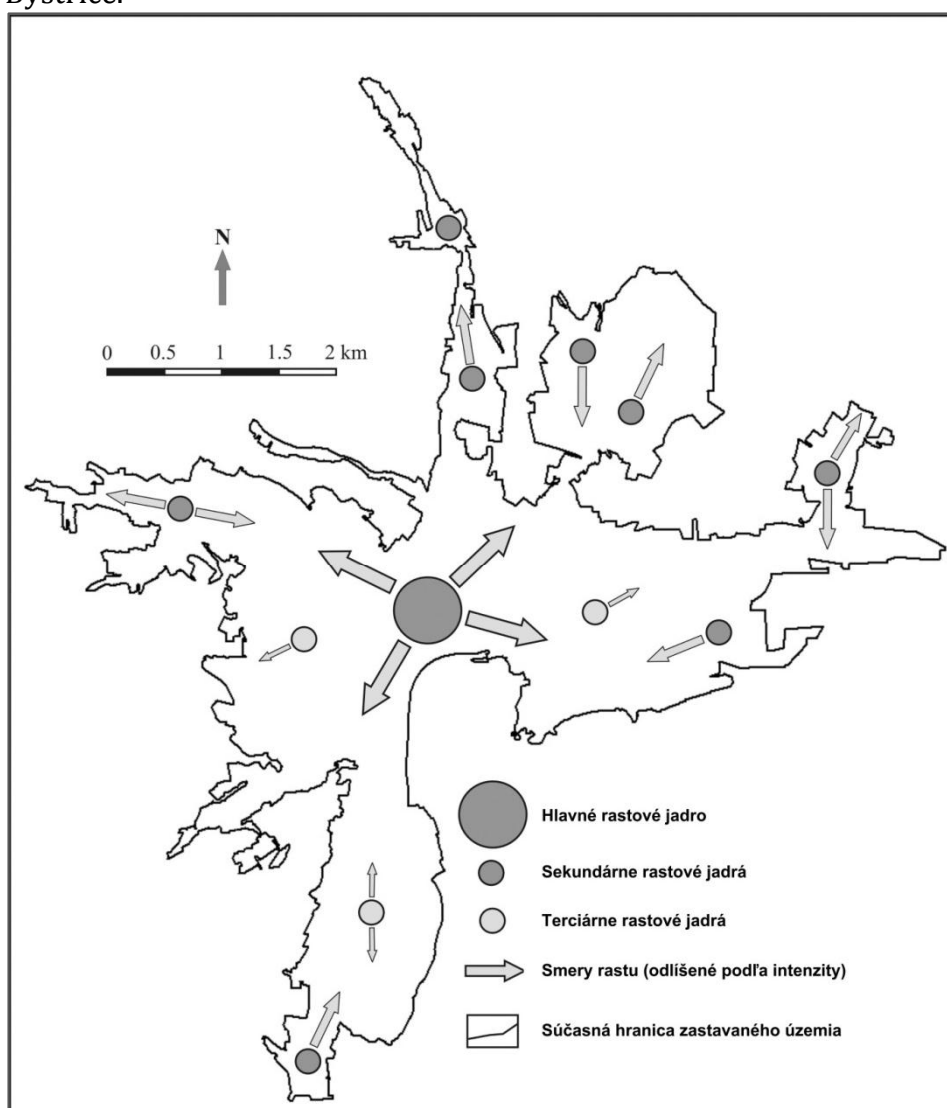
Ohniská rastu nemajú rovnaký rastový potenciál, čo je dané jednak spomenutými individuálnymi charakteristikami priestoru, v ktorom ležia (napríklad vzdialenosť od diaľnice, úrodnosť pôdy, sklonitosť...), ale aj historickým vývojom. Preto ich môžeme podľa ich významnosti rozdeliť do 3 základných kategórií:

- 1.) **Primárne rastové jadrá** sú väčšinou totožné s centrami starých, bohatých a veľkých miest, s jadrami aglomerácií. Ich vysoký rastový potenciál je väčšinou dlhodobý a vyplýva väčšinou z ich výhodnej polohy v uzloch tradičných medzinárodných obchodných a dopravných koridorov. Smer a dôležitosť dopravných koridorov sa v minulosti väčšinou prispôbovali práve polohe týchto miest, ktoré sa tak stali základnými uzlami sídelných sietí.
- 2.) **Sekundárne rastové jadrá** sú takisto centrami tradičných vidieckych a mestských sídiel, ale menších, aglomerovaných, ležiacich v zázemí primárnych jadier. Niektoré z nich v procese rastu stavebne zrastli s intravilánom jadra aglomerácie, vzdialenejšie sú s ním prepojené intenzívnymi dopravnými tokmi a prevažná časť ich rastového potenciálu je výsledkom vplyvu (blízkosti) primárneho jadra.
- 3.) **Terciárne rastové jadrá** sú vývojovo najmladšie, ale práve preto často rastú najrýchlejšie a svojou rozlohou často rýchlo predbehnú aj tradičné sekundárne rastové jadrá. Sú to areály postavené „na zelenej lúke“. V minulosti k nim patrili najmä podniky základného a ťažkého priemyslu, okolo ktorých sa postupne nabalila výstavba bytov pre zamestnancov, výrobní subdodávateľov a odberateľov. Dnes sú príkladom medzinárodné letiská, okolo ktorých vznikajú logistické centrá, zábavno-nákupné komplexy, podniky vysokotechnologických výrob, výskumné centrá a podobne. Takéto areály sa označujú pojmom „aeroville“ (Zborowski 2001). V podmienkach našich miest boli terciárnymi rastovými jadrami napríklad sídliská,

z ktorých viaceré dodnes stoja izolovane na okraji materského mesta. Dnes sú to najmä rýchlo rastúce suburbánne areály nadštandardného bývania.

Obrázok 29 ukazuje na príklade Banskej Bystrice rozmiestnenie a rozvoj rastových jadier približne od r.1950. Ich priestorový rast vyústil do podoby zastavaného územia mesta v dnešnej podobe a veľkosti. Pôvodné centrum mesta je primárnym rastovým jadrom. Sekundárnymi jadrami sú intravilány aglomerovaných obcí, ktoré za 60 rokov stavebne zrástli s intravilánom mesta (Radvaň, Kremnička, Podlavice, Sásová, Rudlová, Jakub, Kostiviarska...). Terciárnymi jadrami sú prevažne sídliská a priemyselno-skladové areály, postavené na voľných plochách alebo v susedstve aglomerovaných sídiel do r. 1990.

Obr.29 Primárne, sekundárne a terciárne rastové jadrá v súčasnom intraviláne Banskej Bystrice.



Zdroj: Pouš a Hlásny (2010), upravené

15 VELKOSŤ MESTA

Je charakterizovaná výlučne počtom obyvateľov na území mesta, aj keď pojem „veľkosť“ evokuje skôr rozlohu mesta ako počet jeho obyvateľov. Napriek tomu práve počet obyvateľov (a nie rozloha územia mesta) podstatne ovplyvňuje funkcie, ktoré mesto vykonáva, a úzko súvisí s dôležitosťou jeho postavenia v sídelnom systéme. Zároveň je ale pojem „územie mesta“ veľmi rozdielne chápaný: v dvoch základných variantoch ho možno vnímať ako administratívne alebo ako zastavané územie mesta. Príkladom môžu byť niektoré naše mestá, ktoré na svojom administratívnom území majú roztratené osídlenie (Nová Baňa, Detva, Hriňová, Turzovka), alebo administratívne pričlenené kompaktné vidiecke sídla (Bytča, Žilina, Banská Bystrica...). Je otázne, či obyvateľstvo týchto mestských častí je obyvateľstvom mestským alebo vidieckym. Odhaduje sa, že pri odpočítaní obyvateľov žijúcich v týchto častiach administratívne chápaných miest by počet obyvateľov v mestách Slovenska klesol asi o 5%.

Veľkosť mesta je jedným z podstatných kritérií definovania mesta. Už v r. 1887 bola prijatá Medzinárodným štatistickým kongresom vo Viedni hodnota 2000 obyvateľov ako odporúčené minimum pre definovanie mesta. Vo veľkom počte štátov ale táto hodnota nevyhovovala už v tej dobe – napríklad aj v slovenskej časti Uhorska, kde počet obyvateľov niektorých kráľovských miest nedosahoval požadovanú hranicu (napríklad Ľubietová mala v r. 1890 len 1782 obyvateľov). Napriek tomu dnes je v niektorých krajinách (Kuba, Etiópia, Nórsko, Portugalsko...) počet obyvateľov jediným kritériom zaradenia sídla do zoznamu miest. Veľkosť mesta (hlavne jeho spodná hranica) je ale zároveň veľmi relatívny pojem, chápaný v rôznych krajinách v širokom rozmedzí hodnôt. V riedko obývaných oblastiach a na územiach s prevažujúcim disperzným osídlením sú väčšinou za mestá považované aj malé sídla. Nízky počet ich obyvateľov neprekáža, kritériom mestskosti je skôr ich vzhľad a najmä funkcie, ktorými obsluhujú svoje zázemie. Napríklad na Islande sú za mestá považované sídla od 200 obyvateľov. Naopak v husto osídlených oblastiach sa dolná hranica počtu obyvateľov spravidla posúva do vyšších hodnôt – v Japonsku alebo v Južnej Kórei je za mesto považované sídlo s najmenej 50 000 obyvateľmi. Okrem hustoty zaľudnenia územia sú príčinou rôzneho chápania veľkosti mesta aj historické danosti, takisto ako spôsob využívania územia, ovplyvnený prírodnými podmienkami a spojený s prevládajúcim zamestnaním obyvateľstva. V podmienkach Slovenska je dolná hranica veľkosti mesta stanovená na 5000 obyvateľov, aj keď pod ňou sa nachádza 20 zo 138 miest (v r.2010). Takáto hodnota bola stanovená na základe reality vývoja sídiel u nás, pretože tie pri počte okolo 5000 obyvateľov buď začínajú stagnovať, alebo sa transformujú na mestá (v r.2001 napríklad Šaštín-Stráže).

Na rozdiel od dolnej hranice počtu obyvateľov je horná hranica jednotlivých veľkostných kategórií miest väčšinou všeobecne prijímaná a stanovená dohodou. V podrobnejších kategorizáciách sa pre ohraničenie počtu obyvateľov zvyčajne používajú násobky čísel 1, 2 a 5 a v globálnych štatistikách najčastejšími pojmi sú:

- 1.) Malé mesto do 20 000 obyvateľov
- 2.) Mesto do 100 000 obyvateľov
- 3.) Veľkomesto do 1 000 000 obyvateľov
- 4.) Miliónové mesto do 10 000 000 obyvateľov
- 5.) Megamesto nad 10 000 000 obyvateľov.

15.1 Malé mestá

Môžeme ich chápať ako špeciálnu kategóriu sídiel na pomedzí sídla vidieckeho a mestského typu. Preto si zaslúžia väčšiu pozornosť. V anglickej literatúre sú

označované názvom „town“ na rozdiel od pomenovania „city“ pre väčšie mesto. Malé mestá a prechodné sídla (najmä aglomerované obce a suburbiá v susedstve veľkých miest, čiže sídla bez štatútu mesta, s vidieckou morfológiou, ale s mestsky žijúcim obyvateľstvom) sú dnes variabilitou svojich charakteristík špeciálnym medzistupňom medzi mestským a vidieckym sídlom:

- 1.) Veľkosťou: väčšinou je hornou hranicou 20 000 obyvateľov, ale napríklad v ČR 15 000, v Poľsku 10 000 (Kulesza a Marszał 1998). Dolnou hranicou môže byť len niekoľko stoviek obyvateľov, ako je uvedené vyššie.
- 2.) Rozdielnou genézou do súčasného stavu: niektoré sú prerastenými dedinami (Turzovka), iné stagnujúcimi až úpadkovými mestami s „lepšou“ minulosťou (Podolíneč), niektoré sú dynamickými suburbiami, ktoré k obytnej funkcii rýchlo pribierajú ďalšie (Svätý Jur).
- 3.) Rozdielnou dynamikou vývoja v súčasnosti: najmä v závislosti od ich sociálno-ekonomickej polohy medzi nimi nájdeme sídla dynamické (Senec), stagnujúce aj upadajúce (Poltár).
- 4.) Hlavnými problémami: sú často veľmi variabilné, pretože vyplývajú z rôzneho postavenia týchto sídiel medzi mestom a vidiekom (charakter zástavby, funkcií, zamestnania obyvateľov...) a z rôznej dynamiky ich súčasného vývoja (niekde je problémom nezamestnanosť, niekde naopak nedostatok pozemkov pre novú výstavbu).

Na 1. stredoeurópskom sympóziu o malých mestách (Murau, Rakúsko 1998) boli malé mestá definované ako **„menšie sídelné centrá a strediská s obyvateľstvom, ako súčasť sieťovo prepojeného systému, u ktorých prevládajú obytné a obslužné funkcie“** (Žigrai 2000), pričom boli ešte sformulované 4 hlavné tézy:

- 1.) Malé mestá nie sú zmenšeninami veľkých miest.
- 2.) Malé mestá potrebujú silné veľkomestá.
- 3.) Veľké mestá potrebujú v zázemí funkčne výkonné malé mestá.
- 4.) Veľkostné kritérium pre definovanie malého mesta je menej dôležité.

Ďalšie tézy rozširujú pohľad na chápanie, perspektívy a fungovanie malých miest:

- 1.) U väčšiny malých miest nie je prerušená kontinuita s okolitou krajinou.
- 2.) Malé mesto je schopné spojiť výhody mesta a dediny bez toho, aby muselo úplne znášať ich nevýhody.
- 3.) Okolitá krajina výrazne ovplyvňuje podstatu malého mesta.
- 4.) Malé mesto je „kultúrnym zhustením“ a obrazom spoločnosti v kultúrnej krajine.
- 5.) Malé mesto podlieha (ako časť kultúrnej krajiny) rýchlym zmenám a preto nesmie prevládnuť snaha zachovať ho len ako „muzeálne mesto“.
- 6.) Malé mesto sa vyznačuje všeobecnými znakmi vidieckeho priestoru a špecifickými znakmi okolitej krajiny.
- 7.) Malé mestá hrajú veľký význam pri formovaní identity a špecifik európskych regiónov.

Nasledujúci stručný prehľad vývoja malých miest čiastočne vysvetľuje ich súčasné postavenie v sídelnom systéme.

- 1.) Za feudalizmu vznikla sieť rovnomerne rozložených stredísk remeselnej, obchodnej a spoločenskej obsluhy roľníckeho zázemia. Mestské práva a zisky z obchodu a remesla zabezpečili sídlam zárodoky mestského vzhľadu.

- 2.) V období raného kapitalizmu vyvolal priemysel vznik fenoménu priemyselných sídiel (až miliónovej veľkosti), ktoré sú ale nerovnomerne rozmiestnené, na rozdiel od malých miest. Malé mestá sa kvôli tomu začínajú deliť na rôzne dynamické podľa ich polohy voči veľkým mestám. Získavajú ale aj nové funkcie, zakladajúce sa na sprostredkovaní medzi priemyslom a poľnohospodárstvom alebo medzi priemyselným mestom a agrárnou dedinou (napríklad zásobovanie miest potravinami a remeselnými výrobkami, ktoré neprodukuje masová výroba).
- 3.) V období neskorého kapitalizmu začína kríza malých miest, spojená so zefektívňovaním dopravy („obchádzanie“ malých miest obyvateľmi vidieka pri cestách do veľkých miest za prácou a službami), koncentráciou a monopolizáciou obchodu a s rozširovaním priemyselnej výroby od kvantity ku kvalite - s tým súvisí zánik remesiel. Malé mestá v zázemí veľkomiest sa stávajú monofunkčnými obytnými zónami. Periférne mestečky v dôsledku vyludňovania vidieka strácajú zázemie, ktoré dovtedy obsluhovali.
- 4.) Po 2. svetovej vojne zosilnel v Európe trend koncentrácie do väčších miest, čím sa mestá s dovtedy priemernou veľkosťou dostali na nižšie priečky v poradí podľa počtu obyvateľov, a tým aj na okraj záujmu. Pojem malé mesto je preto aktuálny najmä posledných 60 rokov. U nás naopak nastúpila v druhej polovici 20. storočia fáza intenzívnej urbanizácie, počas ktorej sa z mnohých dedín a bývalých mestečiek s obmedzenými výsadami stali malé mestá. Pomohla im politika vyrovnávania životnej úrovne dediny a mesta aj výstavba bytov a priemyslu. Napriek tomu viaceré malé mestá prechádzali krízou, spôsobenou zánikom súkromného sektora (najmä remeselníci boli dovtedy hybnou silou ich rozvoja), odchodom mladých a vzdelaných obyvateľov do väčších miest a chátraním historického domového fondu, ktorý často nespĺňal podmienky pamiatkovej ochrany.
- 5.) V súčasnosti situácia malých miest vo svete závisí od stupňa ekonomickej vyspelosti regiónu a zodpovedá už spomenutým vývojovým fázam: feudálnej (subsaharská Afrika, Karibik, stredná Amerika, India), ranokapitalistickej (súčasné ázijské tigre, niektoré latinskoamerické štáty) až kapitalistickej (Severná Afrika, Západná Ázia, Mercosur...). Malé mestá postindustriálnych štátov zažívajú obdobie oživenia (obr.30). Aktivizačnými činiteľmi v zázemiach veľkomiest sa stali služby, logistika, administratíva alebo priemysel prepojený s vedou, výskumom a vývojom – teda činnosti, ktorým prestalo vyhovovať umiestnenie vo veľkých (to znamená v drahých, hlučných, znečistených...) mestách a začali sa sťahovať za obyvateľmi do predtým prevažne obytných suburbií. Periférne malé mestá začínajú plniť úlohu obsluhy (kaviarne, reštaurácie, obchody, hotelové alebo „b&b“ ubytovanie) rekreačného vidieckeho priestoru alebo úlohu bývania pre lepšie situovaných migrantov z veľkomiest. Rozdiely životnej úrovne medzi veľkými a malými mestami sa v bohatých regiónoch znižujú, ale v chudobných sa zväčšujú.

Obr.30 Hveragerði je dynamicky rozvíjajúcim sa mestom na juhu Islandu napriek tomu, že má len 2300 obyvateľov.



Zdroj: archív autora

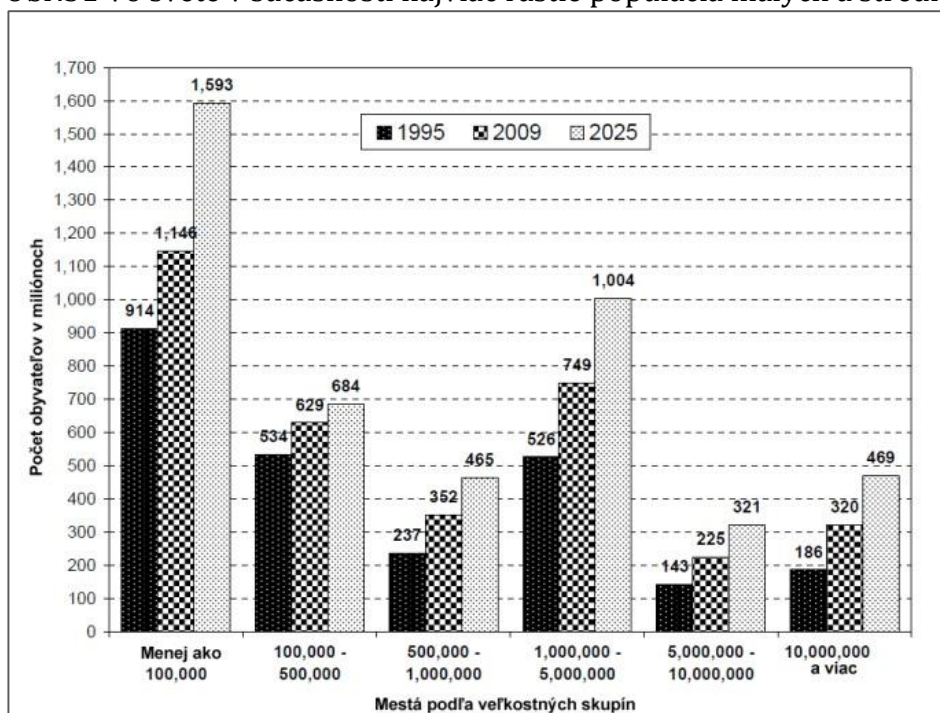
Na Slovensku je dnes až 70% miest (98 zo 138) v kategórii do 20 000 obyvateľov. Najväčším z nich je Dolný Kubín - v r.2010 mal približne 19 600 obyvateľov. V našich podmienkach ale nie je považovaný za typické malé mesto. Svedčí to o zvyku obyvateľov na početné mestá menšej veľkosti, ktoré u nás ostali akoby „zakonzervované“ zo staršieho obdobia, pretože povojnový trend koncentrácie do veľkomiest neprebíhal u nás tak intenzívne ako v západnej Európe. Počtom u nás dominujú malé mestá od 5 do 10 tisíc obyvateľov (je ich 43). Pritom ale do r. 1950 najviac bolo miest do 5 000 obyvateľov (74), ktorých počet sa v ďalšom období najviac zmenšil a dnes ich je len 23. Dezintegráciou administratívne pripojených obcí po r. 1989 sa zmenšila aj skupina najväčších malých miest (s počtom obyvateľov od 10 do 20 000) - ich počet klesol z 36 na 32. Z hľadiska dominujúcich mestotvorných procesov väčšina našich malých miest je dnes v etape demografickej a ekonomickej stagnácie alebo na začiatku oživenia (Slavík 2002). Podľa toho istého autora je možné rozdeliť malé mestá Slovenska do dvoch skupín aj podľa ich pôvodných funkcií. V prvej skupine sú historické mestá, väčšinou bývalé slobodné kráľovské mestá (banské a trhové) a šľachtické mestečká. Do druhej skupiny patria bývalé dediny, ktoré nadobudli mestský vzhľad v 20. storočí vďaka lokalizácii nových funkcií (priemysel, dopravné uzly, kúpele...).

15.2 Mestá strednej veľkosti

Sú to sídla do 100 000 obyvateľov. V roku 2009 v nich žila približne tretina mestských obyvateľov sveta (1,15 mld obyvateľov, ale počítané spolu s malými mestami). Táto veľkostná skupina miest je teda v súčasnosti vo svete najvyhľadávanejšia pre život. Zároveň podľa projekcií OSN (World Urbanization Prospects, The 2009 Revision) bude v nasledujúcom období (do r.2025) najintenzívnejšie rásť a hodnotami rastu 2,8% ročne predstihne aj skupinu veľkomiest a miliónových miest, ktoré rástli najviac doteraz (obr.31). Výrazný rast zaznamenávajú znova tieto mestá v ekonomicky silných krajinách - najmä vďaka suburbanizácii až deurbanizácii a vďaka dekoncentracii obyvateľstva aj pracovných miest smerom von z najväčších veľkomestských útvarov. Časť veľkomestského obyvateľstva sa nepresúva priamo do vidieckych a suburbánnych sídiel, ale práve do miest menšej veľkosti, ktoré poskytujú vyšší štandard vybavenosti ako vidiecke sídla alebo nové suburbia a zároveň nemajú nevýhody veľkomiest. Nové stredne veľké mestá vznikajú v zázemí miliónových aglomerácií - buď rozrastaním ich

satelitov (USA) alebo plánovitým budovaním „záhradných miest“ na odľahčenie preťažených metropolí (Londýn). Na Slovensku je v tejto kategórii 38 miest.

Obr.31 Vo svete v súčasnosti najviac rastie populácia malých a stredných miest



Zdroj: World urbanization prospects, the 2009 revision (2010), upravené

15.3 Veľkomestá

Mestá od 100 000 do 1 000 000 obyvateľov sú tou veľkostnou kategóriou miest, ktorá v súčasnosti rastie najmenej: podľa zdrojov OSN (World Urbanization Prospects, The 2009 Revision) do r.2025 bude v nich pribúdať len 1,46% obyvateľov ročne. Pritom v druhej polovici 20. storočia patrila veľkomestská urbanizácia (spojená s industrializáciou) k najvýraznejším procesom v spoločnosti. V roku 1875 bolo na svete 190 veľkomiest, v roku 1970 už ich bolo takmer 2 000 a v roku 1990 asi 2 500. V západnej Európe pritom búrlivý rozvoj veľkomiest začal spomaľovať až stagnovať už v 50. rokoch, kým napríklad vo východnej Ázii sa prudko zrýchlil až v 90. rokoch 20. storočia. Slovensko má v tejto kategórii len dve mestá: Bratislava sa cez hranicu 100 000 obyvateľov dostala po r.1920 a Košice po r. 1960.

15.4 Miliónové mestá

Mestá s počtom obyvateľov od jedného do desiatich miliónov dnes obýva približne 29% mestskej populácie sveta. OSN (World Urbanization Prospects, The 2009 Revision) odhaduje rast v tejto veľkostnej kategórii miest do r.2025 na 2,65% ročne. V r.1900 len Londýn a Paríž mali viac ako 1 milión obyvateľov, v r. 1950 už bolo takýchto miest na Zemi 70 (dnes ich má viac napríklad samotná Čína). 71% z miliónových miest vtedy ležalo v severnom miernom pásme, čiže v ekonomicky vyspelých štátoch, pritom dnes je to už len 25%. V r.2009 bolo na Zemi približne 406 miliónových miest a do r.2025 sa ich počet zvýši na 552. Najviac miest tejto veľkosti pribudne v Číne, Indii, na severnom pobreží Guinejského zálivu v Afrike a na východnom pobreží Brazílie. Miliónové mestá sú často hlavnými mestami štátov. V najchudobnejších regiónoch sa práve v ich veľkosti a postavení prejavuje nerovnomernosť vývoja sídelných systémov štátov - napríklad

Luanda ako hlavné mesto Angoly dosiahla veľkosť 1 milióna obyvateľov skôr, ako druhé najväčšie mesto v štáte dosiahlo 100 000 obyvateľov. Vo vyspelých regiónoch rastú mestá tejto veľkosti najviac v USA, hlavne vďaka ich veľkej príťažlivosti pre imigrantov z rozvojového sveta.

15.5 Megamestá

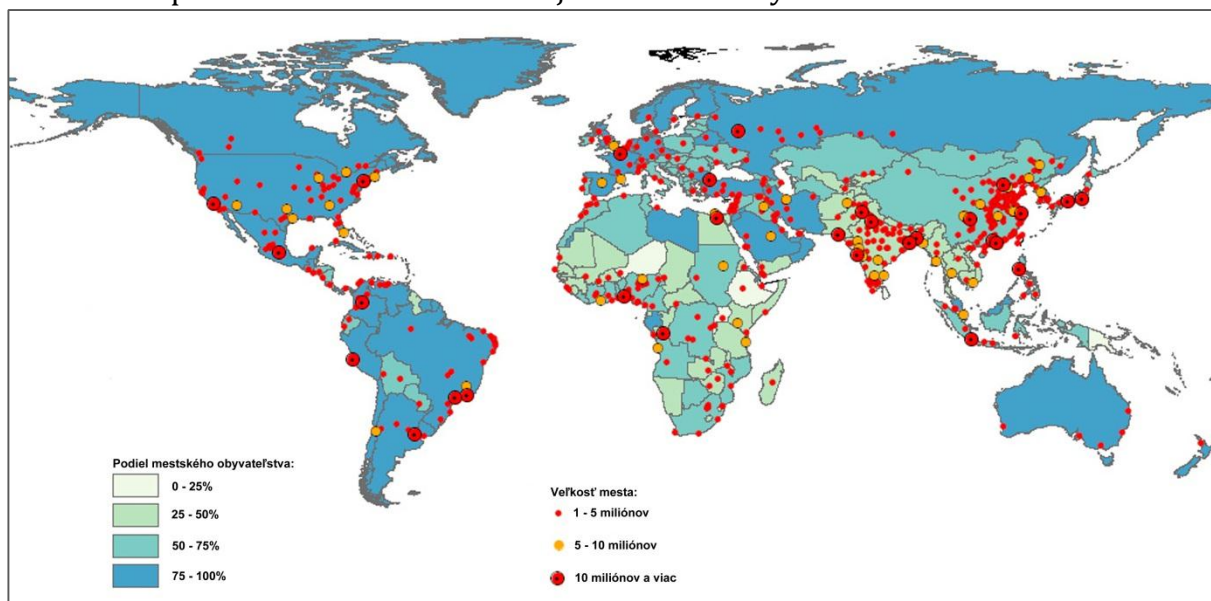
V globálnych štatistických prehľadoch sa objavujú od 70. rokov 20. storočia ako nová kategória pre najväčšie urbánne celky sveta. Dnes sú definované ako sídelné útvary, ktoré majú počet obyvateľov vyšší ako 10 000 000 (v minulosti to bolo 5 a neskôr 8 miliónov). Nie je už možné uvažovať o nich ako o jednoduchých mestských útvaroch s jediným jadrom. Prvým dôvodom je ich značná rozloha (až tisíce km²), kde by boli pri klasickom modeli rozvoja neúmerné nároky na presuny obyvateľov. Druhým dôvodom je ich dlhodobý dynamický rast z viacerých susedných mestských jadier zároveň, ktoré sa po čase zrástli do jedného celku. Sú skôr veľkými, súvislými urbanizovanými územiami s nepravidelným výskytom jednotlivých funkčných areálov (konurbácie, megalopolis). Napríklad dnešné najväčšie megamesto Tokyo s 36,5 miliónmi obyvateľov zahŕňa takmer 90 miest, administratívne samostatných a v minulosti aj priestorovo izolovaných. Pritom niektoré z nich (Yokohama, Kawasaki, Chiba...) patria samotné medzi najväčšie mestá Japonska.

V r. 1950 existovali len 2 megamestá - New York s 12,3 miliónmi a Tokyo s 11,3 miliónmi obyvateľov. V r. 1975 sa pridalo Ciudad de México (vtedy 10,7 mil.). Odtedy vznikli v bohatých postindustriálnych štátoch len 4 ďalšie megamestá (Los Angeles, Paríž, Moskva, Osaka), ale až 9 ich vyrástlo v Ázii, 3 v Južnej Amerike a 2 v Afrike, čo upozorňuje na výrazný trend kvantitatívnej urbanizácie v rozvojovom svete a na obrovské problémy s tým spojené. V r. 2009 žil v megamestách takmer každý dvadsiaty obyvateľ Zeme a tento podiel bude pravdepodobne v najbližších desaťročiach rásť. Podľa zdrojov OSN (World Urbanization Prospects, The 2009 Revision) dnes v 21 megamestách žije 9,4% mestských obyvateľov sveta. Do r. 2025 sa tento podiel zväčší na 10,3% a pribudnú nové megamestá, hlavne v rozvojovom svete: 5 v Ázii, 2 v Latinskej Amerike a 1 v Afrike (obr.32).

Vzhľadom k veľkosti megamiest je pozoruhodný aj ich dynamický rast, čo svedčí o dôležitej úlohe metropolizácie a megalopolizácie v súčasnosti. Rast megamiest však treba chápať ako výrazne regionálne diferencovaný. Najmenej dnes rastú tieto útvary v ekonomicky vyspelých oblastiach - jednak kvôli regulácii ich rozvoja zo strany štátnej plánovacej administratívy, jednak kvôli nízkemu celkovému prírastku v týchto štátoch. Najrýchlejšie rastú najmladšie megamestá v chudobných krajinách (Lagos asi o 5% ročne, Dháka o 5,5% ročne), čo svedčí o prebiehajúcej etape búrlivej kvantitatívnej urbanizácie na ich území. Napriek tomu v prognózach do roku 2025 sa očakáva spomalenie asi na polovicu dnešných hodnôt rastu v rámci celej kategórie megamiest. Súvisí to s celkovým trendom znižovania prirodzeného prírastku v regiónoch s demografickou explóziou. Aj napriek tomu budú megamestá s 3,2% ročného rastu v najbližšej budúcnosti na prvom mieste medzi veľkostnými kategóriami miest.

Podiel obyvateľov v jednotlivých veľkostných skupinách miest sa výrazne mení aj podľa regiónov. Európa je charakteristická vyšším podielom miest do 500 000 obyvateľov, v ktorých tu žije asi 67% obyvateľov miest. V mestách nad 5 miliónov je to len 8%. Podobne je na tom Afrika (v r.2009 58% a 9%), ale tu treba upozorniť na rýchlo sa rozbiehajúcu veľkomestskú urbanizáciu, ktorej dynamika rýchlo mení uvedený pomer v prospech najväčších miest. Naproti tomu v severnej Amerike je koncentrácia do veľkých miest značná (asi 20% obyvateľstva miest), pričom v mestách do 500 000 obyvateľov žije len asi 37% mestského obyvateľstva. Podobne je na tom Oceánia, Ázia a Latinská Amerika.

Obr.32 Predpokladané rozmiestnenie najväčších mestských útvarov v roku 2025



Zdroj: World Urbanization Prospects, the 2009 revision (2010), upravené

16. VZŤAH MEDZI VEĽKOSŤOU A PORADÍM MESTA V SÍDELNOM SYSTÉME

Je pozoruhodným faktom, že rozdelenie miest podľa ich veľkosti vykazuje vysoký stupeň pravidelnosti v rámci rôznych krajín aj časových období (Reed 2002). Veľkosť konkrétneho mesta v porovnaní s ostatnými sídlami v relatívne izolovanom sídelnom systéme (akým je napríklad územie štátu) nie je náhodná, ale do značnej miery vyplýva z východiskových podmienok, z postavenia tohto mesta v sídelnom systéme a zo vzťahov k ostatným sídlam. Napríklad M. Jefferson (1939) sa venoval problému dominancie najväčšieho mesta v štáte a jeho vplyvu na veľkosť ostatných miest. Definoval „**pravidlo prvého mesta**“ (primate city law), podľa ktorého v každom štáte by malo existovať jedno dominantné mesto, najvýraznejšie reprezentujúce ekonomiku štátu, výrazne väčšie ako ostatné, s najväčším vplyvom na svoje zázemie. Táto koncepcia ale neplatí všeobecne, najmä nie v štátoch s rozsiahlymi konurbáciami (USA, Kanada, Japonsko, Nemecko) alebo v štátoch s porovnateľne silnými lokálnymi metropolami s dlhou históriou urbánneho vývoja (Čína, India). S určitým stupňom zjednodušenia je možné hovoriť o najvyššej miere platnosti tohto pravidla pre tri príklady sídelných systémov:

- 1.) Prudko sa rozvíjajúce štáty, kde najväčšie mesto sústred'uje takmer všetok prichádzajúci kapitál a je preto aj cieľom imigrácie z vidieka za prácou. Zároveň sú to štáty s krátkou históriou urbánneho vývoja, väčšinou bývalé kolónie (Angola - Luanda).
- 2.) Malé štáty s vysokým stupňom ekonomickej centralizácie (Dánsko - Kodaň).
- 3.) Štáty, kde hlavné mesto bolo v minulosti centrom oveľa väčšieho územia (Uhorsko - Budapešť, Britské impérium - Londýn).

Veľkosť vedúceho mesta je hodnotená väčšinou dvoma spôsobmi:

- 1.) Ako podiel obyvateľov mesta z celkového počtu obyvateľov daného štátu (či regiónu)
- 2.) Ako podiel obyvateľov mesta z celkového počtu mestských obyvateľov štátu (regiónu).

Prahovou hranicou pre definovanie takéhoto mesta je zväčša koncentrácia 40% mestských obyvateľov posudzovaného územia v jednom meste (Szymańska 2009). Dnes je v ekonomicky vyspelých štátoch približne trikrát menej takýchto miest ako v rozvojových krajinách. Súčasným trendom je ale zároveň „oslabovanie hypertrofie prvých miest“. Viac ako 40% mestských obyvateľov, koncentrovaných v jedinom meste, bolo v r.1975 v 40 rozvojových štátoch, v r.2000 to bolo už len v 32 štátoch (Szymańska 2009). Svedčí to o začínajúcej dekoncentracii (bývania aj pracovných miest), ktorá je znakom rastúcej prosperity niektorých štátov (napríklad Kostarika, Kuwajt). Naopak v krízových oblastiach (Afghanistan, Zambia) je trend opačný.

Zákonitosti vzťahu veľkosti mesta a jeho poradia prvý raz analyzoval F. Auerbach (1913). Na základe empirických výskumov vo viacerých štátoch stanovil pravidlo, podľa ktorého je veľkosť sídla nepriamo úmerná jeho postaveniu v poradí sídiel daného sídelného systému a zároveň závisí od veľkosti najväčšieho sídla v systéme. Platnosť jeho práce bola mnohokrát diskutovaná a revidovaná. Z Auerbachových predpokladov vychádzal aj lingvista G.K. Zipf, ktorý na základe rozsiahlych empirických výskumov zaviedol takzvané „**pravidlo poradie - veľkosť**“ (nazývané aj Rank - size rule alebo Zipfovo pravidlo). Okrem jazykovedného a sociologického výskumu ho autor v deviatej kapitole svojej práce (Zipf 1949) aplikoval aj na systémy mestských sídiel. Základom pravidla je tvrdenie, že počet obyvateľov mesta závisí od jeho poradia a veľkosti najväčšieho mesta. Matematicky to možno vyjadriť jednoduchým vzťahom:

$$P_n = \frac{P_1}{n}$$

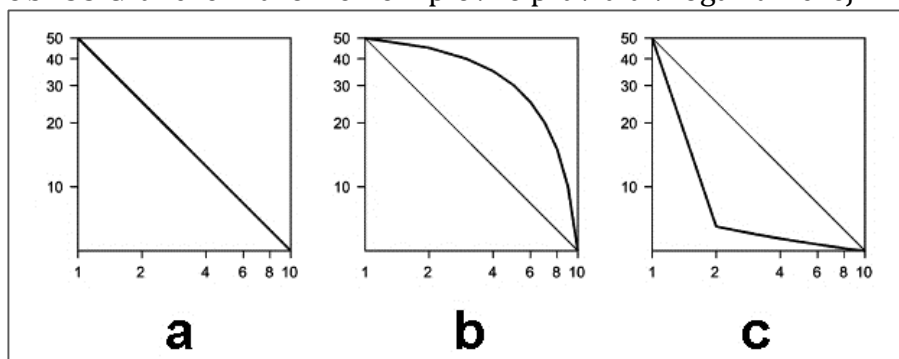
kde P_n je počet obyvateľov n-tého mesta, P_1 je počet obyvateľov najväčšieho mesta a n je poradie n-tého mesta v danej skupine miest. V ideálnom prípade platí, že druhé mesto v poradí má polovicu obyvateľov najväčšieho mesta, tretie mesto tretinu, štvrté štvrtinu a tak ďalej. Napríklad najmenšie mesto Slovenska by podľa tohto modelu malo mať v súčasnosti okolo 3100 obyvateľov ($P_n=431\ 000$, $n=138$). Ideálny stav možno chápať ako rovnováhu pôsobenia dvoch protikladných síl:

- 1.) Dekoncentračné tendencie sa usilujú v sídelnom systéme distribuovať obyvateľstvo rovnomerne do veľkého počtu menších miest. V tomto prípade žiadne z nich svojou veľkosťou v sídelnom systéme výrazne nedomínuje (príkladom môže byť Kanada).
- 2.) Centralizačné tendencie pôsobia opačne, v zmysle posilňovania dominancie jedného veľkého mesta. Až s veľkým odstupom nasledujú za ním ostatné mestá (Maďarsko). V súčasnosti sú v tomto smere extrémnymi prípadmi sídelné systémy postkoloniálnych rozvojových štátov, kde sa obyvateľstvo vďaka deformovaným

ekonomickým vzťahom často koncentruje len do jedného či dvoch veľkých miest. Napríklad Ghana mala v roku 2000 asi 350 miest, ale 34% mestského obyvateľstva žilo len v dvoch z nich - v Accre a Kumasi (Owusu 2005).

Zaujímavé je grafické znázornenie Zipfovho pravidla (obr.33). Ak vyjadríme vzťah veľkosti a poradia miest v grafe s logaritmickou mierkou, pričom na os x nanesieme poradie miest a na os y počet obyvateľov, v ideálnom prípade výsledkom bude skupina bodov, ktorých spojnicou je úsečka s negatívnym sklonom pod uhlom 45° (obr.33a). Ideálnemu rozdeleniu obyvateľstva do miest podľa tohto modelu sa blíži napríklad systém miest v Japonsku. V prípade dominancie dekoncentračných síl sa bude krivka, spájajúca jednotlivé mestá, nachádzať nad ideálnou líniou (obr.33b). To znamená, že mestá na druhom a na ďalších miestach v poradí sa svojou veľkosťou blížila veľkosti najväčšieho mesta. Teda reálne majú viac obyvateľov, ako by mali mať v rámci teoreticky vypočítaného „ideálneho“ stavu. Tento stav je bežný v štátoch s veľkými, intenzívne urbanizovanými oblasťami s väčším počtom približne rovnako veľkých miest. Príkladom je Nemecko alebo Kanada. V prípade dominancie koncentračných síl je to opačne: krivka reálneho stavu sa nachádza pod úsečkou, znázorňujúcou optimálny stav (obr.33c). Sídlnému systému dominuje jedno veľké mesto, ostatné mestá za ním svojou veľkosťou výrazne zaostávajú. Príkladom je Maďarsko, kde v Budapešti (1,8 milióna obyvateľov) žije asi 18% obyvateľov štátu a Debrecín, druhé mesto v poradí, má iba 200 000 obyvateľov.

Obr.33 Grafické znázornenie Zipfovho pravidla v logaritmической mierke



Zdroj: archív autora

Pravidlo poradia a veľkosti miest nie je zákonom nevyhnutného správania sídelných systémov, ale je štatistickou tendenciou, ktorá sa objavuje pri zohľadnení veľkého množstva prípadov. Pritom si nenárokuje jednoznačné teoretické závery (Ivanička 1983). Grafické znázornenie slúži najmä na uvedenie si charakteristických znakov rozloženia mestského obyvateľstva v jednotlivých sídelných systémoch a na ich vzájomné porovnanie. Na grafe reálneho sídelného systému by bolo zrejmé, že spojnice medzi bodmi (reprezentujúcimi mestá v jednom štáte alebo regióne) nemá konštantný sklon. Niekde sa od ideálnej úsečky vzdaluje, inde sa k nej približuje a úseky s rovnakým sklonom sú oddelené viacerými „zlomami“. Svedčí to zväčša o skutočnosti, že v danom štáte nefunguje len jeden, rovnomerne sa rozvíjajúci sídelný systém, ale pravdepodobne viac menších, ktoré sa vyvíjajú do istej miery samostatne a medzi sebou navzájom majú len slabšie väzby. Takisto je možné do jedného grafu umiestniť krivky jedného sídelného systému z viacerých časových období a sledovať tak postup jeho urbanizačného vývoja. Napríklad Stewart (1958) na základe údajov o mestách 70 krajín zistil, že reálna veľkosť miest na druhom a ďalších miestach bola v sledovanom období väčšinou menšia, ako by

mala byť podľa Zipfovho pravidla. Odlišný priebeh krivky od tzv. normálneho usporiadania vyvoláva záujem o príčiny takéhoto urbanizačného vývoja. Odpovede si môžu vyžadovať analýzu historického vývoja teritoriálnej delby práce, dopravných, administratívnych a politických faktorov, špecializácie priemyslu a podobne (Ivanička 1983).

Grafické znázornenie Zipfovho pravidla môže takisto uľahčiť prognózovanie ďalšieho rastu miest v sídelnom systéme, prípadne môže prispieť k snahe o reguláciu ich rastu s cieľom ovplyvniť tvar výslednej krivky (a v realite teda ovplyvniť budúcu podobu celého sídelného systému).

17 MESTO A ZÁZEMIE

Na rozdiel od mesta vidiecke sídlo je (teoreticky) sebestačnou sídelnou jednotkou, ak berieme do úvahy len krytie základných potrieb jeho obyvateľov. Existencia mesta naopak závisí od potrieb jeho zázemia. Žiadne mesto neexistuje izolovane od ostatných sídiel, vždy sú prítomné veľmi intenzívne (a v priestore a čase intenzívne sa meniace) vzťahy mesta s jeho okolím. Preto ak sme v predchádzajúcich kapitolách vnímali mesto ako izolovanú entitu a skúmali sme hlavne jeho vnútornú štruktúru, v tejto kapitole sa naopak budeme venovať práve vzťahu mesta k iným sídlam a krajine v jeho okolí. Mesto budeme vnímať najmä vo vzťahoch s jeho najbližším okolím - čiže so zázemím, s ktorým sa navzájom ovplyvňujú.

Ak výrazne zjednodušíme vzťah medzi mestským a vidieckym sídlom, môžeme za jeden z hlavných rozdielov medzi nimi považovať odlišný vzťah k ich zázemiu, daný okrem iného aj odlišným spôsobom napĺňania potrieb obyvateľov. Ak v tomto zmysle podobne zjednodušíme potreby obyvateľov sídla, dostaneme predstavu o vlastnostiach (veľkosti, tvare, funkciách...) zázemia, ktoré tieto potreby napĺňa. Ak zanedbáme aj samozrejmé rozdiely vo veľkosti zázemí vidieckeho a mestského sídla (vyplývajúce z rozdielneho počtu obyvateľov a z rôznej dôležitosti sídiel), podstatný rozdiel je v tvare a vo funkciách zázemí oboch typov sídiel:

- 1.) Obyvateľstvo vidieckeho sídla teoreticky kryje svoje základné potreby (potraviny, voda, materiály na odev a obuv, stavebný materiál, nástroje...) využívaním svojho bezprostredného zázemia (chotár, katastrálne územie, pobrežné vody...). Jeho typickými prvkami sú poľnohospodárske pozemky, lesy, vodné toky a plochy, lovné revíry, banské diela. „Nadstavbové“ potreby (služby, priemyselný tovar...) nečerpá z bezprostredného a kompaktného okolia (lebo v ňom ležia len jemu podobné sídla, ktoré nadstavbové potreby neposkytujú), ale z obmedzeného počtu izolovaných lokalít vo svojom dosahu, kde sa tieto funkcie vyskytujú - čiže z miest.
- 2.) Mesto naopak vzniklo vďaka dopytu po „nadstavbových“ potrebách v spoločnosti (obrana, obchod, administratíva, vzdelávanie, zábava...). Ich poskytovatelia sa sústreďujú na území samotného mesta a tieto potreby si kryjú z vlastných zdrojov (mestoobslužné funkcie). Dôležitejšie pre existenciu mesta je ale poskytovanie týchto potrieb obyvateľom zázemia - kompaktného priestoru, rozloženého v okolí mesta, niekoľkonásobne väčšieho v porovnaní s rozlohou mesta samotného. Sú to takzvané mestotvorné funkcie mesta. Zázemie zas na oplátku dodáva do mesta primárne potreby (suroviny na výrobu potravín, odevov, nástrojov...). Toto zázemie mesta je tvorené mestskými aj vidieckymi sídlami (spravidla menšími a menej dôležitými ako

dané mesto) a samozrejme nezastavanou krajinou, poskytujúcou zdroje surovín, rekreačný priestor, ekosystémové služby a podobne.

Takýmto spôsobom, na základe vzájomnej užitočnosti, nenahraditeľnosti a del'by práce, čiže v procese vzájomnej výmeny osôb, tovarov, služieb a informácií sa formuje vzťah mesta a jeho zázemia. Dochádza ku zmenám na oboch stranách. Tieto zmeny sú veľmi dynamické:

- 1.) **V priestore:** v menšej vzdialenosti od mesta a v podmienkach rýchleho rozvoja mesta sa zázemie mení rýchlejšie, vo väčšej vzdialenosti a pri stagnácii vývoja mesta pomalšie. Takisto platí, že zmeny sú spravidla výraznejšie v zázemí väčších miest.
- 2.) **V čase:** mesto predpriemyselnej epochy bolo produktom svojho regiónu, kým súčasný región je produktom svojho mesta (George 1956).

Zázemie mesta nemôže byť stotožnené len so samotnými sídlami v okolí mesta, aj keď medzisídlné vzťahy je vidieť najlepšie (dochádzka obyvateľov, dodávka tovarov, územno-správna hierarchia a podobne sa odohrávajú medzi jednotlivými sídlami). Dôležitú úlohu majú aj vzťahy mesta ku krajine mimo sídiel v jeho zázemí (k rekreačným priestorom, pozemkom pre výstavbu, lesom, poliam, zdrojom nerastných surovín...).

Ako píše Szymańska (2008), vzťahy mesto - región a samotné zázemie mesta sa formujú jednak na základe konkurencie (súťaž susedných miest o zóny svojho vplyvu), ale na druhej strane aj na základe regionálnej spolupráce a priestorovej del'by práce (v prípade susedných miest, špecializovaných na rozdielne funkcie). Vplyv mesta v jeho okolí sa prejavuje v rôznej intenzite a rôznej vzdialenosti v dvoch aspektoch (Radváni 1980):

- 1.) Radiálnosť centripetálnych síl vytvára tzv. gravitačnú oblasť (oblasť vplyvu okolia na mesto)
- 2.) Centrifugálne sily vytvárajú tzv. záujmovú oblasť (oblasť vplyvu mesta na okolie).

Vzájomné prekrývanie obidvoch oblastí tvorí oblasť, ktorej hovoríme „zázemie mesta“. Ak by sme vedeli jednoznačne definovať odlišné vlastnosti, ktoré má mať na jednej strane mestský a na druhej vidiecky priestor (alebo sídlo), zázemie mesta by sme mohli chápať z tohto zorného uhla ako neostro ohraničenú a dynamicky premenlivú zónu, v ktorej sa prvky mestskosti a vidieckosti miešajú, ale nie je možné určiť, či ide o mesto alebo vidiek.

Zložitosť vzťahov medzi mestom a jeho zázemím sa prejavuje v nejednotnosti prístupov k tomuto problému, v nejednotnosti definovania pojmu „zázemie mesta“ aj v nejednotnosti terminológie. Používané sú názvy ako mestská periféria, urbánno-rurálne kontinuum, okolie mesta, zázemie mesta, prímestská zóna, urbanizovaná zóna, suburbánna zóna, mestsko-vidiecka zóna, mestský tieň, sféra vplyvu mesta a iné. Niekedy sú používané aj viaceré názvy zároveň na odlíšenie jednotlivých vrstiev okolia mesta, inokedy naopak - rovnaký názov sa v rôznych koncepciách používa v odlišných významoch. Presné definície používaných termínov nie sú ale nevyhnutne potrebné, pretože dôležité je pochopiť najmä vzťahy v danom priestore medzi mestom a jeho zázemím.

17.1 Členenie zázemia mesta

Vo väčšine prípadov nestačí na vysvetlenie vzťahov medzi mestom a jeho zázemím idea mestsko-vidieckeho (urbánno-rurálneho) kontinua, ktoré nie je vnútorne podrobnejšie

členené a ktoré je charakteristické len plynulou zmenou svojich vlastností smerom von od hraníc mesta. Preto existuje množstvo pokusov definovať v rámci zázemia mesta jednotlivé jeho sféry. Väčšinou sú koncentricky usporiadané okolo mesta. Základom ich vyčlenenia je rôzne množstvo a rôzna intenzita vzťahov, meniacich sa so zmenou vzdialenosti od mesta. Týka sa to najmä centrálnych funkcií, ktorých dosah na zázemie sa znižuje s rastom vzdialenosti od daného mesta (Szymańska 2008). Na tomto predpoklade postavil Chabot už v r. 1948 delenie zázemia mesta na tri hlavné zóny:

- 1.) **Vnútoraná predmestská zóna** (la banlieue immédiate) je úzky pás, v rámci ktorého sa vytvorili špecifické formy mestsko-vidieckeho života, ale vplyv mesta je tu viditeľne dominantný. Zástavba je odlišná od mesta aj dediny, veľká väčšina obyvateľov dochádza každý deň do centra. Väčšina sídiel má prevažne obytnú funkciu a niektoré aj čiastočne mestskú zástavbu. Veľké rozlohy zaberajú poľnohospodárske pozemky s intenzívnym hospodárením záhradníckeho typu, využívajúce bezprostredný odbyt v meste. Lacnejšie stavebné pozemky ako v meste sú príčinou živeľnej výstavby mnohých obytných aj pracovných štvrtí, len voľne napojených na mesto. Čím je mesto staršie a väčšie, tým výraznejšie má sformovanú predmestskú zónu. Napríklad predmestská zóna Paríža zahŕňa susedné štyri departmenty, spolu asi 12 000km² (Kiełczewska-Zaleska 1974). Mladé, napríklad priemyselné mestá často takúto zónu nemajú, aj keď sa rýchlo rozvíjajú.
- 2.) **Stredná predmestská zóna** (la banlieue moyenne) má s mestom intenzívne ekonomické a kultúrne vzťahy, ale tie nie sú príčinou fyziognomických zmien sídiel a ich nadmerného zahusťovania. Typická je nízkopodlažná zástavba vidieckeho typu, ale dediny majú výrazný podiel obyvateľov s nerolníckym zamestnaním. Poľnohospodárstvo je stále nastavené na dodávky mliečnych výrobkov, kvetov, zeleniny a iných, skaze rýchlo podliehajúcich produktov do mesta. Aj každodenná dochádzka do mesta je ešte možná a aj častá, aj keď už nie plošne, ale selektívne, v závislosti na vzdialenosti od dopravných ťahov. Väčšinu svojich potrieb si obyvateľstvo tejto zóny kryje v meste, ale už v nej vznikajú aj malé centrá obsluhy v rámci existujúcich vidieckych sídiel. Novým prvkom sú rekreačné oblasti (so sezónne alebo aj celoročne využívanými budovami a infraštruktúrou), ktoré sa sústreďujú v najatraktívnejších lokalitách. Život v tejto zóne stále dominantne ovplyvňuje mesto, ale jeho vplyv už nestačí na to, aby zmenil krajobraz a poľnohospodársky charakter krajiny.
- 3.) **Vonkajšia predmestská zóna** (la grande banlieue) je už charakterizovaná minimálnou dennou dochádzkou do mesta, ale sú tu pravidelné presuny v intervale niekoľkých dní, prípadne na konci týždňa. Časté sú presuny odtiaľto smerom k mestu alebo priamo do mesta, spojené s hľadaním alebo zmenou zamestnania. Preto tu môže byť aj nižšia hustota zaľudnenia ako vo väčších vzdialenostiach od mesta, odkiaľ sa už migrovať k mestu neoplatí. Dodávky poľnohospodárskych produktov do mesta už sa zväčša nerealizujú priamo, ale cez sieť sprostredkovateľov a obchodníkov. Časté sú tu malé mestečká, poskytujúce základné služby (základné školstvo, servis agrotechniky, obchody s potravinami, lekári prvého kontaktu...), pre ktoré je mesto už príliš vzdialené. V oblasti špecializovaných funkcií (súdnictvo, kultúra, odborné školy, nemocnice...) ostávajú ale vzťahy s mestom pevné. Vonkajšia zóna zázemia mnohomiliónového metropolitného mesta môže zahrnúť celý štát alebo dokonca časť svetadielu (Kiełczewska-Zaleska 1974).

Vzťahy mesta a jeho zázemia však nie sú formované len kvantitou a intenzitou vzájomných vzťahov, ale aj ich kvalitou, pravidelnosťou a plánovitosťou. Preto niektorí

autori (Schöller 1953, Maik 1992, Szymańska 2009) rozlišujú ešte dve úrovne kategorizácie zázemia mesta, vychádzajúc z terminológie, ktorá sa objavila v nemeckých geografických školách na konci 19. storočia:

- 1.) **Umland** alebo vnútorné zázemie či sféra vplyvu mesta, kam môžeme zaradiť všetky tri vyššie spomenuté predmestské zóny (tak ako ich definuje Chabot, 1948). Hlavným znakom je zreteľná pravidelnosť a trvalosť vzťahov mesta a zázemia aj napriek poklesu intenzity vzťahov s rastúcou vzdialenosťou od mesta (napríklad denná alebo z väčšej vzdialenosti týždenná dochádzka za prácou, do škôl, za nákupmi...).
- 2.) **Hinterland** alebo vonkajšie, vzdialenejšie zázemie, chápané ako priestor vzájomnej konkurencie viacerých miest. Dôsledkom tohto súperenia a hlavným znakom hinterlandu je teda len sporadický, častokrát neodhadnuteľný alebo nepredpovedateľný výskyt vzťahov s konkrétnym mestom (napríklad občasná návšteva divadla). Z hľadiska dochádzky do mesta nepatrí hinterland do denného systému konkrétneho mesta, zároveň ale patrí do sféry slabnúceho vplyvu viacerých susedných miest zároveň.

Treba zároveň upozorniť na nejednoznačné chápanie pojmov Umland a Hinterland jednotlivými autormi napriek tomu, že sú používané už niekoľko desaťročí. V niektorých prípadoch sú dokonca chápané ako synonymá. Prehľad rôznych významov pojmov Umland a Hinterland uverejnil napríklad už van Cleef (1941), práve s cieľom ustáliť ich definovanie.

Ohraničenie jednotlivých zón zázemia mesta a opis ich vnútornej štruktúry musí nutne vychádzať z precízneho štúdia vzťahov v priestore a z terénneho výskumu. Hlavnú úlohu pri tom hrajú údaje o dopravných a komunikačných tokoch (počty spojov hromadnej dopravy, počty telefónnych hovorov, počty cestujúcich osôb a podobne) a údaje o mieste bydliska tých ľudí, ktorí využívajú služby mesta alebo pracujú priamo na jeho území. Na tomto základe definoval napríklad Verešík (1956b) v zázemí Trnavy dva typy zázemia, ktoré ešte ďalej podrobnejšie rozčlenil (obr. 34). Charakteristika jednotlivých častí zázemia Trnavy pomôže porozumieť aj všeobecným zákonitostiam fungovania vzťahu mesta a jeho zázemia:

- 1.) **Vlastné zázemie, gravitujúce iba k Trnave**, ktoré môžeme stotožniť s pojmom Umland. V jeho rámci definoval autor ešte podrobnejšie tri zóny, ktoré môžeme stotožniť s tromi typmi predmestských zón podľa Chabota (1948):
 - a.) **Zázemie bezprostredne spojené s mestom** obsahovalo dve obce (Modranka a Hrnčiarovce), ktorých obyvatelia nakupovali výlučne v meste, dochádzali tam peši alebo na bicykli (do mesta sa dalo dostať do 30 minút) a pracovali zväčša v nepoľnohospodárskych zamestnaniach priamo v meste. Intenzívne záhradníctvo bolo zamerané na dodávky zeleniny do mesta.
 - b.) **Zázemie veľmi úzko spojené s mestom** tvorila hranica dochádzky na denný trh a kryla sa so sférou vety „Idem do mesta“. Územie malo tvar kruhu s polomerom 8-10km, popri pešej doprave už sa výraznejšie presadzovala aj cestná a hlavne železničná. Stále to bola sféra dennej dochádzky do mesta (14 obcí, 15 000 obyvateľov, 190km², dostupnosť do mesta od 30 do 60 minút).
 - c.) **Zázemie úzko spojené s mestom** malo už tvar menej pravidelný, pretiahnutý pozdĺž železnice v smere na severozápad. Bolo sférou zásobovania mesta mliečnymi výrobkami a sférou odberu dennej tlače, ale aj sférou týždennej dochádzky do práce, ku všeobecným lekárom a do okresných úradov, za nákupom

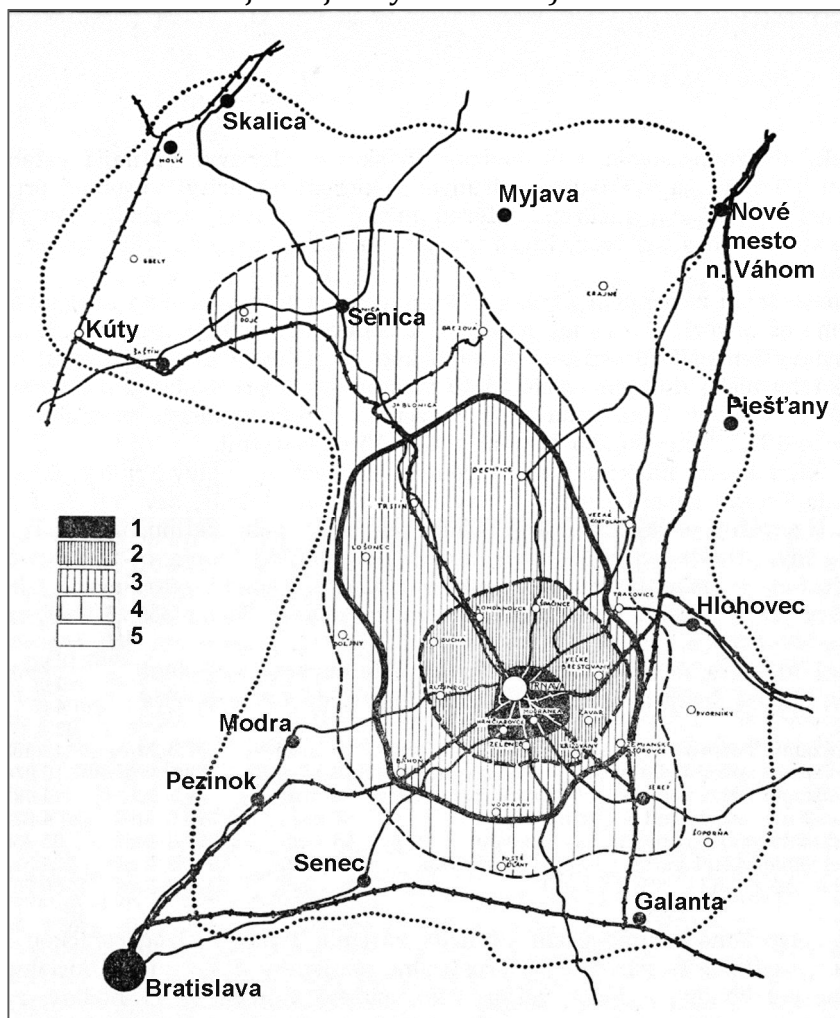
občasných potrieb. Malo takmer 500km² a takmer 45 000 obyvateľov v 40 obciach. Do mesta sa dalo dostať do hodiny, najviac do 90 minút.

2.) **Zázemie, inklinujúce síce niektorými vzťahmi ešte k Trnave, ale gravitujuce už viac k iným mestám.** Je možné stotožniť ho s pojmom Hinterland. Aj túto zónu autor ďalej člení, v tomto prípade na dve zóny:

d.) **Zázemie voľne spojené s mestom** bolo oblasťou intenzívnej imigrácie do Trnavy, oblasťou dochádzky k odborným lekárom, ale už nie dochádzky do zamestnania a do škôl. Dostupnosť mesta sa pohybovala okolo 90 minút.

e.) **Zázemie veľmi voľne spojené s mestom** bolo oblasťou len príležitostných návštev Trnavy, napríklad kvôli mesačným trhom, kúpe špeciálnych tovarov či kvôli návšteve v nemocnici. Dosiahnuteľnosť mesta sa zväčšila až na 4 hodiny z najvzdialenejších sídiel. Autor toto územie charakterizoval ako širšiu prechodnú zónu postupného zanikania vplyvov mesta na okolité územie.

Obr.34 Intenzita vzťahov Trnavy s jej zázemím (1-3 zázemie inklinujúce len k Trnave, 4-5 zázemie inklinujúce aj k iným mestám)

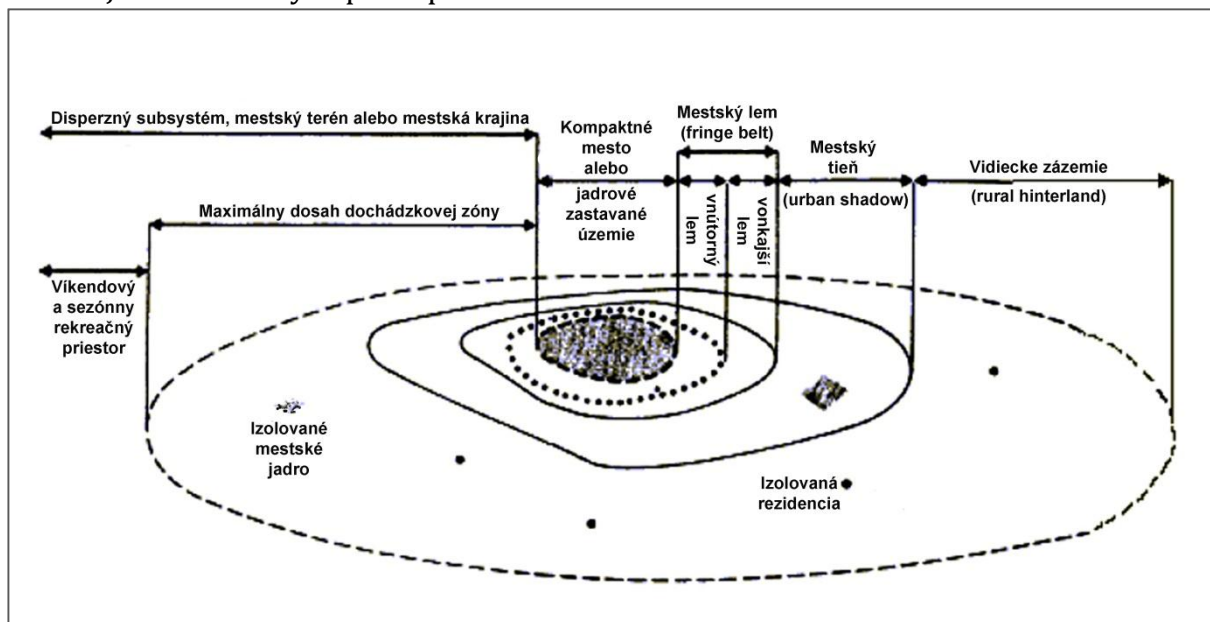


Zdroj: Verešík (1956b), upravené

Pre porovnanie uvádzame ešte jeden podobný prístup k definovaniu jednotlivých zón v zázemí mesta (obr.35), ktorý prezentuje Carter (1995). Jadrové mesto stotožňuje s jeho zastavaným územím, nasledujú mestský a mestsko-vidiecky okraj (urban fringe, urban-rural fringe), ktoré sú zónami najtesnejších vzťahov mesta so zázemím. Vplyv

mesta v nich prevláda, sú to zóny najintenzívnejšej dennej dochádzky. Nasleduje mestský tieň (urban shadow), kde síce vplyv mesta je stále jednoznačný, ale so vzdialenosťou slabne. Krajina už má prevažne vidiecky charakter a obyvateľstvo prevažne nemestské zamestnanie. Poslednou zónou je vidiecke zázemie (rural hinterland), kde vplyv mesta je takmer nebadateľný, napriek tomu aj táto oblasť je s mestom spojená neustávajúcim tokom informácií, tovarov a obyvateľstva. Za jej hranicami je už územie, kde si vplyv delia aj ostatné susedné mestá - napríklad jeho spoločným využívaním na víkendovú alebo sezónnu rekreáciu (letné sídla, chaty a chalupy...).

Obr.35 Jeden z mnohých prístupov k členeniu zázemia mesta.



Zdroj: Carter (1995), upravené

17.2 Typy väzieb medzi mestom a zázemím

Kiełczewska-Zaleska (1974) upozorňuje na fakt, že takmer nezávisle od formovania zázemia dochádzky a služieb sa formujú okolo mesta aj odlišné typy zázemia, spojené s inými ľudskými činnosťami. Ich sféry vplyvu nie je možné jednoducho včleniť do schém, zviazaných so službami a centrálnymi funkciami, aj keď na vlastnosti zázemia mesta výrazne pôsobia. Vyplýva to z odlišného správania sa jednotlivých ľudských činností v priestore. Ak vezmeme do úvahy všetky vzťahy medzi mestom a zázemím, môžeme ich pre lepšie pochopenie rozdeliť do šiestich základných kategórií:

- 1.) **Demografické väzby** súvisia s migráciou ľudí a preto so zmenami počtu a štruktúry obyvateľstva v mestách a v ich zázemí. Mestá sa imigráciou zväčšujú a prirodzený prírastok na vidieku už nestíha vyrovnať ubúdanie vidieckeho obyvateľstva emigráciou. Preto najmä vo vzdialenejšom zázemí mesta obyvateľstvo starne rýchlejšie a tento priestor sa často stáva až depopulačným. Naproti tomu do miest prichádza mladé a ekonomicky najaktívnejšie obyvateľstvo, čo ďalej zväčšuje ekonomické aj demografické výhody rozvoja mesta oproti jeho zázemiu. V dôsledku suburbanizácie sa ale mestá (najmä ekonomicky vyspelých oblastí) môžu aj vyludňovať a to zas prináša z hľadiska demografickej perspektívy výhody ich najbližšiemu (suburbánnemu) zázemiu.

- 2.) **Zásobovacie väzby** súvisia s produkčnými činnosťami v poľnohospodárstve a priemysle - teda s dodávkami surovín do podnikov v meste a s dodávkami výrobkov konečným spotrebiteľom (ovplyvňovaním smeru dopravných trás, intenzity a smeru dochádzky zamestnancov do veľkých podnikov a podobne). Príkladom je jeden z najväčších priemyslových podnikov na Slovensku, hutnícky kombinát pri Košiciach, ktorý od svojho vzniku v 60. rokoch 20. storočia významne ovplyvňuje vzťahy v širšom zázemí mesta Košice. Tejto problematike bola venovaná rozsiahla štúdia (Ivanička 1964). Pri dnešnej úrovni dopravy a globalizácie ale môžu byť do mesta dodávané aj rýchlo sa kaziace výrobky doslova z celého sveta (napríklad tropické ovocie, kvety). Tradičné modely špecializácie poľnohospodárskej produkcie v závislosti na vzdialenosti od mesta (napríklad Thünenov) prestávajú preto platiť. Platí to aj naopak: mesto môže niektoré svoje produkty dodávať napríklad na zámorské trhy vo väčšej miere ako do svojho najbližšieho zázemia, v ktorom pre ne nemusí byť odbyt (napríklad luxusné automobily).
- 3.) **Väzby verejných služieb**, akými sú zdravotníctvo, školstvo, kultúra, obchod a podobne sú takisto ako zásobovacie väzby typickým príkladom fungovania centrálnych funkcií, poskytovaných v meste obyvateľom zázemia aj mesta samotného. Sú vyjadrené najmä intenzitou dochádzky zo zázemia do mesta (do škôl, za nákupmi...). Rozdielom je nehmotná povaha ponúkaných produktov, preto aj formovanie zázemia mesta sa riadi inými pravidlami ako v prípade zásobovacích vzťahov. Napríklad kapitál a investície na rozdiel od materiálnych produktov majú už niekoľkostoročnú tradíciu šírenia do celého sveta. Preto sú najvplyvnejšími mestami s celosvetovým zázemím sídla najväčších svetových burzových, bankových a poisťovacích inštitúcií.
- 4.) **Administratívne a politické väzby** sú na rozdiel od predchádzajúcich väčšinou vzťahmi v presne vymedzenom území (okres, kraj, volebný obvod, diecéza a podobne), pretože ak má byť mesto strediskom správy určitého územia, to musí byť definované v priestore čo najpresnejšie v záujme spravodlivého a efektívneho delenia kompetencií. Politické vplyvy mesta nemusia byť tak presne priestorovo definované, pretože sú prejavom ovplyvňovania mienky ľudí, napríklad prostredníctvom masovokomunikačných prostriedkov, ktoré presne vymedzený dosah nemajú (denná tlač, regionálne vysielanie televízie a rozhlasu a podobne).
- 5.) **Rekreačné väzby** významne menia funkcie aj vzhľad krajiny v zázemí mesta. Najbližšie okolie mesta slúži na každodennú krátkodobú rekreáciu (šport, prechádzky, záhradkárstvo...). Vo väčšej vzdialenosti dominuje strednodobá víkendová a pobytová rekreácia, staré domy sú menené na chalupy, sezónne a druhé bývanie, vznikajú pobytové rekreačné strediská. Príchodom chalupárov, chatárov a návštevníkov je priaznivo vyrovnávaná depopulačná tendencia a je vylepšovaná ekonomická situácia najmä periférnych sídiel. Masové rekreačné presuny z mesta do zázemia vedú k urbanizácii vidieka (obr.36).
- 6.) **Sociologické väzby** - návštevy príbuzných a známych, výmena skúseností, prenikanie zvykov, názorov, štýlu života z mesta do zázemia a naopak vyvolávajú vzájomné ovplyvňovanie v minulosti dvoch viditeľne odlišných „svetov mesta a dediny“. Intenzívnejšie väzby medzi mestom a zázemím dnes všeobecne vedú ku zblížovaniu komunít, životných hodnôt a k zjednocovaniu spôsobu života na dedine a v meste, čo sa následne prejavuje aj vo funkciách a výzore krajiny.

Obr.36 Rekreačné funkcie vytláčajú poľnohospodársky spôsob života: hospodárske budovy a maštale sú nahradzované penziónmi a hotelmi (Val Gardena, Taliansko)



Zdroj: archív autora

17.3 Charakter väzieb medzi mestom a zázemím

Na zázemie mesta je nutné pozerat' sa nielen z hľadiska kvality a kvantity vzťahov v jeho vnútri, ale aj z hľadiska priestorového rozmiestnenia a platnosti týchto vzťahov v jednotlivých častiach zázemia. Pre pochopenie geografických aspektov vzťahu medzi mestom a jeho zázemím je nutné vnímať aj to, akým typom regiónu je zázemie mesta z hľadiska jeho geometrickej charakteristiky a ako je tento región ohraničený. V humánnej geografii sa najčastejšie rozlišujú dva typy regiónov:

- 1.) **Nodálne regióny** - nazývané aj uzlové (nodus = uzol) alebo spádové. Sú typické oslabovaním sily väzieb medzi uzlom (mestom) a jeho okolím s rastúcou vzdialenosťou od uzla. Preto sú sledované vlastnosti nodálneho regiónu (podľa ktorých tento región vyčleňujeme) najcharakteristickejšie v okolí jeho uzla, teda mesta. Napríklad najviac ľudí dochádza každodenne do mesta práve z jeho najbližšieho okolia, s rastúcou vzdialenosťou počet dochádzajúcich klesá. Takýmto regiónom hovoríme aj interakčné polia - dochádzkové sféry miest sú ich typickým príkladom. Hranice nodálnych regiónov neexistujú v podobe presne definovaných línií, len v podobe hraničných pásiem, ktoré majú rôznu šírku. Dôležitou vlastnosťou týchto hraničných pásiem je možnosť ich prekrývania, to znamená že niektoré časti geografického priestoru gravitujú k viacerým uzlom - patria do viacerých nodálnych regiónov súčasne. Napríklad obyvatelia jednej obce môžu dochádzať za prácou (zábavou, nákupmi...) do viacerých miest. Zoslabujúci efekt vzdialenosti na interakciu uzla s okolím spôsobuje, že pokusy o určenie absolútnych hraníc interakčných polí (nodálnych regiónov) sú spravidla odsúdené na neúspech (Bezák 1995). Existujú síce

metódy ich výpočtu alebo exaktného definovania, ale výsledkom sú len takzvané **konceptuálne hranice** - imaginárne, abstraktné línie, ktoré sa formujú len vo vedomí bádateľov alebo laickej verejnosti a nie sú vytýčené v krajine (Bezák 1995). Slúžia väčšinou len úzko určenému cieľu - napríklad pre účely vedeckého výskumu. Príkladom môže byť hranica dochádzkovej zóny mesta, hranica aglomerácie, hranica vplyvu metropoly a podobne (obr. 34). Tento typ regiónov a ich hraníc je zároveň veľmi premenlivý - v čase aj v priestore.

- 2.) **Homogénne regióny** - regionalizačné kritérium, podľa ktorého sú definované, platí na celom ich území rovnomerne - v prípade zázemia mesta nezávisle na vzdialenosti od mesta. Príkladom môže byť administratívna sféra vplyvu mesta - územné, volebné alebo cenzové obvody, kraje, štáty, cirkevné diecézy a podobne. Ich hranice sú definované spravidla veľmi presne a na základe konkrétneho predpisu (právnej normy) - preto im hovoríme **legálne hranice**. Odrazom ich legálnosti je ich reálne vyznačenie v priestore (priamo v krajine alebo na mapách). Na rozdiel od nodálnych regiónov a ich konceptuálnych hraníc je významnou vlastnosťou homogénnych regiónov väčšia stabilita v čase a priestore - menia sa relatívne pomalšie. Legálne ohraničené zázemia miest sa neprekrývajú, pretože susedia spoločnými hranicami. To v niektorých prípadoch umožňuje ich hierarchickú kategorizáciu - napríklad menšie (obvodné) mesto aj so svojím územným obvodom je zároveň súčasťou zázemia väčšieho a v hierarchii vyššie položeného mesta - v tomto prípade krajského. Dôležitou výhodou homogénnych regiónov je aj možnosť ich vzájomného porovnávania, pretože údaje sa vzťahujú k presne definovanému územiu.

17.4 Rozdiely vo využití územia mesta a zázemia

V predchádzajúcich častiach tejto kapitoly sme si všímali najmä priestorové vzťahy medzi mestom a jeho zázemím, postavené na odlišnom spôsobe života obyvateľov alebo na základe vzájomnej výmeny osôb, tovarov a informácií. Mesto (alebo iné sídlo) sa ale od svojho okolia zreteľne odlišuje aj vizuálne: odlišným spôsobom využitia územia, čo je takisto prejavom odlišných funkcií sídla oproti jeho zázemiu. Z tohto uhla pohľadu je práve **hranica zastavaného územia mesta** (intravilánu) jednoznačne definovanou líniou, oddelujúcou mesto od jeho zázemia. Je vo väčšine prípadov typickým príkladom legálnej hranice. Aj tu však treba upozorniť na možné (a v realite priestorového výskumu časté) konceptuálne chápanie tejto hranice, pretože pojem intravilán (zastavané územie, built-up area...) nie je vo svojom význame rovnako chápaný geografiou, urbanizmom, územným plánovaním a príbuznými disciplínami.

V súvislosti s rozdielmi medzi mestom a jeho zázemím, ak ich vnímame na základe odlišného využívania krajiny, je nutné spomenúť fenomén **fringe belt** (obr.35). Používané sú aj termíny mestský lem, obruba mesta, okrajový pás, Stadtrandzone a ďalšie. Tento pojem prvý raz zaviedol Louis (1936) pri výskume geografickej štruktúry Veľkého Berlína. Označil ním pás na vonkajšej strane hranice zastavaného územia mesta, ktorý sa tam formoval v obdobiach nulového alebo len veľmi pozvoľného rastu mesta (obdobia vojen, ekonomických kríz a podobne). Pre toto územie je typické relatívne extenzívne využívanie pozemkov, ich veľká rozloha a takisto veľký podiel zelene a nezastavaných plôch na nich, pretože ak mesto nerastie do priestoru, neexistujú na jeho okraji takmer žiadne tlaky na intenzifikáciu využívania pozemkov (ako je zvyšovanie podlažnosti a zahusťovanie zástavby, členenie pozemkov na menšie časti a podobne). Typickými funkčnými areálmi v rámci tohto okrajového pásu sú zóny krátkodobej každodennej rekreácie ako piknikové miesta, prírodné športoviská (motokrosovú a lyžiarske dráhy, zjazdovky, strelnice...), kúpaliská, záhradkárske

a chatové osady, ale aj zariadenia verejných služieb (nemocnice, kempingy), cintoríny, lesoparky, infraštruktúra pre fungovanie mesta (trafostanice, vodojemy, križovatky cestných obchvatov) a takisto areály inštitúcií, ktoré potrebujú veľké a lacné pozemky, ale nie polohu v centre mesta.

Pretože rast mesta je minimálny a pozemkov je dostatok, v zóne „fringe beltu“ vzniká nekompaktná mozaika vzájomne sa striedajúcich areálov mestského a nemestského spôsobu využívania územia. Tento pás je zväčša ohraničený z vnútornej strany už spomínanou hranicou intravilánu a jeho vonkajším okrajom je obvykle administratívna hranica mesta. Práve v takto vymedzenom priestore (v extraviláne mesta) má mesto najlepšie možnosti ovplyvňovať priestorový vývoj svojho zázemia - napríklad územno-plánovacími nástrojmi.

Ak dôjde k oživeniu priestorového rastu mesta, pôvodný fringe belt sa relatívne rýchlo stane súčasťou zastavaného územia (Whitehand a Morton 2006). Kvôli vysokej zotrvačnosti jeho morfolologickej štruktúry (v porovnaní so štruktúrou funkčnou) je ale aj vo vnútri zastavaného územia ešte počas desiatok až stoviek rokov identifikovateľný. Veľké mestá majú preto vo svojom intraviláne aj niekoľko koncentricky usporiadaných bývalých „fringe beltov“, ktoré sú identifikátormi jednotlivých historických etáp priestorového rozvoja mesta a oddelujú funkčné zóny z rôznych období stavebného rozmachu mesta (Conzen 1960, Ducom 2003, Vilagrassa 1990 a iní). Sú dokladom fungovania vzťahov medzi mestom a jeho najbližším zázemím v minulosti.

Súčasný fringe belt, obkolesujúci každé mesto, je vlastne k mestu najtesnejšie priliehajúcou časťou jeho zázemia, z čoho vyplýva špecifikum jeho funkcií aj osobitosti využitia jeho územia. Z hľadiska urbánnej morfológie leží mimo územia mesta, ale z hľadiska funkcií je využívaný výlučne mestským spôsobom a hlavne obyvateľmi mesta. Tu sa často najskôr prejavujú inovácie, šíriace sa z mesta do zázemia. Napríklad prvé suburbánne areály okolo miest nevznikali v susedných obciach, ale v tesnej nadväznosti na intravilán materského mesta, práve na pozemkoch fringe beltu.

18 OD MESTA PO EKUMENOPOLIS

Pre pochopenie fungovania dnešných vzťahov medzi mestom a jeho zázemím je nutné vrátiť sa do minulosti a analyzovať faktory, ktoré viedli k dnešnému enormnému priestorovému rastu miest a moderných „nadmestských“ útvarov, akými sú aglomerácie, konurbácie a megalopoly.

Staroveké či stredoveké mesto bolo typické vysokou koncentráciou ľudí a ich nepoľnohospodárskych zamestnaní na malom priestore. Dôležité je uvedomiť si, že miesto bývania a miesto zamestnania sa buď zhodovali (jeden dom) alebo ležali blízko seba (jedna ulica, jedna štvrť). Aj hranica medzi mestom a jeho zázemím bola v minulosti oveľa výraznejšia ako dnes. V stredoveku bola viditeľná napríklad v podobe fortifikačného systému (hradby, bašty, brány, vodné priekopy...), ktorý jasne oddeloval územie mesta a jeho vidieckeho okolia, aj keď okolo miest existovali (podobne ako dnes) výrobné a obytné predmestia. Okolo našich miest to boli napríklad remeselnícko-obchodné „huštáky“ pred mestskými bránami alebo židovské suburbia. Jednoznačné oddelenie miest od ich okolia bolo okrem iného aj dôsledkom výraznej odlišnosti funkcií mestských a vidieckych sídiel a prejavovalo sa aj v odlišnostiach medzi mestským a vidieckym spôsobom života.

Hlavnými faktormi, ktoré začali od 18. storočia radikálne meniť vzťahy medzi mestom a jeho zázemím, boli:

- 1.) **Industrializácia výroby**, ktorá vyvolala príliv obyvateľov z vidieka do miest a posilnila koncentráciu nepoľnohospodárskych činností v mestách. Drobní remeselníci na vidieku (krajčíri, kováči, tkáči...) postupne vymizli, pretože ich výrobky neodolali konkurencii lacnejšej továrenskej produkcie.
- 2.) **Zelená revolúcia v poľnohospodárstve** spojená s mechanizáciou, chemizáciou a všeobecne sintenzifikáciou výroby v agrosektore umožnila jednak uvoľniť z poľnohospodárskej výroby obrovské množstvo pracovných síl (ktoré sa mohli odsťahovať do miest a zamestnať sa v priemysle a službách), jednak umožnila zásobovať svojimi výrobkami rastúce obyvateľstvo miest, ktoré stratilo možnosť samozásobovania. Úbytok počtu pracovníkov v agrosektore vplýval aj na zmenu životného štýlu obyvateľov vidieka, ktorý sa tak začal približovať mestskému životnému štýlu a hodnotám.
- 3.) **Rozmach dopravy**, najskôr hromadnej (hlavne železničnej), neskôr individuálnej (najmä automobilovej) umožnil čoraz väčšie vzdialovanie miesta bydliska od miesta zamestnania a zmenil dopravné vzťahy medzi mestom a zázemím. Zapríčinil aj naštartovanie procesu dekoncentrácie - poklesu hustoty zaľudnenia v mestách na úkor čoraz hustejšie osídleného zázemia, z ktorého môže obyvateľstvo každodenne dochádzať do mesta.

Dôsledkom pôsobenia týchto faktorov bol stále rýchlejší rozvoj obytných, komerčných aj výrobných predmestí, často vo vzdialenosti aj niekoľko desiatok kilometrov od mesta. Jednoznačné rozhranie medzi mestom a jeho vidieckym okolím je tak postupne nahrádzané prechodnou mestsko-vidieckou zónou. Jej základnou črtou je stieranie rozdielov medzi mestom a vidiekom a prejavuje sa to najmä v zdanlivom protiklade jej vidieckeho výzoru (prevaha rodinných domov, nižšia hustota zástavby a zaľudnenia ako v meste) voči mestskému spôsobu života jej obyvateľov (prevaha neroľníckych zamestnaní, práca mimo bydliska). Samozrejmosťou je čoraz väčšia viazanosť na systémové služby mesta. Zároveň so skvalitňovaním dopravnej infraštruktúry a s rastom ekonomickej vyspelosti sa zväčšuje rozloha prechodnej zóny a zintenzívňujú sa dopravné toky medzi zázemím a mestom. Takisto je možné sledovať plynulé zväčšovanie miery urbanizácie krajiny so zmenšovaním vzdialenosti od mesta - vidiecka krajina (v minulosti funkčne, sociálne aj morfológicky homogénna a jednoznačne definovaná) sa v okolí mesta mení na mestsko-vidiecke kontinuum. Pod vplyvom mesta sa urbanizuje čoraz väčšia časť krajiny. V nej už sa nedá rozoznať mesto a jeho vidiecke zázemie, ale objavujú sa nové pojmy ako mestský/urbanizovaný región, urbanizované územie, metropolitné územie a podobne. Vznikajú nové, veľkomestské alebo „nadmestské“ urbanizované útvary: **aglomerácie, konurbácie a megalopoly**. Sú rozlíšené na základe miery urbanizácie krajiny aj na základe priestorového rozsahu urbanizovaného územia a je v nich systémovo neoddeliteľne prepojené vlastné mesto a jeho zázemie.

18.1 Aglomerácia

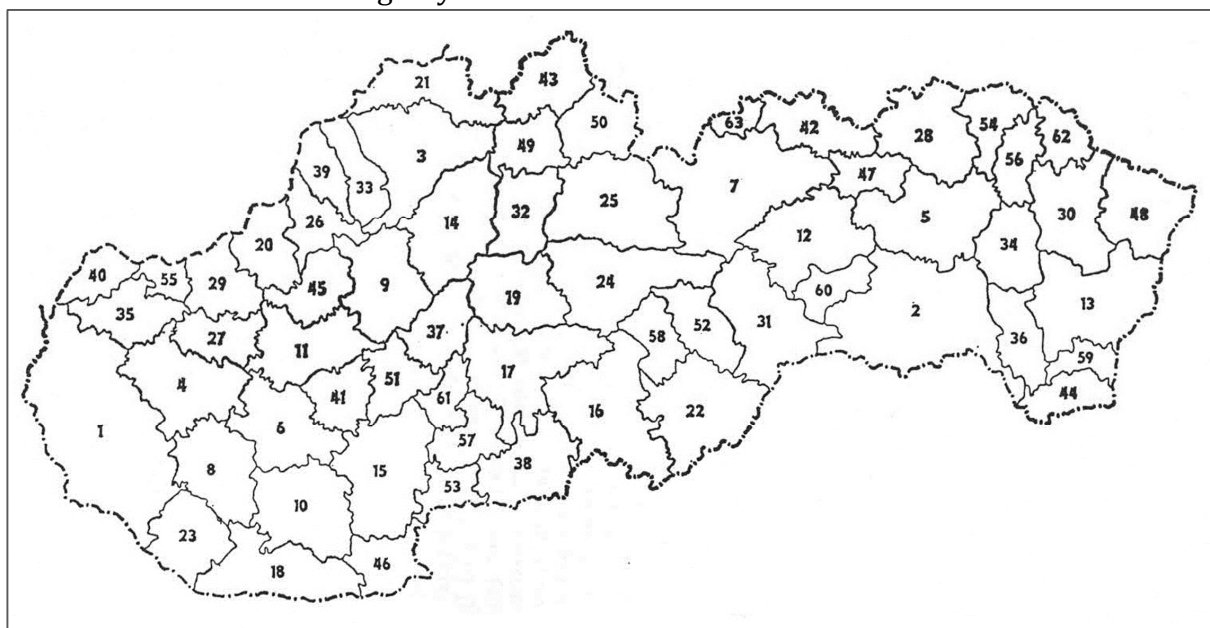
Je historicky najstaršou a najmenšou formou nadmestského urbanizovaného systému. Pašiak (1980) hovorí o aglomerácii ako o priestorovo a funkčne integrovanom súbore sídiel, Maik (1992) ako o lokálnom sídelnom systéme. Treba ale zdôrazniť, že je to monocentrický systém, kde dominuje jedno centrálné umiestnené mesto a okolo je koncentricky rozmiestnené jeho zázemie so suburbánnymi, vidieckymi, ale aj mestskými sídlami podstatne nižšej veľkostnej a hierarchickej úrovne. Príkladom môžu byť aglomerácie Londýna alebo Paríža. Kiełczewska-Zaleska (1974) udáva, že zázemie

Paríž má až 12 000 km² a zaberá 4 susedné departamenty. Významným rozdielom aglomerácie oproti „bodovému“ mestu je hustota zaľudnenia, ktorá v jadre aglomerácie výrazne klesá - bývanie uvoľňuje priestor pracovným miestam a sťahuje sa do zázemia mesta, kde naopak hustota zaľudnenia rastie.

Nie je ale podstatný počet obyvateľov v centrálnom meste alebo v celej aglomerácii, skôr rozmiestnenie „mestských“ funkcií v priestore a vzťahy medzi centrálnym mestom a jeho zázemím. Baran a Bašovský (1998) síce uvádzajú, že „materské mesto“ aglomerácie by malo mať viac ako 100 000 obyvateľov, ale zároveň Bašovský (1995) pripomína, že na Slovensku v povojnovom období vzniklo množstvo „malých aglomerácií“ so 40 až 80 tisíckami obyvateľov ako výsledok špecifického vývoja v období socialistického plánovania a rozvoja. Bezák (1990) zas uvádza, že v medzinárodných komparatívnych výskumoch sa za jadrá mestských regiónov zvyčajne pokladajú iba mestá s viac ako 50 000 obyvateľmi alebo s viac ako 20 000 pracovnými miestami, pričom do zázemia každého jadra sa začleňujú tie sídelné jednotky, z ktorých do daného jadra odchádza za prácou aspoň 15% ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Platí to aj pre novú metodiku definovania pojmu mesto, navrhnutú v r. 2011 práve pre účely medzinárodných porovnaní organizáciou OECD (kapitola 7).

Pre definovanie aglomerácie je teda dôležitejšie jej vymedzenie na základe poznania vzťahov medzi centrálnym mestom a jeho zázemím, ako na základe počtu obyvateľov. Od konca 60. rokov sa zároveň v odbornej literatúre intenzívne rozvíja osobitná **konceptia mestského regiónu**, ktorá v bohatej sieti vnútroregionálnych väzieb zdôrazňuje najmä spojenia, vyplývajúce z denného cyklu života obyvateľov tohto regiónu. V rámci tejto koncepcie je mestský región definovaný ako priestorovo súvislé územie, ktoré je relatívne uzavreté vzhľadom na denný pohyb obyvateľstva za prácou, vzdelaním, službami, rekreáciou a sociálnymi kontaktami (Bezák 1990). To znamená, že denné presuny obyvateľov sa v oveľa väčšej miere odohrávajú vo vnútri mestského regiónu (najmä medzi jeho centrom a zázemím) ako medzi susednými mestskými regiónmi - vo väčšine prípadov najviac v pomere 70% ku 30% (obr.37).

Obr.37 Funkčné mestské regióny na Slovensku



Zdroj: Bezák (1990), upravené

Pre tento typ mestského regiónu zaviedol C.A. Doxiadis (1968a) názov denný urbánny systém (daily urban system, DUS). Ako píše Bezák (1990), hlavnú zásluhu na rozpracovaní koncepcie mestského regiónu ako denného urbánneho systému majú americký geograf B. J. L. Berry (Berry 1970, 1973, Berry a kol. 1970) a britský geograf P. Hall (Hall a kol. 1973, Hall a Hay 1980). Obaja bádatelia navrhli, aby sa hranice mestských regiónov vymedzovali na základe intenzívnych denných tokov medzi miestami práce a bývania. Rozloženie denných ciest do zamestnania do značnej miery odzrkadľuje priestorovú štruktúru širokého spektra vnútroregionálnych kontaktov a zohráva teda úlohu určitého syntetického indikátora, ktorý reprezentuje omnoho širší komplex vnútroregionálnych väzieb, založených na dennom cykle života obyvateľov regiónu v typický pracovný deň (Bezák 1990). Preto môžeme takto definovaný mestský región podobne ako Korcelli (1976) stotožniť s pojmom aglomerácia. Odlišný pohľad na definovanie pojmu aglomerácia poskytujú materiály OSN. Podľa World Urbanization Prospects (2012) ide o súvislo ohraničené územie, v ktorom je hustota zaľudnenia na „mestskej“ úrovni, bez ohľadu na administratívne hranice. Zahŕňa zvyčajne populáciu miest a mestečiek, ale aj suburbánnych areálov v blízkosti hraníc mesta. Hustota zaľudnenia územia (a nie dopravné toky v ňom) je teda dominantným faktorom definovania, aj keď nie sú uvedené jej konkrétne hodnoty. Za „mestskú“ hodnotu sa napríklad v európskych štátoch pokladá hustota zaľudnenia väčšia ako 600 obyvateľov na km².

Aglomerácia môže vzniknúť dvoma základnými spôsobmi. Prvá možnosť je častejšia: rýchly rast centrálneho mesta, ktorý je oveľa výraznejší v porovnaní s okolitými sídlami (takže najbližšie sídla pohlcuje, funkčne a neskôr aj morfológicky mení, vzdialenejšie si hierarchicky podriadiť). Príkladom môžu byť už spomenuté aglomerácie Londýna, Paríža alebo u nás Bratislavy a ďalších väčších miest. Druhou možnosťou je počiatočný polycentrický vývoj, čiže paralelný rast viacerých susedných menších sídiel, ktoré sa napokon zrastú do jedného veľkého monocentrického útvaru. Vzniká dominantné centrálné mesto v ťažisku svojho zázemia.

Kvôli dominancii centrálneho sídla aglomerácie sa aj satelitné sídla v jeho zázemí špecializujú - najčastejšie ich môžeme rozdeliť do troch skupín podľa dominantných funkcií (Kiełczewska-Zaleska 1974). Sídla s dominanciou pracovných funkcií (1) sú napríklad priemyselnými strediskami, výrobou viazané na priemysel centrálneho mesta (subdodávatelia), alebo na uspokojovanie potrieb mesta (napríklad potravinárske výroby). Sídla s dominanciou obytných funkcií (2) sú len „spálňami“, z ktorých obyvatelia dochádzajú za prácou do centra, ale aj do ostatných jadier aglomerácie. Tretím typom sú sídla s dominanciou rekreačných funkcií (3), charakteristické rozsiahlymi plochami zelene.

Pojem aglomerácia sa teda týka rovnako genetického, funkčno-priestorového a veľkostného aspektu mesta, ale aj síl, viažucich k sebe mesto so zázemím (Szymańska 2009).

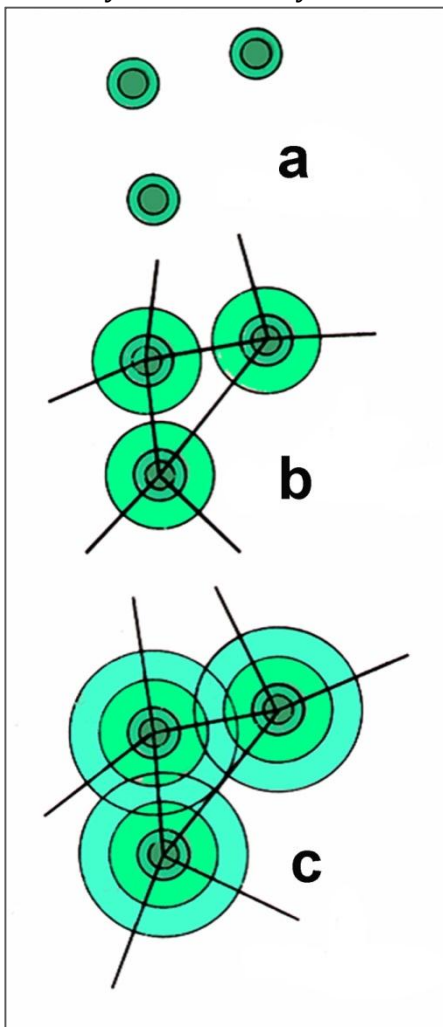
18.2 Konurbácia (sú mestie)

Na rozdiel od aglomerácie je chápaná ako polycentrický útvar. Je takisto ako aglomerácia produktom industriálnej éry, ale väčšinou je priestorovo rozľahlejším vývojovým štádiom nadmestského sídelného útvaru. Vzniká postupným zlučovaním a vzájomným prekrývaním zázemí susediacich miest v takých oblastiach, kde jednotlivé mestá sú relatívne blízko jedno k druhému a zároveň dynamicky rastú. Jednou z podmienok existencie a jedným z charakteristických znakov konurbácie je teda vysoká hustota sídiel (hlavne miest) a zaľudnenia. V priestore je rozdiel oproti aglomerácii viditeľný aj v odlišnom tvare a intenzite využívania dopravných sietí, čo je odrazom sily

a smeru tokov medzi jednotlivými sídlami tohto mestského regiónu. Kým v aglomerácii sú dopravné toky orientované výrazne radiálne (medzi zázemím a jediným centrálnym mestom), v konurbácii nadobúdajú skôr podobu hustej siete.

Izolované monocentrické mestské regióny (aglomerácie) sa zväčša vyskytujú len v slabšie urbanizovaných územiach, kde výrazne dominuje jedno mesto (príkladom sú hlavné mestá rozvojových štátov, omnoho väčšie v porovnaní s ďalšími mestami daného štátu). Husto obývané a dlhodobo industrializované oblasti sú ale typické intenzívnou dochádzkou z jedného sídla aj do viacerých miest zároveň - dochádza preto ku vzájomnému prekrývaniu zázemí jednotlivých miest, čomu pomáha aj rozvinutá dopravná infraštruktúra (obr.38). To je navyše umocnené intenzívnymi medzimestskými tokmi medzi hlavnými jadrami konurbácie, preto sa zázemia jednotlivých miest nedajú presne ohraničiť. Vzniká polycentrický útvar - konurbácia (súместie), kde jedno veľké zázemie je spoločné pre viacero miest. Pritom ani jedno z miest výrazne nedominuje, napriek tomu že sú blízko seba. Príčinou môže byť aj špecializácia jednotlivých miest na odlišné činnosti - preto si mestá v raste navzájom nekonkurujú, ale dopĺňajú sa.

Obr.38 Izolované mestá (a), aglomerácie (b), konurbácia (c) ako nasledujúce vývojové štádiá systému viacerých susediacich miest.



Zdroj: Doxiadis (1968b), upravené

Ako príklady môžu poslúžiť práve staré priemyselné oblasti s takmer dvestoročnou históriou urbanizácie a industrializácie: Porúrie v Nemecku, Randstad v Holandsku alebo Horné Sliezsko v Poľsku (obr. 39). Kielczewska-Zaleska (1974) hovorí, že hospodárske základy konurbácií môžu byť rôzne, ale najčastejším štartovacím faktorom ich genézy sú prírodné faktory, hlavne bohatstvo nerastných surovín alebo poloha v ústiach veľkých splavných riek do morí či jazier. Preto najčastejšími funkčnými typmi sú konurbácie bansko-priemyselné (ako Lille - Roubaix vo Francúzsku alebo Donbas na Ukrajine) a konurbácie prístavné (Norfolk, Newport a Lumbert's Point vo Virgínii v USA, Gdaňsk, Sopot a Gdynia v Poľsku a podobne).

Pašiak (1980) o konurbácii hovorí zjednodušene ako o takej forme aglomerácie, v ktorej sa nachádza viac miest. Zároveň ale pripomína, že vo svete neexistuje jednotná terminológia pre formy priestorovej urbanizácie, čo sťažuje porovnávanie charakteru urbanizačného procesu. Napríklad už Geddes (1915), ktorý prvý raz použil pojem konurbácia, nazýval ním aj urbánne útvary, ktoré dnes chápeme ako aglomerácie - napríklad takzvaný Veľký Londýn. Označil ním ale aj útvary s viacerými, takmer rovnocennými mestami, navzájom prepojenými a rozvíjajúcimi sa zväčša na báze podobného priemyslu (napríklad v uhoľných panvách, pri splavných riekach, na pobrežiach s viacerými prístavmi a podobne). Aj v týchto konurbáciách však vždy dominovalo jedno mesto výraznejšie oproti ostatným. Aby Geddes túto dominanciu aspoň pri pomenovaní konurbácie potlačil a nemusel používať názvy ako „Greater Birmingham“ (v oblasti Midland), prispôboval tradičné názvy historických oblastí (napríklad Midlandton). Podobne Chabot (1948) chápal pojmy aglomerácia a konurbácia ako rovnocenné, ako dva výrazy pre súbory miest v ich najširšom chápaní. Naopak Beaujeu - Garnier a Chabot (1971) zdôrazňujú základný genetický rozdiel medzi aglomeráciou a konurbáciou. Podľa nich mestský systém aglomerácie vznikol a rozvíja sa pod vplyvom jedného mesta - naproti tomu mestá v konurbácii, aj keď ležia blízko seba, rozvíjajú sa každé osobitne a to dokonca aj vtedy, ak jedno z nich získa prevahu nad ostatnými.

Liszewski (2008) ale tvrdí, že konurbácia vo vývoji nie je stabilná a má tendenciu postupne sa meniť na monocentrickú aglomeráciu. Je to práve v dôsledku rivalít miest o funkčnú dominanciu nad celým súmestím, alebo aspoň nad jeho podstatnou časťou. Vedie to v konečnom dôsledku ku vzniku jedného alebo niekoľkých dominantných centier, organizujúcich vnútorný priestor konurbácie aj jej vonkajšie vzťahy - napríklad prostredníctvom administratívnych funkcií, kultúry, vyššieho školstva a výskumu, stavebnej činnosti a podobne.

Na základe uvedených, na prvý pohľad protirečiacich si názorov, je možné uvedomiť si, že aglomerácia a konurbácia nie sú fenomény navzájom izolované z hľadiska ich vzniku a vývoja. Môžu geneticky vychádzať jedna z druhej a v mnohých prípadoch je ťažké presne určiť, o ktorú z foriem ide.

Obr.39 Sústredenie miest v Hornosliezskej panve v Poľsku je ukážkovým príkladom priemyselnej konurbácie, sformovanej na báze bohatstva nerastných surovín.



Zdroj: Kielczewska-Zaleska (1974), upravené

18.3 Megalopolis

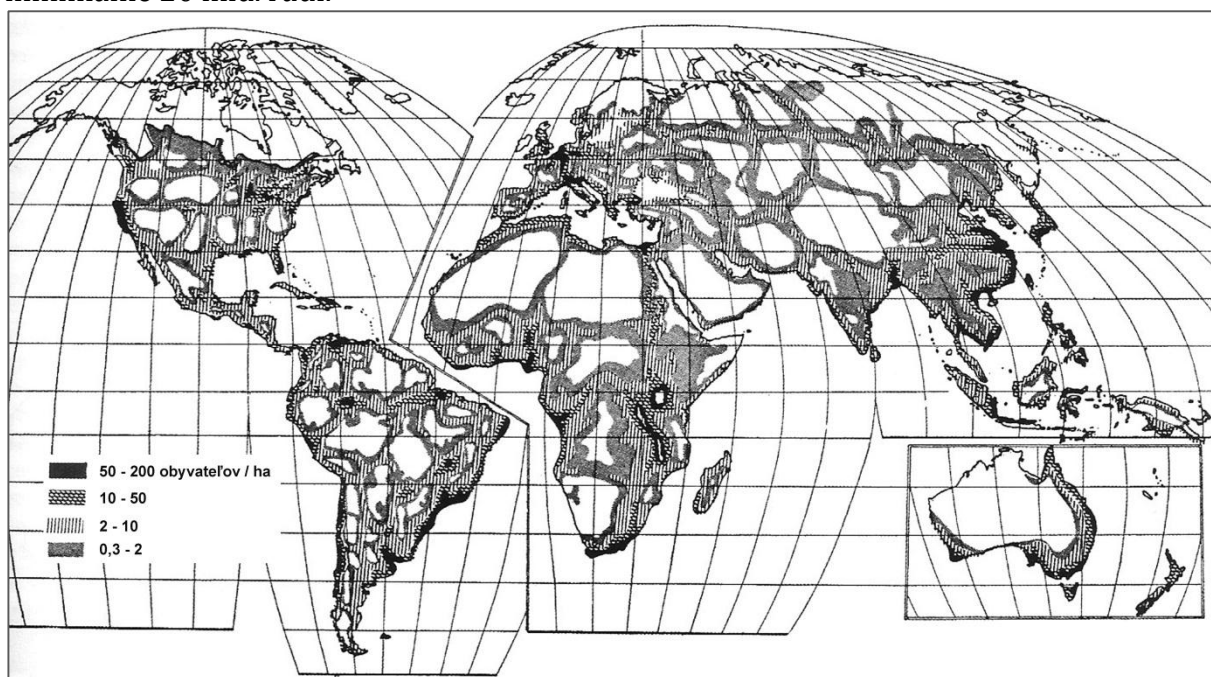
Je vývojovo najmladším a priestorovo najväčším typom nadmestského urbanizovaného útvaru. Je najčastejšie chápaný ako konurbácia vyššieho rádu - ako „konurbácia aglomerácií“ alebo konglomerácia (Beaujeu – Garnier a Chabot, 1971). Používajú sa aj termíny megalopolis, megaregión či megacity. Termín megalopolis prvý raz použil Jean Gottman (1957) na označenie najväčšieho súvislého urbanizovaného územia na svete, ktoré sa rozkladá na severovýchodnom pobreží USA medzi Bostonom a Washingtonom (megalopolis BosWash). Práve po druhej svetovej vojne, ako píše Maik (1992): zároveň s rozvojom nových dopravných systémov, zvlášť mestskej dopravy a s rozšírením individuálnej motorizácie, prehlbuje sa proces decentralizácie a oddelenia miest práce od miest bývania. Nastupuje ďalšie zmenšenie hustoty zaľudnenia v centrách miest a súčasne proces suburbanizácie zahŕňa územia, čoraz vzdialenejšie od mesta. Vedie to k úplnému zániku vidieckeho krajobrazu a osídlenia. Priestor medzi jednotlivými mestami a aglomeráciami sa vyplňa a spája do súborov, tvoriacich novú formu urbanizácie - megalopolis.

Charakterizované trendy sa v najväčšej miere uplatňujú len v ekonomicky najrozvinutejších a najviac urbanizovaných oblastiach sveta, kde v ekonomike dominuje nevýrobný sektor a ktoré sú aj mimoriadne silnými magnetmi imigrácie, aby bol naplnený predpoklad dynamického populačného rastu týchto oblastí. Nevyhnutnou podmienkou je samozrejme dostatok priestoru na rast urbanizovaného územia. Megalopolis BosWash má dĺžku približne 1000km a asi 55 miliónov obyvateľov. Jeho jadrom je 40 aglomerácií, každá s viac ako 100 000 obyvateľmi. To ale neznamená, že celé územie je súvislo zastavané. Sú tu aj približne 3 milióny hektárov obrábanej pôdy. Dominuje na nej veľmi intenzívne „prímestské“ poľnohospodárstvo. Hustota zaľudnenia bola v r. 1987 v priemere len asi 305 obyvateľov na km², ale s maximom až 22 600 obyvateľov na km² (Birdsall a Florin 1992). Dnes v USA registrujeme najmenej dve podobné megalopolitné územia: „ChiPitts“ medzi Chicagom a Pittsburgom a „SanSan“ medzi San Diegom a San Franciscom. V Európe má v súčasnosti črty megalopolisu areál Paríža a Londýna, Porýnsky región, intenzívne urbanizovaný areál Holandska a Belgicka a v Ázii priestor medzi Tokiom a Osakou (Ivanička 1980).

18.4 Ekumenopolis

Logicky sa ponúka otázka, kam bude smerovať vývoj urbanizovaných území v budúcnosti. Rast počtu obyvateľov Zeme, presun čoraz väčšieho počtu pracovných miest z primárnej a sekundárnej sféry do terciárnej (v ktorej už nie sú také veľké nároky na blízkosť miesta bývania a práce), pokroky v technike a efektívite dopravy a z toho vyplývajúca urbanizácia vidieka, to všetko vedie k plynulému posilňovaniu urbanizačného procesu vo svete. Zrejme však nie v podobe rastúcej koncentrácie obyvateľstva do čoraz väčších miest, lebo táto etapa vo vývoji v súčasnosti vrcholí (urbanizácia v užšom chápaní), ale skôr v podobe rastúcej urbanizácie krajiny a životného štýlu (urbanizácia v širšom chápaní - kapitola 21.2). Ako píše Baran a Bašovský (1998), je úplne možné, že urbanizácia (ak ju chápeme ako proces koncentrácie obyvateľstva na malom území) zmení sa v svoj protiklad. No nie v tom zmysle, že sa ľudia opäť začnú vracieť na vidiek a k práci v poľnohospodárstve. Táto zmena by mala viesť k dekoncentracii, čiže k rovnomernejšiemu rozmiestneniu miest práce a bývania obyvateľov v priestore. Preto Doxiadis (1968) navrhuje aj megalopolis chápať len ako prechodnú etapu na ceste k ekumenopolisu - celosvetovému mestu (obr.40). To bude mať podobu globálnej siete, ktorej základom budú urbanizované mestské uzly rôznej veľkosti a dôležitosti, navzájom poprepájané urbanizovanými pásmi krajiny pozdĺž dopravných koridorov.

Obr.40: Predpokladaný ekumenopolis 22.storočia, kedy populácia Zeme dosiahne počet minimálne 20 mld. ľudí.



Zdroj: Doxiadis (1968b), upravené

19 HIERARCHIA MIEST

Hierarchiu môžeme chápať ako poradie miest v sídelnom systéme (regionálnom, štátnom, svetovom...) podľa ich dôležitosti. Súčasné hierarchické usporiadanie je výsledkom doterajšieho vývoja ako dôsledku prírodných, územno-plánovacích,

ekonomických, politických a iných faktorov. Napriek tomu, že s rastúcim počtom obyvateľov spravidla rastie aj hierarchické postavenie mesta v sídelnom systéme, nemôžeme pojmy veľkosť a hierarchia považovať za synonymá. Pravidlo rastu dôležitosti mesta s rastom jeho veľkosti platí najmä pri mestách, kde centrálné funkcie ovplyvňujúce život väčšieho priestoru okolo mesta hrajú výraznú úlohu (Kiełczewska-Zaleska 1974). Špecializované mestá (napríklad banské a priemyselné), charakterizované najmä produkčnými funkciami, podliehajú tomuto pravidlu v menšej miere. Môžu koncentrovať veľké množstvo obyvateľov, ale ich vzťahy so zázemím a ostatnými mestami môžu byť oveľa menej významné ako u porovnateľne veľkých miest s dominanciou centrálnych funkcií.

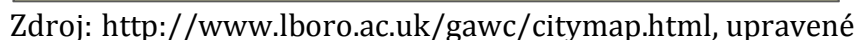
Hierarchické postavenie mesta v systéme závisí totiž od **stupňa centrality** - zložitého fenoménu, zahŕňajúceho všetky oblasti života (ekonomické, sociálne, kultúrne, administratívne...), prítomné v okolí mesta a koncentrované v meste samotnom. Centralita je úzko zviazaná s veľkosťou obsluhovaného zázemia mesta a na tomto základe Kiełczewska-Zaleska (1974) definuje 4 základné hierarchické úrovne miest: lokálne, regionálne, provinčné a metropolitné (v zmysle hlavných miest štátov). Špecifické postavenie hlavného mesta v hierarchii opisuje napríklad Jefferson (1939).

Príkladom zdanlivého nesúladu hierarchického a veľkostného postavenia v systéme miest sú niektoré hlavné mestá štátov, ktoré nie sú zároveň aj najväčšími mestami týchto štátov (Brasília, Bern, Canberra, Washington a iné). Vysvetlením môže byť dnešný vplyv globalizácie na formovanie hierarchicky vyšších systémov miest, ako sú štátne (makroregionálnych alebo celosvetového systému). V hierarchii týchto systémov môžu hrať dôležitejšiu úlohu iné ako hlavné mestá štátov. V porovnaní s vyššie uvedenými hlavnými mestami je to napríklad Rio de Janeiro, Ženeva, Sydney či New York. Z toho vyplýva, že v súčasnom globalizovanom svete za príklad najvyššej hierarchickej úrovne už nestačí považovať hlavné mesto štátu. Na tejto najvyššej úrovni sú tzv. **svetové mestá** (world cities, global cities). Prvý raz ich spomína už P. Geddes (1915). Sassenová (1994) hovorí, že pôvodne boli za svetové mestá považované centrá svetovej kultúry či náboženstva (Paríž, Rím), prípadne hlavné mestá impérií (Madrid, Londýn, Viedeň...). Význam pojmu sa ale vyvíja a dnes zodpovedá mestám s celosvetovým ekonomickým a spoločensko-politickým významom. Hall (1966) ich definuje ako centrá medzinárodnej politickej moci, ako vstupné brány do štátu pre zahraničné investície, inovácie a informácie, ako centrá elitnej kultúry. Sassenová (1994) definuje 4 základné skupiny obslužných funkcií vyššieho rádu, typické pre globálne mesto:

- 1.) Finančné a obchodné (bankové, bezpečnostné, právnické, knižné, styk s verejnosťou, reklama, dizajn, móda, architektúra).
- 2.) Riadenie a kontrola (štátne a medzinárodné úrady a organizácie, napríklad OSN, NATO...).
- 3.) Kreatívne činnosti (divadlo, balet, opera, výstavy, múzeá, koncerty, galérie, vydavateľstvá, masmédiá).
- 4.) Cestovný ruch.

Sféry vplyvu svetových miest nie sú (a ani nemôžu byť) definované politickými hranicami jednotlivých štátov, ale intenzitou ich vzťahov v rámci celého sveta. Ako píše Toušek a kol. (2008), je možné stanoviť hierarchiu globálnych miest - na základe ekonomického potenciálu, ktorý kontrolujú. Podľa výskumnej skupiny Globalisation and World City Research Network (The World According to GaWC 2013) je dnešný svet skôr „mestocentrickým“ svetom tokov (kapitálu, inovácií, informácií...), v protiklade ku všeobecne zaužívanému chápaniu „štátocentrického“ sveta politických hraníc. Na

Obr.41 Svetové mestá podľa GaWC Research Network



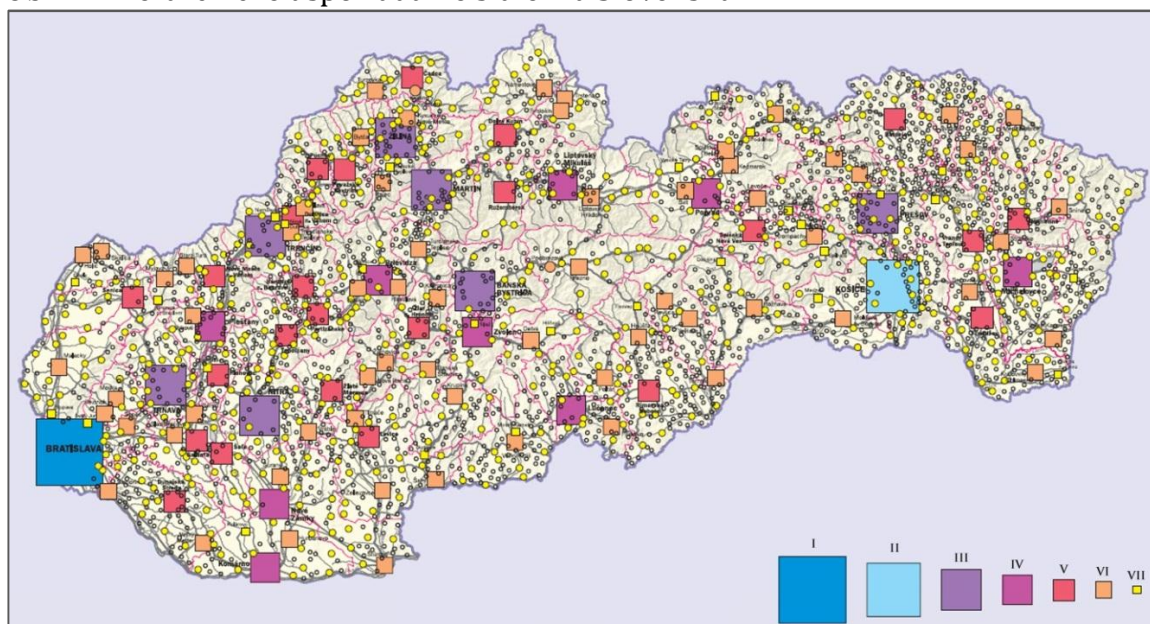
Podobne u nás Bašovský a Švecová (2002b) rozdelili mestá na Slovensku do 7 hierarchických stupňov (obr.42), pričom ich hodnotili podľa 8 parametrov: počet obyvateľov (v r.1991), počet pracovných miest, rast obyvateľstva medzi rokmi 1869 a

1991, počet dochádzajúcich do práce a do škôl, funkcie služieb z hľadiska ich regionálneho dosahu, veľkosť a význam priemyslu, veľkosť a význam dopravy, vybavenosť.

Na najvyššej hierarchickej úrovni je len Bratislava, **na druhej** len Košice, ktoré práve kvôli excentrickej polohe Bratislavy majú viac funkcií ako ostatné krajské mestá. Svoju úlohu pri raste veľkosti a dôležitosti Košíc zohráva aj hutnícky kombinát, ktorý je tu lokalizovaný a je to jeden z najvýznamnejších priemyselných podnikov na Slovensku. Ostatné krajské mestá sú **v tretej skupine**. Tu sa k nim pridáva ešte Martin vďaka svojej dobrej dopravnej polohe, priemyselnému a vojenskému významu, ale hlavne vďaka svojej funkcii národného kultúrneho centra. **Vo štvrtej skupine** je 9 významnejších bývalých okresných miest (Komárno, Nové Zámky, Piešťany, Prievidza, Zvolen, Lučenec, Liptovský Mikuláš, Poprad a Michalovce), **v piatej skupine** ďalších 23 a Dubnica nad Váhom ako najvýznamnejšie mesto bez štatútu okresu (obvodu). Najpočetnejšia **je šiesta hierarchická úroveň** s veľkým počtom bývalých okresných miest (najväčším z nich je Brezno) a množstvom menších miest (napríklad Modra, Sereď, Šurany, Nováky, Jelšava, Šahy, Štúrovo, Filákov, Liptovský Hrádok, Kremnica, Rajec, Moldava, Lipany, Kráľovský Chlmec, Krásno nad Kysucou...). V tejto kategórii už je aj najdôležitejšie vidiecke sídlo Podbrezová, čo je zaujímavé hlavne v porovnaní s jeho vlastným obvodným centrom Breznom, ktoré je na rovnakej hierarchickej úrovni. Na poslednej, **siedmej hierarchickej úrovni** sú spolu so „strediskovými“ vidieckymi sídlami ostatné malé mestá (Modrý Kameň, Tisovec, Dobšiná, Stupava, Svätý Jur, Nemšová, Nová Dubnica, Dudince, Hriňová, Sliač, Rajecké Teplice, Kolárovo, Spišská Stará Ves, Medzev, Čierna nad Tisou, Hanušovce a Giraltovce). Zaujímavosťou je zaradenie bývalých okresných miest Sobrance a Gelnica na túto hierarchickú úroveň.

Aj iní autori sa zaoberali témou hierarchizácie centier osídlenia na Slovensku, väčšinou na základe čiastkových, vybraných ukazovateľov. Napríklad pri príprave nového územno-správneho usporiadania v 90. rokoch bolo nutné poznať hierarchické usporiadanie lokálnych a regionálnych centier (budúcich okresných miest). Hierarchiu na tejto úrovni dobre reprezentujú dochádzkové oblasti stredných škôl a nemocníc. Napríklad v prípade „miest - dvojčiek“ (Skalica - Holíč, Stropkov - Svidník, Žarnovica - Nová Baňa...) mali analýzy pomôcť pri optimálnom výbere centra okresu. Na úrovni krajských miest sú to zas napríklad oblasti dochádzky vysokých škôl, ktoré môžu byť reprezentatívnym ukazovateľom hierarchickej úrovne. Týmto témam sa venoval Slavík (1999).

Obr.42 Hierarchické usporiadanie sídiel na Slovensku



Zdroj: Bašovský a Švecová (2002b), upravené

19.1 Metropola

Špeciálnym prípadom v hierarchickom usporiadaní miest sú **metropoly**. Názov pochádza z gréckych slov metera (matka) a polis (mesto) vo význame dôležité, hlavné mesto. Tieto mestá sú postavené v hierarchii sídelného systému na vyššej pozícii, akú by mali mať podľa svojho oficiálneho štatútu. Napríklad Košice ako krajské mesto sú teoreticky na hierarchickej úrovni Prešova, napriek tomu majú vďaka väčšiemu portfóliu svojich centrálnych funkcií reálne širší dosah, ako len v rámci Košického kraja (čo je v tomto prípade vyjadrené aj počtom ich obyvateľov). Preto sú považované za „metropolu východného Slovenska“. Toto ich postavenie je okrem iného aj následkom výrazne excentrickej polohy Bratislavy voči územiu Slovenska. Preto sú do Košíc umiestňované aj niektoré funkcie, typické pre hlavné mesto. Vyplýva z toho, že pre definovanie metropoly je dôležitejšia reálna veľkosť zázemia obsluhovaného mestom, ako veľkosť zázemia „oficiálne prideleného“ (okres, kraj, štát...). Takisto je zjavné, že skutočné postavenie mesta v hierarchii je výsledkom pôsobenia mnohých faktorov, nielen územno-správnych. Oficiálny štatút mesta (okresné, krajské, hlavné mesto...) je len jedným z týchto faktorov, napriek tomu je často nesprávne stotožňovaný s hierarchickou pozíciou mesta, chápanou komplexne. Príkladom metropol sú už spomínané svetové hlavné mestá (world cities) so sídlami inštitúcií, ktoré pôsobia v celom svete (New York, Londýn, Tokyo...), prípadne vo väčšom regióne nadštátneho charakteru: regionálne (Praha, Viedeň) alebo makroregionálne metropoly (Brusel, Haag).

Teoreticky by sa dalo ísť aj na nižšie úrovne a pojmom metropola označiť napríklad malé či stredné mestá, ktoré sú v porovnaní so sídlami svojho zázemia výrazne dôležitejšie alebo väčšie (napríklad Poprad ako metropola Spiša). Väčšina autorov sa ale zhoduje na potrebe dolnej hranice počtu obyvateľov. Ako metropoly sú zväčša vnímané mestá nad 500 000 obyvateľov, čoraz častejšie ale až nad 1 milión. Dôvodom je fakt, že len veľké mesto dokáže vytvoriť či priťahnúť dostatočný počet, kvalitu a pestrú štruktúru exogénnych (mestotvorných) činností najvyššieho rádu a dostatočný inovačný potenciál. Tieto činnosti patria najmä do kvartérneho sektora ekonomiky. Sú

reprezentované väčšinou tými časťami politických, ekonomických, finančných, komunikačných, vedeckých, vzdelávacích a kultúrnych inštitúcií, ktoré zodpovedajú za riadenie, kontrolu a rozhodovanie v rámci týchto inštitúcií v globálnej mierke. Preto o metropolizácii konkrétnej funkcie rozhoduje jej priestorový dosah a väzby na iné metropoly. Markowski a Marszał (2005, 2006) definujú niekoľko nutných znakov mestských funkcií, aby tieto mohli byť nazývané metropolitnými:

- 1.) Musia patriť do moderných odvetví hospodárstva, založených na využití vedy a moderných technológií, alebo musia slúžiť podpore hospodárstva.
- 2.) Musia patriť do kvartérnej sféry hospodárstva a v jej rámci medzi činnosti s rozhodovacími, kontrolnými a riadiacimi funkciami, najmenej na medzinárodnej úrovni.
- 3.) Musia slúžiť rozvoju vonkajších vzťahov mesta, najmä v oblasti výmeny informácií, tovarov a kapitálu.
- 4.) Musia byť exogénnymi funkciami s prinajmenšom nadregionálnym dosahom a významom (v zmysle Christallerovej teórie).
- 5.) Musia podporovať konkurencieschopnosť mesta v nadnárodných systémoch miest.

Na metropolitný charakter mesta teda upozorňuje aj jeho veľkosť, nadpriemerná v porovnaní s mestami jeho zázemia (Košice v porovnaní s mestami košického kraja, Londýn v porovnaní s britskými mestami, Paríž s francúzskymi). Zároveň ale nemožno extrémny rast počtu obyvateľov mesta (hyperurbanizáciu) stotožňovať s formovaním metropoly, ako pripomína Castels (1977). Tento trend je rozšírený hlavne v zaostalých krajinách a prevládajú pri ňom najmä kvantitatívne znaky rastu - napríklad zväčšovanie počtu a rozlohy štvrtí chudoby (slumov) ako znak nerovnovážneho a neudržateľného rozvoja mesta (Pater 2011).

Jedným z dôsledkov rastu počtu metropolitných území je čoraz častejší výskyt takzvaného „Pravidla prvého mesta“ (primate city law, kapitola 16), ktoré definoval M. Jefferson v r. 1939 nielen v súvislosti s veľkosťou, ale aj významom mesta: „Prvé mesto je vždy neúmerne veľké a výrazne presahuje národnú kapacitu. Je najmenej dvakrát také veľké ako druhé najväčšie mesto a najmenej dvakrát také významné.“

Najmä svetové metropoly sú výtvorom globalizácie a preto musia byť definované a klasifikované podľa medzinárodných štandardov, čo však nevylučuje zohľadnenie regionálnych špecifik (Markowski a Marszał 2006). Soldatos (1987) uvádza 10 znakov, typických pre svetovú metropolu:

- 1.) Importuje zahraničné faktory produkcie ako investície, pracovné sily, tovary a služby.
- 2.) Hostí centrály a pobočky medzinárodných firiem, bánk, mimovládnych organizácií, diplomatické inštitúcie a vedecké a vzdelávacie organizácie s veľkým počtom zahraničných študentov.
- 3.) Exportuje faktory produkcie ako obchodné, bankové a iné hospodárske inštitúcie, ale aj inštitúcie kultúrne, spoločenské a vedecké.
- 4.) Je spojená sieťou rýchlej dopravy so zahraničím (ďiaľnice, rýchlodlaky, medzinárodné letiská).
- 5.) Disponuje rozsiahlou „infoštruktúrou“ a vyznačuje sa intenzívnou komunikáciou so zahraničím prostredníctvom pošty, telekomunikácií a turizmu.
- 6.) Disponuje sektorom služieb, zameraných na zahraničnú klientelu: luxusné hotely, kongresové a výstavnícke centrá, medzinárodné školy, vedecké inštitúcie a právnické firmy, kancelárske komplexy s vysokým štandardom.
- 7.) Je centrom masmédií medzinárodného významu (TV, tlač, rozhlas).

- 8.) Pravidelne organizuje podujatia medzinárodného charakteru: kongresy, výstavy, festivaly, kultúrne a športové podujatia.
- 9.) Hostí štátne a regionálne inštitúcie, známe v zahraničí a s významnými zahraničnými kontaktami, napríklad športové kluby.
- 10.) Vyvíja vlastné diplomatické snahy prostredníctvom členstva v medzinárodných organizáciách, prostredníctvom privátnych a verejných inštitúcií aj vlastných zástupcov v iných mestách.

Popri vymenovaných 10 funkčných kritériách je ale nutné vziať do úvahy aj sekundárne, morfológické: najmä vyvinutý metropolitný systém s rozľahlou a integrovanou predmestskou zónou, ako aj špecifiká a výnimočnosť miesta, čo sa prejavuje napríklad v historických a architektonických hodnotách (Szajnowska - Wysocka 2011).

Odlišne sú vnímané pojmy metropola, metropolitný región v USA, kde v r.1910 bol zavedený pojem „metropolitan district“ pre charakterizovanie čoraz rozsiahlejších urbanizovaných území okolo veľkých miest (nad 100 000 obyvateľov). Príčinou bola už vtedy intenzívna suburbanizácia a vďaka nej veľmi tesné prepojenie územia vlastného mesta s jeho urbanizovaným okolím. Preto sa ukazovalo čoraz menej vhodné sledovať a vyhodnocovať zvlášť len samotné administratívne ohraničené územia miest. Dnes pre účely štatistiky používajú v USA pojem MSAs (metropolitan statistical areas) pre 374 najväčších urbanizovaných území, ktoré sú v podstate aglomeráciami alebo konurbáciami. Najväčší počet obyvateľov má MSA New York (asi 19 miliónov). Menšie urbanizované územia s mestským jadrom do 50 000 obyvateľov sa nazývajú μ MSAs (mikropolitán statistical areas), tých je približne 580.

19.2 Metropolizácia

Globalizačné trendy vývoja od polovice 20. storočia sa výrazne prejavujú jednak rastom počtu miest, ale hlavne rastom počtu veľkých miest s viac ako miliónom obyvateľov. Dôležitejší ako rast počtu je ale rast ich významu. Ako píše Szymańska (2009), zároveň s hypertrofiou veľkých miest rastie ich hegemonia vo svetovom hospodárstve. Vytvára sa mestocentrický model svetového hospodárstva s nadvládou globálnych miest. Tento proces je nazývaný metropolizácia a je často vnímaný ako aktuálna fáza urbanizácie (Turowski 2002). Metropolizácia je známa už zo staroveku, ale tá súčasná sa od predchádzajúcich etáp urbanizácie líši kvalitou aj kvantitou, čo sa dá prezentovať v 4 hlavných bodoch:

- 1.) Je spojená s rýchlym rastom významu veľkých miest v hospodárstve v období posledných desaťročí.
- 2.) Zmenšuje sa až zaniká význam hierarchickej organizácie priestoru (v zmysle Christallerovej teórie), slabne sila vplyvu „potenciálu“ priestorovej vzdialenosti centra a objavujú sa nové, veľmi silné vzťahy medzi vzdialenými metropolami (Jałowiecki 2000, Szajnowska - Wysocka, Kulesza 2007).
- 3.) Mení vzťahy medzi metropolitným regiónom a jeho okolím.
- 4.) Definuje nový spôsob teritoriálnej del'by práce, kapitálu, poznania a moci (Markowski a Marszał 2006).

Možno teda povedať, že metropolizácia spôsobuje prechod doterajších aglomerácií a konurbácií na kvalitatívne (medzisídlné vzťahy) a kvantitatívne (počet obyvateľov, pracovných miest) vyššiu úroveň, aj keď na pohľad metropolu ostávajú aglomeráciami, konurbáciami či mestskými regiónmi. Vysvetlenie rozdielu medzi

aglomeráciou a metropolitnou oblasťou podal Korcelli (1973, 1974). Podľa neho pojem aglomerácia sa vzťahuje k pohľadu na sídelný priestor z aspektu jeho morfológie a je podobný pojmu „urbanizovaná oblasť“. Pojem metropolitná oblasť sa vzťahuje k pohľadu na sídelný priestor z aspektu jeho funkčnej štruktúry (rozmiestnenie funkcií v priestore) a je blízky pojmu „mesto - región“.

Metropolizácia znamená aj výraznejšie zapojenie mesta (alebo konkrétneho urbanizovaného územia) do svetovej ekonomiky. Napríklad za jedno z najmladších európskych metropolitných území je označovaný priestor Viedeň - Bratislava s asi 5 miliónmi obyvateľov, kde k intenzifikácii vzájomných vzťahov dvoch aglomerácií prispel pád „železnej opony“ a nasledujúca integrácia Slovenska do euroatlantických štruktúr.

Pôvodné aglomerácie a konurbácie vznikali na báze nutnosti koncentrácie (obyvateľov ako pracovných síl, priemyselnej výroby a infraštruktúry na báze aglomeračných výhod), súčasná globalizácia naopak umožňuje „spolužitie“ koncentračných a dekoncentračných trendov. Dekoncentráciu bývania umožňuje rozmach individuálnej dopravy a strata nutnosti dochádzať každý deň za prácou (možnosť pracovať z domu), ale aj za oddychom a nákupmi do centra. Dekoncentráciu pracovných príležitostí umožňuje prechod od sekundárnej sféry hospodárstva k terciálnej a kvartérnej, ktorá v metropolitných územiach výrazne dominuje. Sektor služieb (v najširšom význame) je pritom oveľa menej závislý na lokalizácii v konkrétnom priestore na rozdiel od priemyslu, preto aj veľké firmy možno nájsť často na periférii mestských regiónov. Vytvára sa tak oveľa zložitejšia sieť ekonomických, sociálnych a dopravných vzťahov ako v prípade jednoduchých vzťahov „centrum - periféria“ v klasickej priemyselnej aglomerácii alebo konurbácii. V metropolitnej konurbácii sa navyše jednotlivé mestá zvyknú špecializovať a každé z nich si vytvára svoje vlastné zázemie s individuálnym tvarom a veľkosťou. Napriek dekoncentracii bývania a pracovných miest rastie koncentrácia bohatstva, inovácií, ale aj strategických rozhodnutí, riadenia a kontroly do čoraz menšieho počtu miest, ktoré majú vďaka tomu čoraz väčší, až globálny vplyv. Aj preto sa prehľbujú regionálne sociálno-ekonomické rozdiely na Zemi. Príkladom môžu byť centrály veľkých komoditných a peňažných burzových domov (New York, Tokyo, Hamburg, Frankfurt...), ktoré ovplyvňujú ekonomiku nielen štátov, v ktorých ležia, ale celých regiónov a svetadielov.

20 SÍDELNÝ SYSTÉM

Sídla a zvlášť mestá sú najzložitejšími „mnohovrstevnými výrezmi“ krajiny. Charakter a rozmiestnenie budov, ulíc, ale aj obyvateľov alebo rozmiestnenie väzieb medzi jednotlivými vrstvami krajiny v nich (napríklad medzi podnebím, reliéfom, funkciami, výzorom mesta a podobne) sú čoraz komplikovanejšie, ale zároveň nie sú náhodné, pretože podliehajú rôznym vonkajším aj vnútorným vplyvom, plánovaniu a cieľnému vývoju. Preto o mestách (a sídlach všeobecne) nemôžeme uvažovať len ako o jednoduchých (vnútorne nedeliteľných) a od okolia izolovaných subjektoch.

Zároveň sú sídla charakteristické veľkou dynamikou premien (v čase i priestore), ktorá je tým väčšia, čím zložitejší je spoločenský vývoj. Preto v učebniciach zakorenené klasické modely a teórie čoraz ťažšie vysvetľujú súčasný charakter a časopriestorové zmeny sídiel. Preto sú čoraz menej použiteľné pri prognózach a odhadoch budúceho sídelného vývoja. Z tohto dôvodu sa v druhej polovici 20. storočia objavuje nový,

systémový pohľad na súbory ľudských sídiel. Východiskom je všeobecná teória systémov (von Bertalanffy 1969), aplikovateľná v mnohých vedách vrátane geografie. Tá hovorí o (sídelnom) systéme ako o súbore prvkov (sídiel) vo vzájomných vzťahoch a zároveň vo vzťahoch s prostredím, v ktorom sa nachádzajú. Všeobecnú teóriu systémov na mestské sídla v našich podmienkach aplikovali veľmi podrobne Čelechovský a Šipler (1983).

Na tomto základe napríklad Bezák (1981) definuje urbánny systém ako súbor miest, funkčne spojených do jedného celku prostredníctvom rozmanitých tokov osôb, tovarov a informácií. Podobne Maik (1992) hovorí o sídelnom systéme ako o dynamickom priestorovom systéme, ktorý je zložený z konkrétneho počtu sídelných jednotiek, má rôznorodú štruktúru, funkcie a špecifické vzťahy medzi sídlami aj so svojim prostredím. Podobný postoj k pojmu sídelného systému majú aj iné vedy, zaoberajúce sa mestom. Najmä urbanisti sa venujú otázkam systematického chápania mesta v snahe spoznať jeho dynamický vývoj, ale aj optimalizovať jeho riadenie. Napríklad Zalčík (1980) analyzuje rôzne prístupy zo sveta k tejto problematike. Schmidt-Relenberg (1968) chápe mesto ako priestorovo-sociálny systém s pevnou štruktúrou, ktorú udržiavajú funkcie. Za základné prvky tohto systému považuje priestorovo-fyzické komponenty (ohraničený priestor, počet obyvateľov a hustotu zaľudnenia), sociálne komponenty (hodnoty, normy, zákony, štruktúru zamestnaní a zamestnanosti, funkcie), životný štýl a rovnovážnosť.

Za čiastočnú výnimku z takéhoto chápania sídiel, spojených do systému, možno považovať posledné sídla primitívnych kmeňov a etník (napríklad v Amazónii, v centrálnej Afrike, na Papui - Novej Guinei), ktorých obyvatelia neprišli doposiaľ do styku s globálnou civilizáciou. Ich životné prostredie a spôsob života do značnej miery obmedzujú ich možnosti stretávať sa na rôznych úrovniach (obchodovať, bojovať a podobne) dokonca aj s obyvateľmi susedných sídiel či kmeňov. Dokazuje to napríklad absencia ciest medzi ich sídlami. V takýchto prípadoch preto nie je možné hovoriť o sídelnom systéme, len o skupine sídiel v konkrétnom území.

Ale ani najjednoduchšie ľudské sídlo nemôžeme považovať za celok vnútorne homogénny. Aj ono má svoju zložitú vnútornú štruktúru (napríklad funkčnú a sociálnu) a je vo vzájomných väzbách s prostredím, v ktorom sa nachádza. Je teda samo osebe sídelným systémom, väčšinou v rámci systému sídiel, ako o tom písal Berry (1964). Preto sa na problematiku sídelných systémov môžeme pozeráť z dvoch uhlov pohľadu:

- 1.) Sídlo samotné ako sídelný systém
- 2.) Sídlo ako prvok sídelného systému

Oboma uhlami pohľadu sme sa čiastočne zaoberali v predchádzajúcich kapitolách tejto knihy, v nasledujúcich riadkoch preto budeme venovať pozornosť charakterizovaniu pojmu a obsahu sídelného systému, jeho najdôležitejším znakom a štruktúre.

20.1 Základné zložky sídelného systému

Ako píše Chojnicki (1988), aplikácia systémovej teórie do výskumov sídelných štruktúr vyžaduje identifikáciu troch základných stavebných zložiek každého sídelného systému: jeho prvkov, prostredia a štruktúry. Práve tieto zložky (v porovnaní sídelného systému s jednoduchou množinou sídiel) vytvárajú novú kvalitu, vzájomne sa podmieňujú a dopĺňajú.

- 1.) **Prvkami** systému alebo jeho základnými elementami sú všetky sídelné jednotky. Všetky sú zároveň samé osebe sídelnými systémami nižšej úrovne, záleží len na zvolenej rozlišovacej úrovni. Dobrým príkladom sú veľké mestá alebo aglomerácie,

zložené z mnohých, často na pohľad odlišných prvkov nižšieho rádu (jednotlivé štvrte, izolované administratívne, zábavné či obytné komplexy, továrne, priemyselné parky, suburbiá a podobne). Ale jednoduchým, pritom viacprvkovým sídelným systémom sú aj najmenšie sídla, napríklad samoty.

2.) **Prostredím** rozumieme súbor hmotných objektov a a nehmotných podmienok, ktoré sídelný systém obklopujú a s ktorými je v permanentnom kontakte. Patrí sem v prvom rade prírodné aj umelo vybudované hmotné prostredie (od geologického podkladu, cez reliéf a biotu až po cesty, budovy, vodné nádrže, bane a podobne) ako materiálny základ pre existenciu a vývoj systému. Inak sa správa (a inak vyzerá) sídelný systém napríklad na nížine a inak v horách. Chojnicki (1988) hovorí o tomto type prostredia ako o „vnútornom prostredí“. Prostredie môže byť ale aj nehmotné - sem patria kultúrne, politické, sociálne, legislatívne či ekonomické špecifiká, v rámci ktorých sídelný systém funguje. Inak sa správa napríklad v prostredí rozvinutej európskej demokracie a inak v podmienkach zaostalých agrárnych štátov. Podľa Chojnického (1988) je to „vonkajšie“ prostredie a patria sem aj okolité sídelné systémy rovnakej hierarchickej úrovne.

3.) **Štruktúrou** systému rozumie Chojnicki (1988) vzťahy medzi jednotlivými prvkami systému a aj vzťahy systému s jeho prostredím. Rozdeľuje ich na dve skupiny. Vzťahy „podmieňujúce“ sú také, pri ktorých dochádza ku vzájomnému ovplyvňovaniu jednotlivých sídiel v systéme. So zmenou jedného sídla dochádza ku zmene iného sídla (alebo viacerých). Napríklad odliv obyvateľov z mesta v procese suburbanizácie spôsobuje rast okolitých suburbánných sídiel. Naopak vzťahy „usporadúvajúce“ samé osebe sídelný systém nevytvárajú, ale organizujú jeho priestor a tak môžu ovplyvniť vznik a fungovanie sídelného systému. Napríklad s rastúcou vzdialenosťou medzi sídlami slabne ich vzájomný vplyv a vďaka tomu je možné stanoviť hranice sídelného systému (napríklad hranice dochádzky za prácou do mesta). Iný pohľad na štruktúru sídelného systému prezentuje Litowski (1980), keď v sídelnom systéme rozlišuje **spojenia, funkčné vzťahy a väzby**.

a.) **Spojenia** sú tie časti infraštruktúry, ktoré vytvárajú sieť - v jej uzloch ležia sídla. Spojenia sú materiálno-technickou základňou sídelného systému a umožňujú vznik rôznych interakcií. Svojou trvácnosťou v čase a priestore dodávajú sídelnému systému stabilitu. Príkladom sú dopravné trasy: kým v regionálnom sídelnom systéme najväčšiu úlohu zohrávajú cesty a železnice, v systéme veľkých štátov alebo svetadielov túto úlohu preberajú diaľnice a letecké spojenia.

b.) **Funkčné vzťahy** sú výsledkom premiestňovania osôb, tovaru a informácií medzi časťami sídelného systému. Vznikajú vtedy, ak zmena jednej časti systému (napríklad jedného mesta) vedie k zmene inej časti. Príkladom je suburbanizácia, pri ktorej populačný rast sídiel v zázemí väčšieho mesta je dôsledkom emigrácie obyvateľstva z tohto mesta. Funkčných vzťahov je mnoho rôznych typov (sociálne, kultúrne, politické...).

c.) **Väzby** sú na rozdiel od spojení a funkčných vzťahov zakotvené v povedomí spoločnosti a sú odrazom spoločných charakteristík (akými sú záujmy, tradície, história, spoločná politická alebo ekonomická situácia...) nejakého spoločenstva - definovaného napríklad sociálne (etnická skupina, národ...) alebo teritoriálne (obyvateľstvo okresu, kotliny...). Existencia takejto jednoty vedie k tomu, že dané spoločenstvo koná organizovane a do istej miery aj jednotne. Vznikajú napríklad veľmi jednoznačne identifikovateľné etnické štvrte v mestách, obyvatelia okresu si hľadajú prácu najmä na jeho území a podobne. Organizovaná činnosť sa prejavuje vznikom pevne usporiadaných a pomerne trvalých väzieb medzi jednotlivými

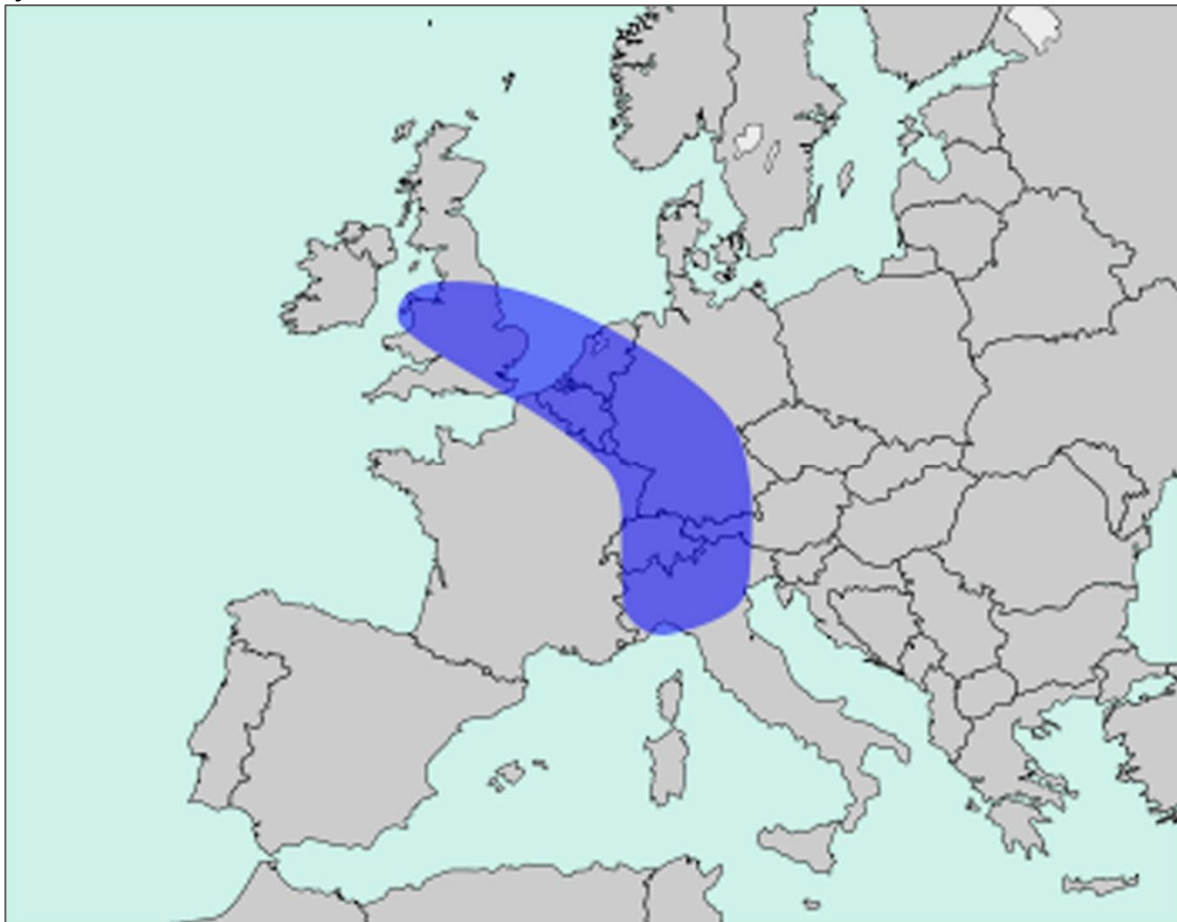
časťami sídelného systému, ktorý vďaka tomu pôsobí ako funkčný celok, odlišný od ostatných, ako systém schopný samostatnej existencie a vývoja. Lisowski (1980) rozlišuje tri druhy väzieb: medzi ľuďmi alebo medzi sociálnymi skupinami (1), medzi inštitúciami (2) a väzby zmiešané, medzi ľuďmi a inštitúciami (3). Práve inštitúcie (priemyselné podniky, obchody, banky, školy, úrady, kaviarne, múzeá...) vytvárajú predpoklady pre vznik siete väzieb, lebo ich hlavnou úlohou je uspokojovanie potrieb spoločnosti a tak umožňujú existenciu a vývoj sídelného systému.

Práve široko chápané vzťahy na základe spojení, funkčných vzťahov a väzieb sú hlavným faktorom, ktorý vytvára novú kvalitu organizácie sídelného priestoru. Preto sídelný systém je viac ako len súborom sídiel v určitom území. K svojmu okoliu sa správa a na podnety reaguje do istej miery ako jeden celok. Napríklad sídelný systém štátu sa riadi rovnakými zákonmi. Zároveň sa sídelný systém ako celok správa odlišne, ako by sa správali samostatné sídla. Dôvodom je vzájomná previazanosť sídiel, koordinácia ich činností a špecializácia jednotlivých častí systému na rôzne funkcie.

20.2 Typizácia sídelných systémov

Pre pochopenie zákonitostí historického formovania a dnešného fungovania sídelných systémov je v prvom rade nutné uvedomiť si rôznorodosť podmienok (prírodných, ekonomických, politických, kultúrnych...), v ktorých existujú. Z toho vychádzajú rôzne pohľady na typizáciu sídelných systémov. Základným faktorom sú prírodné podmienky, podľa ktorých môžeme hovoriť o sídelných systémoch nížinných, podhorských, horských, dolinových, pobrežných, púštnych a podobne. Pre formovanie sídelného systému sú ale dôležitejšie faktory antropické a pretože sídelný systém sa vyvíja stovky až tisíce rokov, podstatnú úlohu hrajú najmä faktory historicko-politické a ekonomické. Z tohto uhla pohľadu môžeme rozlišovať sídelné systémy spoločenských formácií otrokárske, feudálno-agrárne, koloniálne, industriálne, novoindustrializované, postsocialistické a postindustriálne (obr 43). Tento prístup sa dá najlepšie uplatniť pri typizácii štátnych sídelných systémov. Dziewoński (1990) za prvoradé kritériá ich typizácie považuje spoločensko-ekonomickú formáciu (1), hustotu zaľudnenia a intenzitu využitia zeme (2), veľkosť územia a štruktúru vlády (3), spôsoby vývoja historických sídelných systémov (4), vzťahy minulých a súčasných nadnárodných inštitúcií (5). Na tomto základe rozdelil sídelné systémy do troch skupín, kde spoločným menovateľom bol aktuálny spoločensko-politický systém (sídelné systémy vyspelých, rozvojových a socialistických krajín).

Obr.43 Takzvaný „modrý banán“ ako urbánne jadro západoeurópskeho sídelného systému.



Zdroj: Hall (2003), upravené

Aby bolo možné identifikovať sídelný systém v priestore, je nevyhnutné poznať intenzitu prepojenia jednotlivých prvkov systému a zároveň mieru otvorenosti systému ako celku navonok. Na základe kombinácie týchto dvoch podmienok môžeme identifikovať 4 typy sídelných systémov:

- 1.) **Slabé vnútorné vzťahy a uzavretosť voči okoliu** boli typické pre predindustriálnu éru, kedy mestá so svojim najbližším zázemím boli systémami s vysokou mierou sebestačnosti. Aj preto s podobnými sídelnými systémami vo svojom okolí komunikovali len veľmi málo. Toto tvrdenie do istej miery platí aj dnes pre periférne oblasti najzaostalejších štátov sveta.
- 2.) **Slabé vnútorné vzťahy a otvorenosť navonok** sú typické pre sídelné systémy kolónií a zaostalých štátov. Najväčšie mestské centrá (často prístavy) sú len slabo zviazané so zázemím vlastného územia, ale naopak silno prepojené so zahraničím prostredníctvom zahraničného obchodu a medzištátnych dopravných sietí.
- 3.) **Silná prepojenosť vo vnútri a otvorenosť navonok** dominuje v ekonomicky najvyspelejších štátoch sveta. Ich sídelné systémy majú dlhú históriu a sú preto vnútorne stabilizované, na druhej strane ale silno závislé od prepojení do celého sveta v rámci globalizovanej ekonomiky, najmä na svoje bývalé kolónie ako dodávateľov priemyselných surovín a na svojich obchodných partnerov v rámci celého sveta.
- 4.) **Silná prepojenosť vo vnútri, ale izolácia navonok**, hlavne voči štátom iného politického systému, bola typická pre európske socialistické štáty ako celok (až do

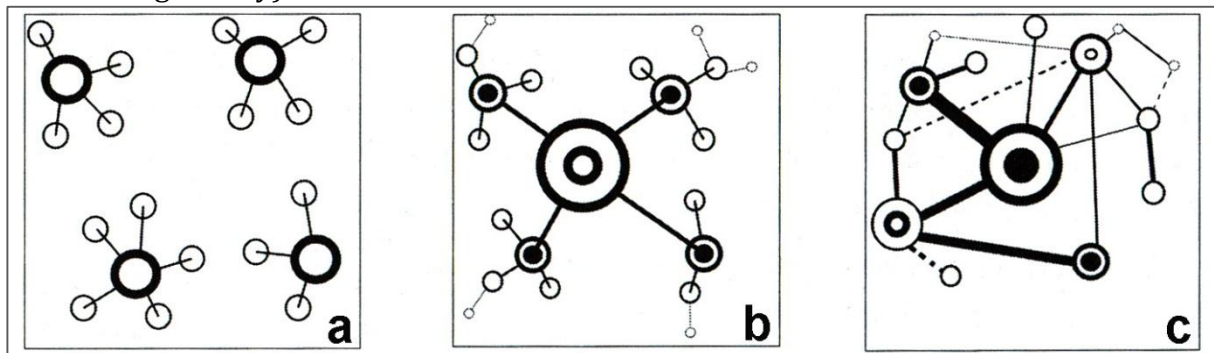
pádu bipolárne rozdeleného sveta po r.1989). Dnes je možné nájsť znaky takýchto systémov v štátoch, ktoré sa vedome nezapájajú do globalizujúcej sa ekonomiky, hlavne z ekonomických alebo politických dôvodov (Bhután, Severná Kórea, Kuba...).

Ako píše Maik (1992), základným faktorom identifikácie typu sídelného systému sú jeho funkčné vzťahy. Pre geografiu sídiel ako priestorovú vedu sú podstatné tri úrovne funkčných vzťahov (podľa ich priestorového dosahu): lokálna, regionálna a makroregionálna úroveň (obr.44). Táto klasifikácia je základom pre identifikáciu troch hlavných veľkostných úrovní sídelných systémov, pričom samozrejme platí, že každá vyššia úroveň sídelného systému obsahuje v sebe aj predchádzajúce nižšie úrovne ako čiastkové subsystémy.

- 1.) **Lokálny sídelný systém** je možné definovať ako súbor sídiel, navzájom funkčne prepojených takými vzťahmi, ktoré sú určené každodenným rytmom života obyvateľov. Preto príkladom lokálneho systému môže byť samota, malé mesto so svojim vidieckym zázemím, ale aj mestská aglomerácia (denný urbánny systém). Veľkosť lokálneho sídelného systému do značnej miery závisí od rozvinutosti technológií, najmä dopravných a komunikačných. Početné, navzájom nespolupracujúce izolované lokálne sídelné systémy boli typické v predindustriálnej etape vývoja spoločnosti, pretože doprava bola pomalá a nevykonná (pešia, lodná a cestná bezmotorová). Väčšina sídiel bola malej veľkosti, mestá ako jadrá týchto systémov boli kompaktné, so slabými vzájomnými kontaktami, bez špecializácie a územnej del'by práce, s malými vidieckymi zázemiami, ktorých veľkosť bola ohraničená dennou dostupnosťou zo zázemia do mesta. Mesto bolo výrazne odlišné výzorom aj funkciami od svojho vidieckeho zázemia. Prírodné podmienky hrali pri formovaní sídelného systému veľkú úlohu. Dnes sú lokálne systémy chápané skôr ako subsystémy rádo vo väčších sídelných systémov, oproti minulosti sa preto stratila ich izolovanosť, ale s ňou aj možnosť ich jednoduchej identifikácie v krajine.
- 2.) **Regionálny sídelný systém** je možné stotožniť s koncepciou ekonomického regiónu (Maik 1992). Rast veľkosti sídelného systému do regionálneho rozsahu je výsledkom rastu mobility (obyvateľstva, surovín aj výrobkov) vďaka rozvoju dopravy v industriálnej etape vývoja spoločnosti. Zlepšujúca sa mobilita prináša prehlbovanie medzisídelných vzťahov, rast konkurencie medzi sídlami, ale na druhej strane aj rast funkčnej špecializácie jednotlivých sídiel na základe ekonomicky motivovaného využívania individuálnych miestnych podmienok rozvoja (výhodná dopravná poloha jedného sídla, náleziská surovín v druhom sídle, rekreačný potenciál v treťom a podobne). Takisto vďaka urbanizácii vidieka sa začínajú zmenšovať rozdiely štýlu života v mestách a na vidieku. Naopak zväčšujú sa rozdiely medzi jadrovými a periférnymi časťami sídelného systému na základe rozdielnej ekonomickej úspešnosti. Celý systém sa tak stáva rozmanitejším z hľadiska rozmiestnenia funkcií, ale aj z hľadiska dynamiky vývoja jednotlivých jeho častí. Hierarchia sídiel v regionálnom sídelnom systéme je na rozdiel od lokálneho už výrazne viacstupňová. Stále však pri formovaní systému najdôležitejšiu úlohu hrajú dostredivé väzby, ktoré výrazne závisia od ceny dopravy a preto so vzdialenosťou slabnú. Regionálny sídelný systém môžeme stotožniť s veľkými urbanizovanými oblasťami, (ako sú napríklad sliezka alebo rýnsko-rúhrska konurbácia), metropolitnými regiónmi (u nás napríklad bratislavský), alebo dokonca s celými menšími štátmi.
- 3.) **Makroregionálny sídelný systém** je často stotožňovaný so štátnym systémom, pretože podľa Dziewoňského (1975) práve štátna sieť sídiel je všeobecne najlepšie vykryštalizovanou formou sídelného systému. Štát je najlepšie definovaným typom

sociálno-ekonomického regiónu a jeho obyvatelia sa identifikujú s jeho územím, ktoré je jednoznačne určené štátnymi hranicami. V ich rámci platia spoločné normy (úradný jazyk, zákony, kultúra...), preto je každý štátny sídelný systém špecifický z hľadiska vývoja, štruktúry aj spoločných znakov. Z tejto charakteristiky je zjavný aj fakt, že okrem väzieb (typických pre lokálne a regionálne sídelné systémy), ktoré s rastom vzdialenosti slabnú, dôležitú úlohu pri formovaní štátneho sídelného systému zohrávajú väzby nehierarchické, oveľa menej závislé od cien dopravy a vplyvu odľahlosti. Oba typy väzieb sa navzájom dopĺňajú a aj vďaka tomu sa formuje sídelný systém štátu ako súbor špecializovaných, spolupracujúcich sídiel (Chojnicki 1980). Pokiaľ v sídelných systémoch menšieho rozsahu sú najdôležitejšími druhmi dopravy cestná a železničná, v makroregionálnych medzisídelných vzťahoch tvorí hlavnú kostru letecká doprava. Preto podľa veľkosti štátu možno malé štáty do istej miery stotožniť skôr s regionálnym sídelným systémom, kým typickým príkladom makroregionálneho systému sú veľké štáty (Rusko, Čína, USA, Brazília...) alebo ich teritoriálne zoskupenia (EU, Mercosur a podobne) či dokonca celé svetadiely. Napríklad Hall (2003) rozčlenil sídelný systém Európskej úrovne na tri hierarchické úrovne: internacionálnu, národnú a regionálnu.

Obr.44 Veľkostné úrovne sídelných systémov (a=lokálny, b=regionálny, c=makroregionálny)



Zdroj: Herbert a Thomas (1997), upravené

S postupujúcou globalizáciou je nutné brať do úvahy aj čoraz viac sa presadzujúcu globálnu úroveň priestorových vzťahov medzi sídlami. Preto dnes môžeme uvažovať aj o **globálnom sídelnom systéme** ako o štvrtej, najvyššej priestorovej úrovni sídelného systému. Je typická pre postindustriálny vývoj globálnej spoločnosti, kde hlavnými faktormi formovania sídelného systému sú jednak prudký rast rýchlosti a efektivity komunikácie, ale aj odstraňovanie sociálnych, ekonomických a politických bariér v posledných desaťročiach. Okrem siete leteckých (v osobnej doprave) a zaoceánskych lodných liniek (v nákladnej doprave) čoraz väčšiu úlohu hrajú siete prenosu informácií, kde fyzická vzdialenosť prakticky nehrá žiadnu úlohu. To významne urýchľuje vznik ekonomických aj sociálnych väzieb medzi mestami aj celými sídelnými systémami bez ohľadu na ich polohu a vzájomnú vzdialenosť. Priestorový rozptyl sa stáva významnou charakteristikou vývoja mestských systémov. Hierarchické odstupňovanie sídiel, vytvorené v industriálnej fáze vývoja, sa mení na zložité priestorové vzorce vzťahov medzi sídlami postindustriálnej spoločnosti (Toušek a kol. 2008).

20.3 Základné vlastnosti sídelného systému

Charakteristika sídelného systému by nebola úplná, ak by sme okrem definovania jeho troch základných zložiek nespomenuli niektoré vlastnosti, podstatné pre pochopenie, ale aj pre existenciu a fungovanie sídelného systému v čase a priestore:

- 1.) **Hierarchia sídelného systému** určuje nielen postavenie jednotlivých sídiel v danom systéme, ale do značnej miery aj charakter väzieb medzi nimi. Súvisí s procesom diferenciacie mestských funkcií medzi jednotlivé prvky (sídla) systému a je predmetom výskumu v konceptuálnej sfére teórie centrálnych miest a teórie nodálnych regiónov. Z uvedených teoretických koncepcií vyplývajú dva poznatky, významné pre analýzu štruktúrnych vlastností urbánnych systémov. Prvý z nich hovorí, že všetky prvky urbánneho systému možno odstupňovať podľa ich funkčného významu tak, že mestá vyššieho rádu sa vyznačujú vyšším stupňom koncentracie mestských funkcií ako mestá nižšieho rádu. Druhý poznatok zasa tvrdí, že v obrovskom množstve väzieb, existujúcich medzi prvkami urbánneho systému, dominujú väzby prostredníctvom ktorých si každé mesto vyššieho rádu podriadiuje niekoľko miest nižšieho rádu. Pre sieť týchto dominantných väzieb, koncentricky sa zbiehajúcich v uzloch rôzneho rádu, ustálil sa názov nodálna štruktúra (Bezák 1981). Na hierarchické usporiadanie upozorňujú napríklad rozdiely počtu cestujúcich medzi jednotlivými sídlami, množstvá prepraveného tovaru, kvalita a vyťaženosť ciest a podobne.
- 2.) **Dynamika** sídelného systému je jeho vývoj v priestore a čase. Je to spôsob odozvy systému na podnety, ktorý nadobúda rôznu kvalitu a kvantitu. Napríklad v období masívnej migrácie z Európy do USA na prelome 19. a 20. storočia bol sídelný systém tvoriacej sa megalopolu BosWash mimoriadne dynamický. Rástla jeho veľkosť aj dôležitosť. Obrat tovaru v prístavoch bol taký veľký, že ak by jeden z nich prestal pracovať, ostatné prístavy by neboli schopné jeho výkon nahradiť. Po r.1945 sa táto dynamika preniesla na pacifické pobrežie USA a dynamika megalopolu začala spomaľovať až stagnovať.
- 3.) **Otvorenosť** sídelného systému sa chápe ako miera interakcie s jeho okolím. Žiadny sídelný systém nemôže byť uzavretý (v zmysle úplnej izolácie od okolia), lebo napríklad tok rieky alebo prenos emisií vzduchom nepozná bariéry. Pri hodnotení miery otvorenosti/uzavretosti systému sa ale zohľadňujú najmä sociálne, ekonomické, politické, dopravné a iné, človekom vyvolané interakcie a toky, ktoré dokážeme obmedzovať bariérami (napríklad štátnymi hranicami) alebo usmerňovať koridormi (napríklad diaľnicami) a bránami (napríklad prístavmi). Z tohto uhla pohľadu napríklad sídelný systém Severnej Kórey môže dnes slúžiť ako príklad malej miery otvorenosti, ale nie úplnej uzavretosti systému voči okoliu. Podobne do r.1989 bol sídelný systém bratislavskej aglomerácie výrazne uzatvorený smerom na západ, kde fungovala „železná opona“ na hranici s Rakúskom. Po jej páde a po neskoršom vstupe Slovenska do schengenského priestoru sa obyvatelia Slovenska začali usídľovať aj v rakúskych obciach, čiže sídelný systém Bratislavy dnes už siaha až do susedného štátu. Príkladom exaktného prístupu k tejto problematike je práca Bezáka (1990), ktorý sa v rámci identifikácie funkčných mestských regiónov Slovenska zaoberal zároveň aj otázkou miery ich relatívnej uzavretosti. Podkladom bola analýza denných dochádzkových pohybov za prácou, najmä podiel vnútroregionálnych presunov k medziregionálnym.
- 4.) **Ohraničenie** sídelného systému v priestore je dôležité z geografického hľadiska, aby sme dokázali uvedomiť si a posúdiť priestorový rozsah všetkých činností, ktoré sa vo vnútri systému odohrávajú. Pretože ale priestor sídelného systému je vymedzený

veľkým množstvom faktorov, je zložitá definovať jeho všeobecne platnú hranicu. Najjednoduchšie je ohraničenie politicky alebo administratívne definovaných sídelných systémov (napríklad okresného, štátneho), vzhľadom na jednotné pôsobenie noriem, predpisov, zákonov v rámci ich hraníc (u nás napríklad Zákon o obecnom usporiadaní, Stavebný zákon a iné). Podobne pôsobia výrazné prírodné bariéry: príkladom sú izolované ostrovné sídelné systémy v Karibiku, Polynézii a inde. V našich podmienkach dobrým príkladom je Turčianska kotlina, ktorej sídelný systém napriek administratívnejmu rozdeleniu do dvoch okresov (Martin a Turčianske Teplice) sa javí ako výrazne homogénny, pretože je výrazne ohraničený voči okolitým sídelným systémom bariérami pohorí. Vo väčšine prípadov je ale hranicou sídelného systému skôr prechodné pásmo ako ostrá čiara. Príkladom sú čiastočne sa prekrývajúce dochádzkové areály susedných miest, pretože obyvateľstvo sídiel ležiacich medzi týmito mestami často dochádza do oboch miest zároveň.

- 5.) **Prispôsobivosť** sídelného systému je znakom jeho pozitívnej reakcie na vonkajšie podnety a zmeny podmienok fungovania. Je nutným predpokladom vývoja, bez ktorého by sídelný systém degeneroval. Prejavuje sa neustálou premenou materiálnej podstaty (smerovanie ciest, rast zástavby...) aj vzťahov medzi zložkami systému. Príkladom je ktorékoľvek historické sídlo, ktoré existuje a funguje dodnes, pretože vzniklo v podmienkach, ktoré boli úplne odlišné od dnešných. Napriek tomu dnes dokáže spĺňať požiadavky súčasnosti, k čomu dospelo neustálymi prestavbami svojej štruktúry a vzťahov so svojim okolím. Opačným príkladom môžu byť takzvané „mŕtve mestá“, kde sa podmienky pre život z rôznych dôvodov zmenili natoľko, že prestali byť obývateľné. To znamená, že bola presiahnutá medza adaptability systému. Známe je obradné inkské mesto Machu Picchu v Peru, opustené mestá Mayov v Mexiku (Chichén Itzá, Palenque...), talianske Craco ako obeť častých zemetrasení či ukrajinská Pripjať pri jadrovej elektrárni Černobyl' ako ukážka extrémne negatívnej zmeny podmienok pre existenciu.
- 6.) **Zotrvačnosť** sídelného systému je protiváhou prispôsobivosti a istou známkou stability sídelného systému v čase a priestore. Zmena vonkajších podmienok totiž nikdy nevedie k okamžitej zmene celého sídelného systému. Najmä prírodná a morfológická časť štruktúry sídelného systému je mimoriadne odolná voči zmenám, ako pripomína Matlovič (1998). Preto napríklad v súčasných mestách existujú historické jadrá s úzkymi uličkami ako pozostatky sídelného systému feudálneho mesta, neprispôsobeného automobilovej doprave. Panelové sídliská sú zas jedným z typických prvkov budovania sídelného systému socialistickej éry.
- 7.) **Špecializácia** jednotlivých častí sídelného systému na konkrétne funkcie je dôležitou vlastnosťou, ktorá umožňuje premenu obyčajnej sídelnej siete (založenej na základe konkurencie a budovania individuálnych sfér vplyvu miest) na sídelný systém. Ten, ako zdôrazňuje Dziewoński (1972), je naopak budovaný na základe nutnej spolupráce špecializovaných častí systému (napríklad štvrtí v meste alebo miest v štáte). Preto sú pre existenciu sídelného systému dôležité rozvinuté funkčné väzby. Prejavujú sa intenzívnou výmenou tovarov a ľudí medzi časťami sídelného systému, napríklad pohybom zamestnancov medzi obytými a pracovnými štvrtami každý deň, dodávkami potravín z vidieka do miest a podobne.
- 8.) **Koordinácia a riadenie** činností v sídelnom systéme nevyhnutne nadväzuje na špecializáciu, je predpokladom harmonického a efektívneho fungovania a plánovaného vývoja systému ako celku. Práve to odlišuje sídelný systém od sídelnej siete. Ako zdôrazňuje von Bertalanffy (1969), sídelný systém je vždy viac ako len obyčajný súbor jeho častí. Neriadený systém speje k entropii. Koordinácia a riadenie

má úzky súvis aj s hierarchiou sídelného systému, ktorá umožňuje efektívne odovzdávanie a kontrolu inovácií (nariadení, predpisov, pokynov...) z centra až na hierarchicky najnižšiu úroveň. Napríklad u nás smerom z hlavného mesta cez sídla obvodov až po obce.

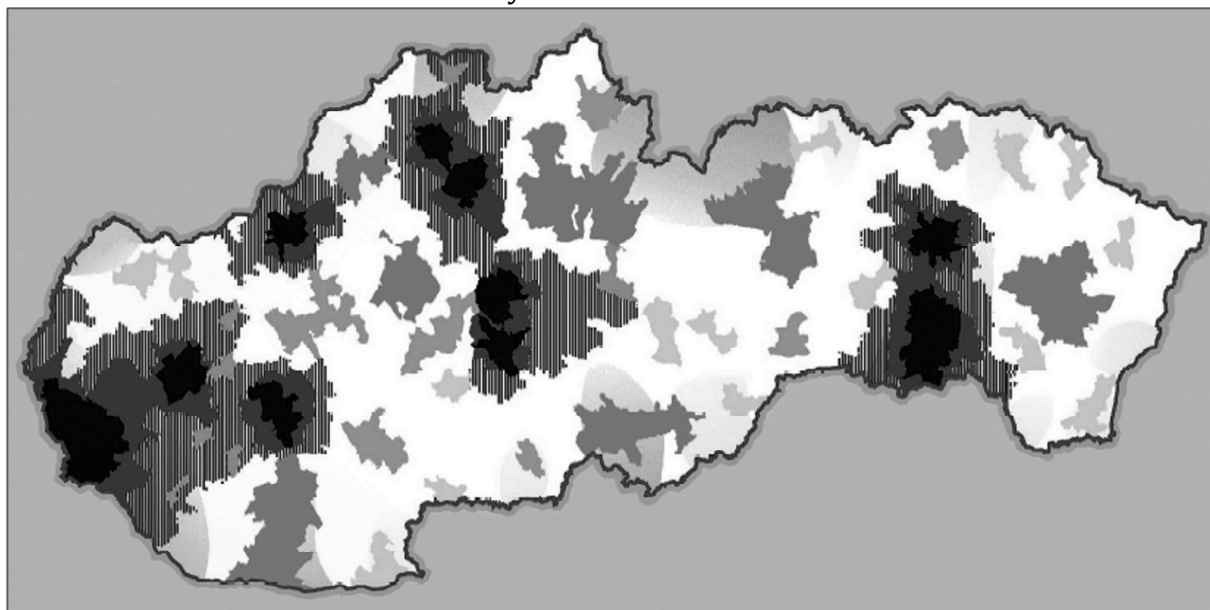
20.4 Sídelný systém Slovenska

Počet, rozloženie, veľkosti a ostatné základné údaje o našich mestách a o ich vzťahoch s krajinou sú všeobecne známe a dostupné, preto stručná charakteristika základných prvkov sídelného systému Slovenska môže slúžiť ako dobrý príklad, nadväzujúci na predchádzajúci teoretický text.

Z hľadiska histórie samostatného vývoja je sídelný systém Slovenska mladou štruktúrou. Napriek tomu rok 1993 nemôžeme vnímať ako jeho začiatok, ale len ako nové východisko jeho ďalšieho smerovania, pretože stáročia predchádzajúceho vývoja na ňom zanechali oveľa väčšie stopy ako krátka posledná etapa. Práve na jej začiatku ale vzniklo na poli geografie aj príbuzných disciplín viacero pokusov o analýzu stavu, perspektív a ďalšieho smerovania sídelného systému Slovenska (napríklad Slavík 1993, Bašovský 1995, Bašovský a Slavík 1994). Najpodrobnejšou a najaktuálnejšou analýzou súčasnosti je Konceptia územného rozvoja Slovenska (KÚRS), plánovací dokument odporúčajúceho charakteru, spracovaný na objednávku Ministerstva životného prostredia SR. Do r.2013 boli vypracované zatiaľ 3 varianty (1994, 1998 a 2001), ktorým predchádzal starší a viac direktívne zameraný Projekt urbanizácie SR a jeho aktualizácie (1976, 1983, 1988). KÚRS definuje sídelný systém Slovenska ako výrazne polycentrický. Zdôrazňuje jeho nadväznosť na európsky sídelný systém a nutnosť tvorby podmienok udržateľného rozvoja všetkých aktivít spoločnosti. Za základné prvky sídelného systému Slovenska považuje KÚRS takzvané **centrá osídlenia**, kam patria všetky mestá plus 9 najväčších vidieckych obcí nad 5000 obyvateľov. Centrá osídlenia sú rozdelené do 5 skupín podľa dôležitosti (meranej úrovňou sociálnej infraštruktúry), nad nimi samostatne stoja Bratislava a Košice. Centrá osídlenia sú zoskupené do takzvaných ťažísk osídlenia v podobe aglomerácií alebo konurbácií s ich zázemiami. **Ťažiská osídlenia** (obr.45) sú vyššími sídelnými subsystémami, ktoré sústredujú obyvateľstvo a aktivity hospodárskeho a kultúrneho života. Tvoria sa okolo jednotlivých centier osídlenia v závislosti od intenzity vzájomných sídelných väzieb medzi rôznymi centrami osídlenia a sídlami prilahlými k týmto centrám s cieľom podieľať sa na aglomeračných výhodách. Podľa významu (od miestneho po medzinárodný) sa delia na 4 úrovne. Najvýznamnejšími ťažiskami osídlenia sú bratislavsko-trnavské, košicko-prešovské, žilinsko-martinské, banskobystricko-zvolenské, nitrianske a trenčianske. Dôležitou súčasťou systému sú **rozvojové osi**, ktoré navzájom prepájajú centrá a ťažiská osídlenia, čím vytvárajú jednotu systému, podporujú vyvážený sídelný rozvoj a dostupnosť infraštruktúry. Sú rozdelené do troch hierarchických úrovní. Najdôležitejšími osami sú:

- 1.) povážská s predĺžením do žilinsko-podtatranskej (Bratislava - Žilina - Poprad - Prešov)
- 2.) žilinsko-kysucká (Žilina - Čadca - hranica s ČR)
- 3.) košicko-prešovská (Prešov - Košice - hranica s MR)
- 4.) nitriansko-pohronská s predĺžením na východ (Trnava - Nitra - Zvolen - Rožňava - Košice)
- 5.) zvolensko-turčianska (Zvolen - Banská Bystrica - Martin)
- 6.) východoslovenská (Košice - Michalovce - hranica s Ukrajinou)
- 7.) záhorská (Bratislava - Malacky - hranica s ČR)

Obr. 45 Ťažiská osídlenia sídelného systému Slovenska



Zdroj: KÚRS 2001, upravené

21 URBANIZÁCIA

Urbanizačné procesy sa samozrejme objavili už so vznikom prvých miest, ale jednými z najtypickejších príčin zmien krajiny sa stali až koncom 19. storočia. Ich intenzívny vplyv trvá dodnes, pričom ekonomické a demografické prognózy hovoria o zotrvaní veľkej dynamiky urbanizácie minimálne ešte v prvej polovici 21. storočia. Podstatný je pritom fakt, že približne do polovice 18. storočia sa urbanizačné procesy obmedzovali takmer výlučne na mestá, ale od nástupu priemyselnej revolúcie sa čoraz intenzívnejšie presadzujú aj na vidieku (Szymańska 2007). Ako prvý na to pravdepodobne upozornil už Wirth (1938). Napriek tomu sa ešte veľmi často vyskytuje príliš zjednodušené chápanie urbanizácie. Preto hlavnou úlohou tejto kapitoly je upozorniť na urbanizáciu ako na komplexný proces, zasahujúci všetky oblasti spoločnosti, ako aj charakterizovať jej pôsobenie v celej zložitosti.

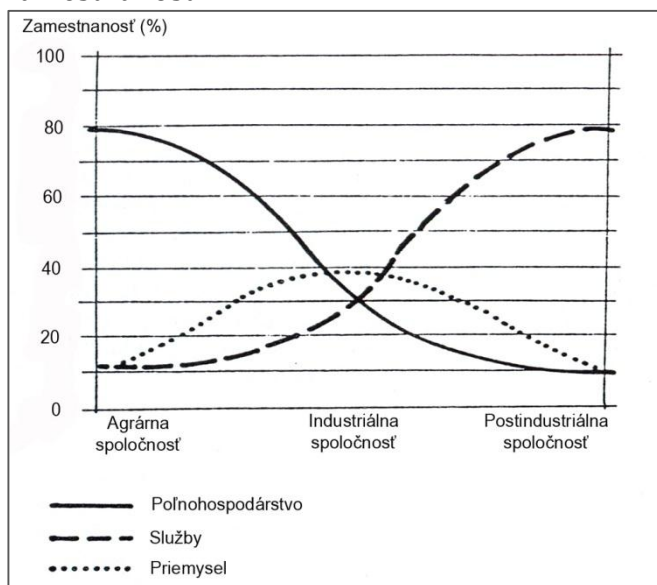
21.1 Aspekty urbanizácie

Urbanizácia má veľa významov - okrem geografického napríklad ekonomický, sociálny, ekologický, legislatívny, historický a mnohé iné. Je nutné uvedomiť si, že v odlišných odvetviach ľudskej činnosti je výklad tohto pojmu rôzny, takisto ako rôzne vedecké disciplíny kladú dôraz na skúmanie odlišných prejavov urbanizácie. Preto neexistuje jednoznačná a všeobecne prijateľná definícia urbanizácie. Ziółkowski (1965) hovorí, že v záujme systematizácie a klasifikácie takej zložitej výskumnej problematiky, akou je urbanizácia, je nutné rozlišovať 4 aspekty (roviny) urbanizácie: ekonomický, demografický, priestorový a sociálny. V súčasnosti sa čoraz dôraznejšie objavuje aj aspekt environmentálno-ekologický.

- 1.) **Ekonomický aspekt** hovorí o vzťahu urbanizácie a vývoja ekonomiky. Čím je dnes ľubovoľné územie ekonomicky vyspelejšie, tým je viac urbanizované a naopak. Urbanizácia je podmienená jednak rozvojom nepoľnohospodárskych činností, ale

poukazuje aj na efektivitu poľnohospodárstva, ktoré nepotrebuje veľa zamestnancov a tí môžu pracovať v iných odvetviach hospodárstva. Postup urbanizácie je teda pevne spätý so zmenami zamestnaneckej štruktúry hospodárstva (presuny zamestnanosti medzi primárnou, sekundárnou a terciálnou sférou) pri prechode od agrárnej ekonomiky cez industriálnu k postindustriálnej, založenej na dominantnej zamestnanosti v službách (obr.46). S tým samozrejme súvisí aj zmena štruktúry produkcie a konzumácie tovarov a služieb, čiže posun od pôvodných poľnohospodárskych produktov k priemyselnému tovaru a službám. Aj v samotnom poľnohospodárstve nastáva ekonomická zmena - je badateľný významný posun od samozásobenia k orientácii produkcie na trh. Výnimkou môžu byť rýchlo rastúce mestá rozvojových krajín, kam je obyvateľstvo vidieka priťahované snahou riešiť svoju katastrofálnu ekonomickú situáciu, ale svoje zvyky z vidieka „si prináša“ so sebou. Preto sa stále snaží prilepiť si pestovaním plodín, využívajúc malé políčka na periférii mesta. Z ekonomického hľadiska ide o ruralizáciu (posilňovanie vidieckeho charakteru) mesta.

Obr.46 Ekonomický aspekt urbanizácie, dokumentovaný zmenami v štruktúre zamestnanosti



Zdroj: Fourastié (1963), upravené

- 2.) **Demografický aspekt** urbanizácie súvisí so sledovaním mechanického a sociálno-ekonomického pohybu obyvateľstva, hlavne dochádzky a migrácie do miest, čo súvisí aj so zmenou spôsobu obživy obyvateľstva. Podľa klasickej definície je urbanizácia práve presun obyvateľov z malých a/alebo poľnohospodárstvom sa živiacich komunít do veľkých a/alebo hustejšie osídlených oblastí. Vo vysoko rozvinutých a urbanizovaných oblastiach je ale v súčasnosti demografická urbanizácia spojená s opačným procesom, teda s odlivom ľudí z miest. To všetko sú kvantitatívne zmeny v populácii, ktoré sú ale vždy nasledované zmenami kvalitatívnymi. Mení sa demografické správanie ľudí - ustupuje model veľkej rodiny, typickej pre vidiek. Štandardom sú malé alebo neúplné rodiny, častý je individualizmus a uprednostňovanie kariéry pred založením rodiny. Mení sa pohlavná, veková aj zamestnanecká štruktúra obyvateľstva, znižuje sa prirodzený prírastok.
- 3.) **Priestorový aspekt** urbanizácie sa spája s existenciou čoraz väčších častí krajiny s typicky mestským výzorom a spôsobom využívania, a to aj na vidieku. Pretože súvisí

najmä so vzhl'adom krajiny a so zmenou jej funkcií, je možné nazvať tento aspekt urbanizácie aj morfológicko-funkčným, priestorovo-architektonickým alebo krajobrazovým. Pôsobením urbanizačných procesov sa postupne formuje „urbánna krajina“, ktorú je možné identifikovať na základe niekoľkých znakov. K najvýraznejším patrí výška a hustota zástavby, typ použitých stavebných materiálov, pravidelnosť pôdorysu zástavby, ale aj väčšia funkčná fragmentácia a väčšia miera antropogénnej premeny krajiny oproti vidieckej. Najmä v okolí najväčších miest postupuje premena krajiny najrýchlejšie. V niektorých postindustriálnych štátoch už celé regióny nadobudli charakter urbanizovaných pásov, takže tradičné rozlišovanie sídiel na mestské a vidiecke tam stratilo význam. Vo vidieckych sídlach a v ich okolí pribúdajú na úkor plôch spoločnosťdárskym využitím plochy novej obytnej zástavby, výroby, skladov, obchodných centier, rekreačných objektov. Miznú hospodárske stavby ako maštale, humná, sýpky, modernizuje sa infraštruktúra, rozširuje sa ponuka stavebných materiálov aj architektonických štýlov, zvyšuje sa podlažnosť budov, ale napríklad aj farebnosť fasád. Mestské sídlo je teda svojou fyziognómiou a funkciami pestrejšie ako vidiecke, ale paradoxne práve urbanizované vidiecke sídla v tesnom zázemí miest sa často z tohto pravidla vymykajú - menia sa na monofunkčné a jednotvárne obytné zóny, pretože všetky ostatné aktivity sú viazané na blízke mesto.

- 4.) **Sociálny aspekt** urbanizácie je chápaný ako proces, v rámci ktorého si čoraz väčšia časť obyvateľstva osvojuje mestský štýl života a s ním spojené postoje, hodnoty, správanie. Rozhodujúce pre formovanie mestského štýlu života sú tri faktory: početnosť, hustota zaľudnenia a heterogenita sociálnej skupiny. **Väčší počet** obyvateľov mesta v porovnaní s vidieckym sídlom vedie k oslabeniu susedských vzťahov, sociálne vzťahy sa stávajú neosobnými, povrchnými, krátkodobými. Výsledkom je strata pocitu spolupatričnosti, izolácia jednotlivca, anonymita života, „samota v dave“. Vysoká **hustota zaľudnenia** vedie k individuálnemu pocitu ohrozenia a tým k vyššej agresivite v snahe presadiť sa, k „boju o miesto na slnku“. Je dôsledkom vysokej konkurencie na malom priestore. Psychické tlaky sú dôsledkom rýchleho životného tempa a tiež rýchlych, častých a hromadných migrácií. **Heterogenita** spoločnosti vedie k rastúcej špecializácii jednotlivcov a k rastu zložitosti sociálnej štruktúry. Každý jedinec patrí do niekoľkých sociálnych skupín, ktoré sú svojou povahou úplne odlišné (v práci, v mieste bydliska, pri voľnočasových aktivitách...) a aj v priestore často vzdialené, preto sa ich príslušníci navzájom nepoznajú. Komunita vidieckeho typu (definovaná na základe pokrvných a susedských vzťahov a riadená zvykovým právom) sa vplyvom sociálnej urbanizácie mení na spoločnosť, kde dominujú neosobné vzťahy (definované na základe teritoriality, spoločného záujmu a výhod) riadené legislatívne. Naopak pozitívom urbanizácie sú časté kontakty s príslušníkmi rôznych skupín, pomocou ktorých sa stierajú triedne rozdiely a zvyšuje sa miera tolerance k sociálnym odlišnostiam.
- 5.) **Environmentálny a ekologický aspekt** urbanizácie je v súčasnosti nutné brať do úvahy čoraz viac v priamej súvislosti s faktom, že urbanizované prostredie sa stáva dominantným životným prostredím pre čoraz väčšiu časť populácie Zeme. Environmentálne dopady urbanizácie sú samozrejme vnímané najmä negatívne. Z mestského prostredia pochádza prevažujúca väčšina odpadov, skleníkových plynov, ale aj sociálno-patologických javov v spoločnosti. Z čisto ekologického uhla pohľadu nie sú sídla organickou ekosystémovou súčasťou krajiny, ale výrazne cudzorodými prvkami v nej. V štruktúre mesta je nízky podiel prirodzených (aj kultúrnych) vegetačných prvkov (Supuka a kol. 2000). Navyše mestá pôsobia negatívne nielen na

svojom území, ale aj v širokom zázemí. Zastavané plochy sa napríklad podieľajú na rozlohe Slovenska len dvoma percentami, ale na vysušovaní krajiny až 40 percentami. Kým z voľnej krajiny odtečie približne 30% zachytenej vody, z odkanalizovaného a zastavaného územia mesta až 70%, čo môže napríklad pri výdatných zrážkach spôsobiť povodeň pod mestom v smere toku. Rast rozlohy urbanizovaných území prináša viac emisií z dopravy a väčšie priestorové nároky na dopravnú infraštruktúru, úbytok zelene a verejných plôch, zvyšovanie prašnosti prostredia, prehrievanie územia. Urbanizácia má ale aj pozitívny vplyv na životné prostredie, pretože z miest pochádza väčšina ekologicky a environmentálne zameraných inovácií (štetrenie zdrojov, recyklácia, ochrana prírody...) a v mestách sa tieto inovácie rýchlejšie ujímajú v praxi. Sociologické prieskumy, porovnávajúce hodnotové systémy obyvateľov vidieka a miest, naznačujú výrazné rozdiely vo vnímaní prírody a voľnej, nezastavanej krajiny. Tá je na vidieku považovaná skôr za zdroj obživy, príjmov a hospodárskeho úžitku, naopak v meste za zdroj rekreácie, tradičných hodnôt, poznávania. Preto obyvatelia miest kladú väčší dôraz na jej ochranu.

21.2 Dva pohľady na urbanizáciu

Z geografického hľadiska urbanizácia je súčasne procesom aj stavom (Müller 1975). Ako proces súvisí s dynamickými sociálno-ekonomickými zmenami a s ich prejavmi v priestore. Ako stav je konkrétnym výsledkom spomenutého procesu a väčšinou je reprezentovaná údajmi o počte, veľkosti, priestorovom rozsahu miest, o počte obyvateľstva miest, o jeho podiele na celom obyvateľstve územia a podobne (Szymańska a Biegańska 2011).

Väčšinou je urbanizácia charakterizovaná na základe štatistických údajov o obyvateľstve, kde jedným z cieľov je odlíšiť obyvateľstvo miest a vidieka. Tento prístup ale problematiku veľmi zjednodušuje, lebo dovoľuje urbanizačné procesy chápať len do tej miery, do akej je jednoznačne definovaná odlišnosť medzi mestskými a vidieckymi sídlami.

Autori sa väčšinou prikláňajú k nutnosti odlišovať užšie a širšie chápanie urbanizácie (napríklad Szymańska 2007, Maik 1992, Ivanička 1983, Smailes 1975), aby bol zdôraznený rozdiel vo vývoji chápania tohto pojmu, ale aj rozdiel v priestorovom dosahu jednotlivých urbanizačných procesov. Oba spôsoby chápania urbanizácie spolu úzko súvisia, ale nie sú totožné, skôr sa navzájom podmieňujú a vo vývoji chápania urbanizácie na seba nadväzujú.

Urbanizácia v užšom význame je pôvodom starší termín. Je to tradičné vnímanie urbanizácie v geografickom zmysle, vzťahuje sa na priestor a jeho vlastnosti. V tomto význame je urbanizácia chápaná ako rast počtu a rozlohy miest, ako rast podielu mestského obyvateľstva, ako pohyb obyvateľstva z vidieckych (alebo redšie osídlených) oblastí do miest aj ako rast rozdielov v hustote zaľudnenia priestoru, v ktorom urbanizované územia predstavujú miesta najväčšej koncentrácie obyvateľstva. Takto chápaný proces urbanizácie je charakteristický pre industriálnu fázu rozvoja spoločnosti, spojenú s kvantitatívnou urbanizáciou, teda s rýchlym rastom miest v súvislosti s koncentráciou priemyslu, služieb a samozrejme obyvateľstva v nich. Ukazovatele urbanizácie je v tomto prípade jednoduché vyjadriť štatistickými údajmi, najmä o počte obyvateľov miest. Pretože zmeny počtu obyvateľov a hustoty zaľudnenia sú hlavnými indikátormi tohto procesu, o urbanizácii v užšom zmysle je možné hovoriť aj ako o demografickej urbanizácii.

Urbanizácia v širšom význame sa vzťahuje na ľudí a ich spoločenstvá, je to chápanie pojmu blízke sociológii. Vyjadruje odlišný štýl života mestského a vidieckeho

obyvateľstva a s tým súvisiace odlišné životné hodnoty, odlišné formovanie životného prostredia, odlišné zamestnania, odlišné funkcie priestoru a s nimi spojený odlišný výzor krajiny. Naznačuje, že urbanizácia je viac ako len jednoduchý rast počtu obyvateľov miest. Je to zložitý, mnohoúrovňový sociálno-kultúrny proces, ktorý zasahuje všetky oblasti života spoločnosti v mestách aj na vidieku, preto v rôznych historických a geografických podmienkach má rôzny význam (Maik 1992). Označuje prechod od spoločnosti tradičnej, poľnohospodárskej, k spoločnosti súčasnej, s charakterom nepoľnohospodárskym a mestským (Dziewoński 1969). Tento prístup k urbanizácii je komplexnejší a dôraznejšie sa prejavuje od 60. rokov 20. storočia, pretože je spojený s prechodom najvyspelejších štátov z industriálnej do postindustriálnej (postmodernej) fázy spoločenského vývoja. Prechod je typický rastom dôležitosti terciálneho a kvartérneho sektora ekonomiky, rastom mobility obyvateľstva a rastom vplyvu masovokomunikačných prostriedkov, čo vedie k rozširovaniu mestských hodnôt a mestského spôsobu života ďaleko za hranice mesta či jeho najbližšieho zázemia. Príkladom je vyrovnávajúca sa úroveň vybavenosti domácností v meste a na vidieku, rovnaké typy domov, rovnaký spôsob trávenia voľného času, rovnaké zamestnania. Ale predovšetkým rastie integrácia mesta so zázemím aj zložitosť funkčno-priestorových vzťahov. Naopak, koncentrácia obyvateľov aj ich činností v mestách sa zmenšuje. Mestá (najmä veľké) ale stále pôsobia ako póly rozvoja, z ktorých sa inovácie šíria do okolia a dynamika rozvoja miest ovplyvňuje do značnej miery premeny v zázemí (Maik 1992). Vyplýva z toho, že súčasné urbanizačné procesy je nutné chápať v dvoch nadväzujúcich priestorových rámcoch. Prvým je priestor mesta v jeho administratívnych hraniciach a druhý charakterizuje urbanizáciu v širšom, regionálnom rozsahu (mesto ako prvok systému). O „mestskosti“ samotného priestoru mesta samozrejme niet pochybností, inak je to ale v jeho zázemí - niekedy je problém rozhodnúť, či je toto zázemie ešte vidiecke alebo už je zasiahnuté urbanizáciou. Pretože najlepšie viditeľným prejavom urbanizačných procesov v zázemí miest sú zmeny funkčného využitia krajiny, urbanizáciu v širšom význame je možné označiť aj pojmom funkčná urbanizácia.

21.3 Definovanie urbanizácie

Po objasnení mechanizmov vzniku a fungovania urbanizácie môžeme pristúpiť k pokusu o jej definovanie, aj keď len s obmedzenou platnosťou z uhla pohľadu geografie. Napriek tomu pohľady iných príbuzných disciplín (najmä sociológie a urbanizmu) nemožno zanedbať. Ako bolo vyššie spomenuté, všeobecne platná definícia urbanizácie nejestvuje. Aj preto sa v nasledujúcich riadkoch obmedzíme skôr na prehľad základných prístupov k definovaniu tohto pojmu a na zdôraznenie ich spoločných prvkov, než na striktné definovanie. Zároveň je nutné upozorniť, že urbanizáciu nie je možné pochopiť ako izolovaný jav. Stáva sa čoraz dôležitejšou stránkou rozvoja spoločnosti a treba ju ukázať ako dôležitý rys svetového historického procesu osídlenia (Šteis 1985).

Pôvodným významom slova urbanizácia bol súhrn aktivít súvisiacich so stavbou a prevádzkou antických miest (urbis) a so zámernými úpravami ich okolitej krajiny. Išlo teda o „pomešťovanie“ vybratého priestoru v prírodnej krajine. Dnešné definície sa väčšinou snažia do svojho obsahu zahrnúť vyššie spomínaný užší aj širší spôsob chápania urbanizácie a čo najviac jej významových rovín. Už Smailes (1961) rozlišoval geografický a sociologický význam urbanizácie. Zdôrazňoval, že sa navzájom prelínajú. Komplexný pohľad na urbanizáciu ponúka Parysek (1995), ktorý ju chápe ako kultúrno-civilizačný proces, odrážajúci sa v rozvoji miest, v ich početnom, populačnom aj

priestorovom raste, v stúpajúcej koncentrácii obyvateľstva, v rozširovaní nepochopiteľných spôsobov obživy, mestských hodnôt, štandardov a postojov. Upozorňuje tiež na rozdielny priebeh a charakter urbanizácie v rôznych regiónoch sveta podľa ich vyspelosti.

Maik (1992) hovorí, že pre výskumnú prax je vhodné rozlišovať tri definičné rozsahy, identifikujúce urbanizáciu ako:

- 1.) Prenikanie myšlienok a vzorov z urbánnych centier do ich okolia.
- 2.) Rast podielu typicky mestského správania aj na vidieku.
- 3.) Premiestňovanie obyvateľstva z vidieka do miest alebo z oblastí s nižšou hustotou zaľudnenia do hustejšie osídlených oblastí.

Práve v súvislosti s tretím bodom treba upozorniť na čiastočnú stratu jeho aktuálnosti vo vybraných regiónoch sveta. Napríklad Ivanička (1983) uvádza, že počet obyvateľov metropolitných miest USA poklesol v 70. rokoch 20. storočia o 3%. Podobne Klaasen (1977) udáva tento trend v holandských a Smailes (1961) v britských mestách. V ekonomicky najvyspelejších oblastiach sveta, ktoré sú zároveň charakteristické najdlhšou tradíciou moderných foriem urbanizácie, tento trend teda nie je nový. Súvisí (okrem iných príčin) aj s rastom suburbií na úkor populačnej veľkosti centrálnych miest. To ale neznamená, že obyvatelia, opúšťajúci mesto, sa vracajú k vidieckemu spôsobu života. Naopak, stávajú sa šíriteľmi urbánnych hodnôt a procesov z miest do vidieckeho priestoru. Tento trend (najmä prostredníctvom suburbanizácie) zasiahol približne na prelome tisícročí aj Slovensko, ako to dokumentuje tabuľka na obr.47. Netýka sa ale len našich najväčších miest, čo je práve dôkazom všeobecného pôsobenia urbanizačných trendov. V súčasnosti je teda nutné urbanizáciu chápať skôr v jej sociologickom (širšom) význame ako šírenie „mestského“ spôsobu života, čo sa už desiatky rokov neobmedzuje len na priestor samotného mesta. Musil (2002) v tomto zmysle definuje proces urbanizácie ako zmenu sociálno-priestorových foriem spoločnosti v dôsledku spoločenskej modernizácie. Pretransformované pre potreby geografie môžeme preto jednoducho konštatovať, podobne ako Szymańska (2007), že **urbanizácia v dnešnom chápaní je procesom, vďaka ktorému krajina a jej obyvatelia nadobúdajú mestský charakter**. Následne sa samozrejme objavuje otázka, ako sa dá definovať alebo kvantifikovať pojem „mestský charakter“. To je už ale na rozhodnutí jednotlivých sociálnych skupín, regiónov alebo štátov, pretože platnosť pojmu má výrazné priestorové obmedzenia, dané historickým vývojom, zvykmi, kultúrnymi či legislatívnymi normami a podobne.

Obr.47 Zmena počtu obyvateľov v najväčších mestách Slovenska

mesto	Bratislava	Košice	Prešov	Nitra	Žilina	B. Bystrica	Trnava	Martin	Trenčín	Poprad
počet obyvateľov 2001	428 672	236 093	92 786	87 285	85 400	83 056	70 286	60 133	57 854	56 157
počet obyvateľov 2011	413 192	240 688	91 638	78 875	81 515	79 775	66 219	57 300	55 832	52 791
zmena	-15 480	4595	-1148	-8410	-3885	-3281	-4067	-2833	-2022	-3366

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky (<http://portal.statistics.sk>), upravené

21.4 Hodnotenie urbanizácie

Ako vyplýva z predchádzajúcich riadkov, súčasné chápanie urbanizácie je postavené hlavne na kvalitatívnych zmenách krajiny a života jej obyvateľov. Na potrebu komplexného hodnotenia urbanizačných procesov z tohto uhla pohľadu reagovala Organizácia spojených národov - konkrétne jej organizačná súčasť UN-Habitat (Program OSN pre ľudské sídla) zavedením takzvaného Indexu mestského rozvoja (CDI - city development index) v r.1997. Jeho výpočet je založený na využití údajov o piatich čiastkových ukazovateľoch:

- 1.) **Mestský produkt** je analógiou HDP (hrubého domáceho produktu) a vypočítava sa ako hrubá hodnota produkcie v danom meste, prepočítaná na jedného obyvateľa mesta. Je to základný ukazovateľ ekonomickej výkonnosti mesta, ale najmä produktivity mestskej ekonomiky.
- 2.) **Infraštruktúra** je čiastkový ukazovateľ, hodnotiaci počet obyvateľov mesta, pripojených k vodovodnej, kanalizačnej, elektrickej a telefónnej sieti.
- 3.) **Odpadové hospodárstvo** je ukazovateľ, ktorým sa hodnotí úroveň likvidácie odpadových vôd a pevných odpadov, vyprodukovaných na území mesta.
- 4.) **Zdravie** je ukazovateľ, vychádzajúci z údajov o očakávanej dĺžke života (nádej na dožitie - life expectancy) a detskej úmrtnosti (do 5 rokov veku) obyvateľov mesta.
- 5.) **Vzdelanosť** vychádza z údajov o úrovni alfabetizácie a o množstve obyvateľov mesta s vyšším alebo špecializovaným vzdelaním.

Výsledné hodnoty všetkých 5 čiastkových indikátorov sú väčšinou vypočítané metódou analýzy hlavných komponentov (PCA - Principal Components Analysis) a normalizované tak, aby sa pohybovali v rozmedzí 0 - 100 bodov. Výsledná hodnota CDI sa vypočíta jednoducho ich súčtom a vydelením piatimi, takže sa takisto pohybuje v hodnotách 0 - 100. Vyššia bodová hodnota znamená vyššiu úroveň rozvoja mesta a teda aj vyššiu kvalitu života jeho obyvateľov. Najlepšie z tohto pohľadu sú na tom samozrejme mestá najvyspelejších štátov (napríklad Stockholm 97,3, Bazilej 95,2, Melbourne 95,5 bodov) a najhoršie mestá ekonomicky zaostalých štátov (obr.48). Najnižšie hodnoty boli vypočítané napríklad pre Niamey (21,7) Brazzaville (27,1) alebo Ibadan (27,3). Aj keď základom pre výpočet 5 čiastkových ukazovateľov sú kvantitatívne štatistické údaje, komplexný index CDI je dnes najlepším samostatným meradlom úrovne kvality života v mestách. Index CDI výrazne koreluje s hodnotami niektorých často používaných makroekonomických a sociálnych ukazovateľov (okrem spomenutého HDP napríklad HDI - human development index), ale v porovnaní s týmito, regionálne zameranými ukazovateľmi, umožňuje citlivejšie zhodnotiť kvalitu života aj v konkrétnych mestách.

Obr.48 Index rozvoja miest (CDI) vo svetových makroregiónoch.

Región	CDI	Mestský produkt	Infraštruktúra	Odpady	Zdravie	Vzdelanosť
Afrika	42,85	49,69	36,17	26,04	50,39	51,96
Arabský svet	64,55	66,52	69,79	45,87	77,18	63,39
Ázia a Oceánia	65,35	62,9	67,75	44,4	78,27	73,43
Latinská Amerika	66,25	62,93	70,42	39,5	82,71	75,68
Postsocialistické štáty	78,59	71,62	90,64	55,93	85,8	88,94
Vyspelé štáty	96,23	90,6	99,21	100	94,26	87,1

Zdroj: Global urban indicators database, Version 2, upravené

Napriek tomu v súčasnosti stále prevláda (a aj regionálne je lepšie rozpracované) hodnotenie dosiahnutej úrovne a priebehu urbanizácie (prípadne porovnanie jednotlivých regiónov či štátov) postavené na využití kvantitatívnych analytických ukazovateľov. To znamená nutnosť obmedziť sa na štatistické údaje, reprezentujúce vo väčšine prípadov pôvodné, zúžené chápanie urbanizácie - teda údaje o počte obyvateľov miest a vidieka, o migráciách medzi mestom a vidiekom, o zamestnanosti v jednotlivých sektoroch hospodárstva a podobne. To do značnej miery obmedzuje reprezentatívnosť výsledkov, ktorými by sme chceli dokumentovať skutočný priebeh urbanizačných procesov. Samostatným problémom je okrem toho nízka úroveň vzájomnej porovnateľnosti údajov za jednotlivé regióny alebo štáty. Vyplýva jednak z odlišného chápania pojmov mesto a urbanizácia v odlišných častiach sveta, ale aj z odlišného vymedzovania administratívnych jednotiek pre zber údajov.

Najviac používanými hodnotiacimi ukazovateľmi urbanizácie sú jej **miera** (stupeň) a **tempo**. Prvý reprezentuje urbanizáciu ako aktuálny stav, druhý ako prebiehajúci proces. Sú navzájom úzko previazané. Zjednodušene možno tvrdiť, že ekonomicky vyspelé oblasti s dlhotrvajúcou históriou moderných foriem urbanizácie dosahujú v súčasnosti vysokú mieru urbanizácie, ale jej tempo je veľmi nízke. Naopak oblasti rozvíjajúce sa, ktoré len nedávno nastúpili etapu prechodu od agrárnej k industriálnej spoločnosti, majú dosiaľ nízku mieru urbanizácie, ale o to vyššie tempo (obr.49). Nízke hodnoty oboch ukazovateľov sú charakteristické len pre najzaostalejšie oblasti Zeme, v ktorých chýbajú novodobé ekonomické a demografické rozvojové stimuly. Riedlová, Blažek a Brabec (1983) definujú 4 rozhodujúce podmienky, ovplyvňujúce priebeh urbanizácie: stupeň hospodárskeho rozvoja (1), charakter spoločenskej organizácie a výrobných vzťahov (2), historické podmienky (3) a geografické podmienky (4). Tie je nutné bezpodmienečne zohľadňovať pri hodnotení urbanizácie v akomkoľvek regióne sveta, pretože zohľadňovanie len jednoduchých číselných hodnôt nedovoľuje v plnej miere pochopiť taký zložitý fenomén, akým je proces urbanizácie.

Obr.49 Miera a tempo urbanizácie vo svetových makroregiónoch

	miera urbanizácie (%)					tempo urbanizácie (%)			
	1950	1970	2011	2030	2050	1950-1970	1970-2011	2011-2030	2030-2050
Afrika	14,4	23,5	39,6	47,7	57,7	2,47	1,27	0,98	0,96
Ázia	17,5	23,7	45	55,5	64,4	1,52	1,57	1,1	0,74
Európa	51,3	62,8	72,9	77,4	82,2	1,02	0,36	0,31	0,3
Latinská Amerika a Karibik	41,4	57,1	79,1	83,4	86,6	1,61	0,8	0,28	0,19
Severná Amerika	63,9	73,8	82,2	85,8	88,6	0,72	0,26	0,22	0,16
Oceánia	62,4	71,2	70,7	71,4	73	0,66	-0,02	0,05	0,12

Zdroj: World Urbanization Prospects: The 2011 Revision (2012), upravené

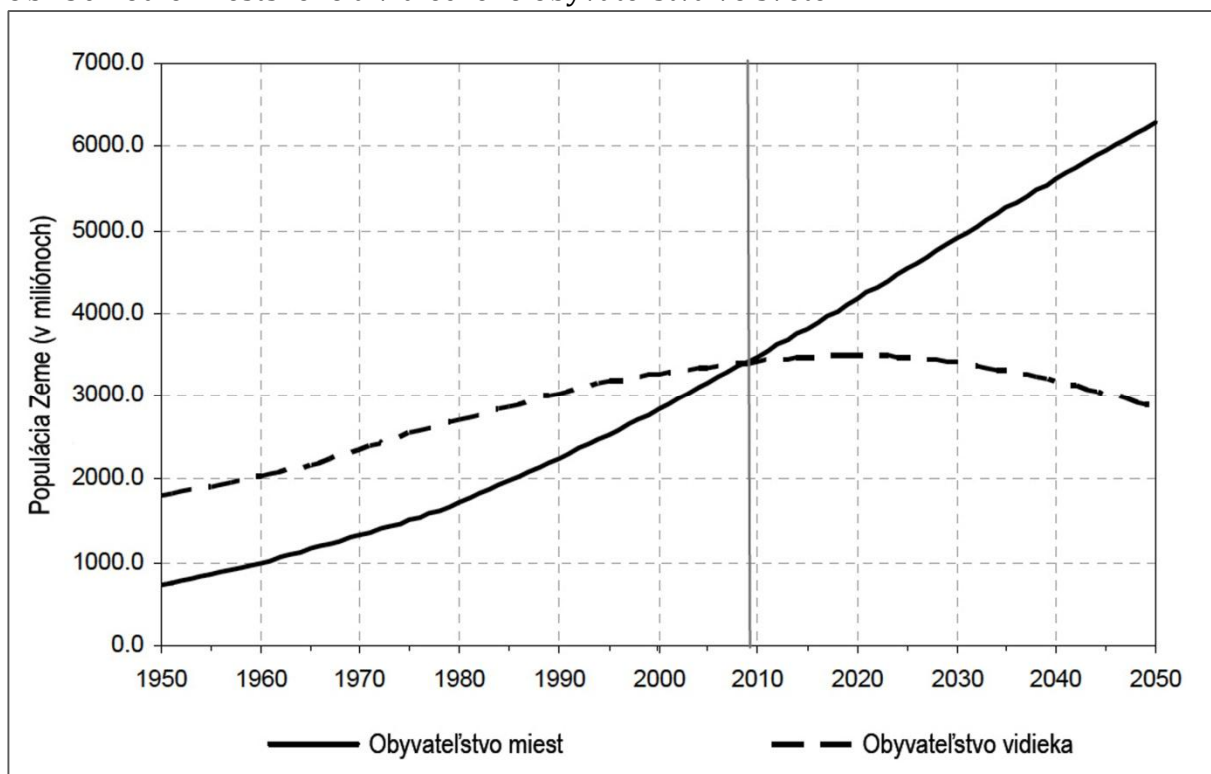
21.4.1 Miera urbanizácie

Niekedy je označovaná aj ako stupeň urbanizácie. Je to percentuálny podiel obyvateľstva žijúceho v mestách z celkového počtu obyvateľov daného územia. V roku 1800 odhadom len 3% ľudí bývali v mestách. Podľa odhadov OSN (World Urbanization Prospects, the 2009 Revision) v polovici roku 2009 podiel mestského obyvateľstva Zeme prvý raz presiahol 50% a prognózy pre rok 2050 hovoria o 70% obyvateľov (obr.50). Naša planéta sa stáva dominantne urbánnou. Vo Veľkej Británii je to tak už od r.1851, na Slovensku približne od r.1984. V r.2011 sa cez 50% obyvateľstva v mestách dostala napríklad aj Čína, pričom ešte v 80. rokoch tam žilo v mestách len asi 20% obyvateľov.

Svetová miera urbanizácie v r.2050 dosiahne podľa odhadov OSN asi 74%, čo znamená, že v mestách bude žiť viac obyvateľov (asi 6,3 miliardy) ako na celom svete v r.2004. Existujú ale značné regionálne rozdiely - kým vo vyspelých štátoch žije dnes v mestách okolo 75% obyvateľov a v chudobnejších len 45%, v r.2050 to bude 86% a 66%.

Podľa CIA World Factbook najvyššiu možnú mieru urbanizácie (100%) dnes vykazujú malé štáty a územia mestského typu ako Monako, Gibraltar, Vatikán, Macao, Hong Kong, ale aj niektoré ostrovné štáty ako Bermudy, Kajmanské ostrovy, Nauru. Na opačnom konci s nulovou mierou urbanizácie sú Anguilla, Pitcairn, Tokelau, Wallis a Futuna. Sú to ale extrémny, dané skôr osobitosťami zberu a štatistického spracovania údajov ako skutočnosťou. Reálne najvyššie miery urbanizácie dosahujú niektoré štáty Latinskej Ameriky (napríklad Argentína, Uruguay po 92%) kvôli svojej relatívnej ekonomickej vyspelosti a dlhodobej kvantitatívnej urbanizácii (dôsledkom sú obrovské štvrte chudoby v mestách), spôsobenej populačnou explóziou a uprednostňovaním najväčších miest pri lokalizácii investícií. Podobne niektoré štáty Perzského zálivu sú vysoko urbanizované vďaka ropnému bohatstvu, ale aj prírodným podmienkam, ktoré neprajú poľnohospodárstvu a teda ani vidieckemu osídleniu (Katar 96%, Kuvajt 98%). Vo vyspelejšej postindustriálnej Európe vedie Belgicko s 97% mestského obyvateľstva, inak sú čísla nižšie vďaka historicky vyvinutej vyváženej sídelnej štruktúre vo väčšine krajín, kde vidiecke sídla hrajú dôležitú úlohu (napríklad Česká republika 73%, Bielorusko 75%, Fínsko a Francúzsko 85%, Nemecko 74%, Veľká Británia 80%). Najnižšiu mieru urbanizácie nájdeme v chudobných agrárnych štátoch strednej a východnej Afriky s vysokým podielom samozásobiteľského farmárstva (Burundi 11%, Uganda 13%, Niger 17%), blížila sa im hospodársky podobné, najchudobnejšie štáty Ázie (Nepál 19%, Afganistan 23%). Miera urbanizácie Slovenska bola v r.2011 54,35%, v posledných rokoch mierne klesala a prognózované je udržiavanie tohto trendu aj v najbližších desaťročiach (obr.51).

Obr.50 Podiel mestského a vidieckeho obyvateľstva vo svete.



Zdroj: World Urbanization Prospects: The 2009 Revision (2010), upravené

21.4.2 Tempo urbanizácie

Je definované ako priemerná percentuálna zmena podielu mestského obyvateľstva za isté časové obdobie - väčšinou za rok, prípadne za medzicenzové obdobie (spravidla 10 rokov). Počet aj podiel obyvateľstva miest v celej histórii ľudstva neustále pomaly rástol, aj keď neboli zriedkavé ani obdobia lokálneho či regionálneho poklesu kvôli vojnám alebo epidémiám, ktoré samozrejme najviac decimovali práve mestské obyvateľstvo. Ale od prvej polovice 19. storočia je tempo prírastku mestského obyvateľstva vyššie ako tempo celkového prírastku obyvateľov Zeme, a to napriek tomu, že naša planéta prechádza fázou demografickej explózie. Táto „urbánna akcelerácia“ je tesne spojená s industrializáciou, v druhej polovici 20. storočia aj s terciarizáciou (najmä vo veľkých mestách) a všeobecne s rýchlym opúšťaním agrárneho spôsobu života a s masívnym sťahovaním obyvateľstva do miest. Súčasné ročné tempo urbanizácie vo svete je približne 1,85% (CIA World Factbook) a pomaly klesá. V období rokov 2025 - 2050 by malo byť ročné tempo už len na úrovni 1,3% oproti druhej polovici 20. storočia, kedy dosahovalo takmer 3% (World Urbanization Prospects, the 2009 Revision). Najnižšie tempo dnes znamená znižovanie populácie miest a nájdeme ho najmä v európskych krajinách, ktoré kombinujú emigráciu z miest s nízkym prirodzeným prírastkom v dôsledku ekonomickej krízy a nastupujúcej suburbanizácie (Česká republika -0,003%, Bulharsko -0,3%, Lotyšsko -0,5%). Na Slovensku v rokoch 2000 až 2011 ročne ubúdalo asi 1% obyvateľov miest (obr.51).

Obr.51 Miera a tempo urbanizácie na Slovensku v rokoch 2000 až 2011

rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
miera (%)	56,6	55,9	56	55,7	55,55	55,42	55,35	55,21	55,03	54,87	54,68	54,35
medziročné tempo (%)	x	-0,99	1	-0,99	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-0,99

Zdroj: Štatistický úrad SR: všeobecné charakteristiky, upravené

Naproti tomu najvyspelejšie postindustriálne štáty sú dnes v štádiu opätovného návratu ľudí do miest (Taliansko 0,5%, Holandsko 0,8%, Francúzsko 1%, Luxembursko 1,4%). Najrýchlejšie urbanizované sú v súčasnosti zaostané krajiny, kde zhoršujúce sa podmienky na vidieku (najmä v dôsledku populačnej explózie a nedostatku pôdy) vyhánajú obyvateľstvo do miest za vidinou lepšieho života (napríklad Malawi 5,3%, Eritrea 5,2%, Burundi 4,9%). Takmer celý očakávaný prírastok svetovej populácie do r.2050 bude skoncentrovaný do miest chudobných krajín.

21.5 Modely urbanizácie

Uvedené príklady sú samozrejme extrémny, ktoré len do istej miery hovoria o priestorovej diferenciacii urbanizačných procesov vo svete. Szymańska (2007) preto rozoznáva 4 modely správania, ktoré vedú k odlišnému priebehu koncentrácie obyvateľstva do miest v čase:

- 1.) **Západoeurópsky model** bol typický rýchlym tempom urbanizácie približne medzi rokmi 1850 a 1950 v dôsledku industriálnej revolúcie. Po tomto období tempo prudko pokleslo, pretože vidiecke rezervy potenciálnych migrantov do miest boli vyčerpané a spoločnosť začala prechádzať na postindustriálnu ekonomiku s dominanciou nevýrobného sektora, ktorý nevyžaduje také veľké koncentrácie obyvateľstva do miest. Dnes sa objavuje aj opätovný návrat obyvateľstva z miest na vidiek, napriek tomu najsilnejšie migračné prúdy sú medzi mestami navzájom.

- 2.) **Stredo-východoeurópsky model** znamenal najvyššie tempo urbanizácie v druhej polovici 20. storočia, takisto kvôli industrializácii. Radikálne zabrzdenie tempa (niekde až obrat smeru pohybu) nastalo v 90. rokoch 20. storočia po politicko-spoločenských zmenách a po prechode na trhové hospodárstvo. V súčasnosti sú mestá týchto krajín na začiatku etapy suburbanizácie.
- 3.) **Model rozvojových štátov** platí v troch svetových makroregiónoch: Latinskej Amerike, Ázii a Afrike. Tu po dlhých desaťročiach umelo brzdeného rozvoja došlo od polovice 20. storočia k explozívnuému rastu tempa urbanizácie, podporeného demografickou explóziou a prenosom demografického správania (napríklad snaha o mnohohodetnú rodinu) z vidieka do miest. Vysoké tempo urbanizácie sa udržiava aj v súčasnosti (najmä migráciou z vidieka do miest), ale jeho medziročné hodnoty pomaly klesajú (najmä vďaka poklesu pôrodnosti v mestách).
- 4.) **Austrálsko-severoamerický model** sa vzťahuje na bývalé európske kolónie, ktoré sú ale väčšinou osídlené migrantami z Európy, preto surčitým oneskorením kopírujú západoeurópsky model. V súčasnosti si udržiavajú vyššie tempo urbanizácie v porovnaní s Európou, pretože sú stále atraktívne pre imigrantov, hlavne z rozvojového sveta. Tento model čiastočne platí aj pre najrozvinutejšie štáty Latinskej Ameriky (Čile, Uruguay...).

21.6 Fázy urbanizácie

Rozdielne hodnoty miery a tempa urbanizácie vo svete súvisia so špecifickými regionálnymi podmienkami vývoja (ekonomickými, politickými, historickými, geografickými...), preto jednotlivé oblasti sveta sa nachádzajú v odlišných fázach urbanizačného procesu.

Gibbs (1963) zhodnotil postup urbanizácie v globálnom meradle od vzniku prvých miest až po súčasnosť a definoval 5 základných etáp „mestských“ dejín ľudskej civilizácie:

- 1.) **Iniciálna etapa** zakladania a postupného rozvoja miest, pri pomalom raste ich obyvateľstva, ktorý je menší ako celkový rast populácie. Táto etapa bola v histórii najdlhšia a skončila až populačnou a priemyselnou revolúciou v 18. a 19. storočí.
- 2.) **Etapa progresívnej urbanizácie**, v ktorej prírastok obyvateľstva v mestách je vyšší ako celkový prírastok populácie v danom území. Napríklad populačný rast Afriky sa dnes pohybuje okolo 2% ročne, ale mestá Afriky rastú asi o 4% ročne.
- 3.) **Etapa pokročilej urbanizácie**, kedy dochádza k zmenšovaniu významu dediny ako bydliska aj ako miesta práce. Vidiek sa vyludňuje. Touto etapou prechádzalo napríklad Slovensko v rokoch 1950 - 1990.
- 4.) **Etapa úpadku malých miest**, ktoré prestávajú plniť svoju úlohu obsluhy vyludňujúceho sa vidieckeho zázemia, pretože v dôsledku rastu príjmov a rozvoja individuálnej dopravy sú pre obyvateľov vidieka dostupné aj vzdialenejšie veľké mestá a aglomerácie. Dominantným procesom je suburbanizácia.
- 5.) **Etapa vyrovnávania populačnej úrovne aglomerácií s ostatným územím** je v podstate etapou deurbanizačnou, v ktorej dominuje odchod obyvateľstva z aglomerácií do vidieckych oblastí a dochádza k poklesu významu veľkých miest.

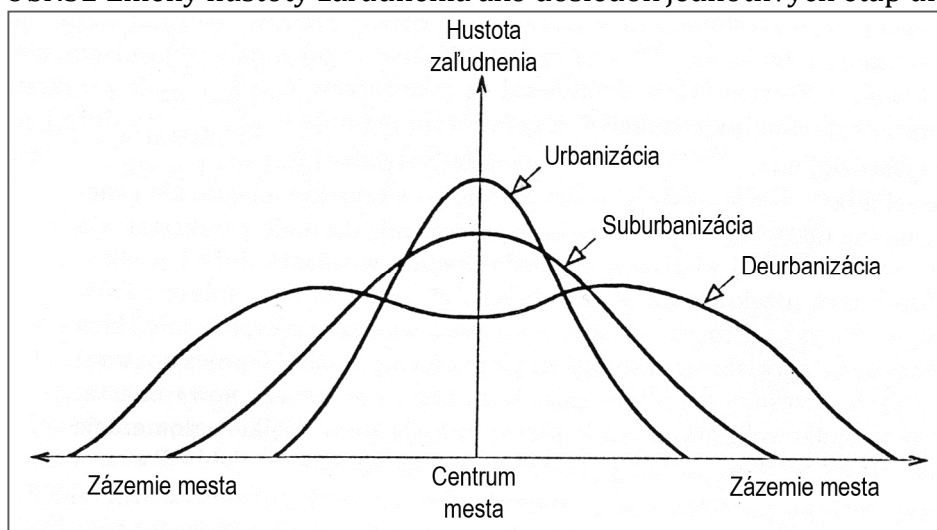
Na Gibbsa do istej miery nadviazal van der Berg a kol. (1982), ktorý rozfázoval hlavne súčasný (v zmysle posledných asi 200 rokov) urbanizačný proces do 4 nadväzujúcich etáp:

- 1.) **Urbanizácia** je charakteristická vznikom nových miest a rastom existujúcich. Cieľom migrácií nie je vysoký životný štandard, len nádej na jeho zlepšenie vďaka lepším možnostiam nájsť si prácu. Najpríťažlivejšími cieľmi migrácie sú priemyselné a

banícke mestá a oblasti. Je to začiatok širšie chápaného procesu migrácie z dediny do mesta. Táto etapa sa zhoduje s prvou, druhou a tretou etapou podľa Gibbsa (obr.52).

- 2.) **Suburbanizácia** je charakteristická väčším rozvojom aglomerácií ako miest, rast sa presúva do okrajových častí mesta a do jeho najbližšieho zázemia. Intenzívne sa rozvíjajú aj moderné odvetvia priemyslu a služby, ktoré sa postupne premiestňujú z centrálneho mesta do zázemia, pretože s istým oneskorením nasledujú bohatšie obyvateľstvo, unikajúce z preplneného mesta do zázemia za lepšou kvalitou života. Hromadná osobná doprava a automobily sú hlavnými dopravnými prostriedkami. Tejto fáze zodpovedá etapa úpadku malých miest podľa Gibbsa.
- 3.) **Deurbanizácia** je etapou úbytku počtu obyvateľov najskôr v centrálnej časti a neskôr v celej aglomerácii. Veľké mestá a aglomerácie demograficky stagnujú, tempo rastu miest sa stabilizuje, znovu sa buduje rovnováha medzi populáciami veľkých a menších miest. Obnovuje sa význam vidieckych sídiel a menších miest, význam veľkých miest klesá. Deurbanizácia súvisí s 5. etapou podľa Gibbsa.
- 4.) **Reurbanizácia** bude vo väčšom rozsahu etapou budúcnosti. Dnes sa prejavuje len vo vybraných oblastiach ekonomicky najvyspelejších štátov. Je to zabrzdenie procesu deurbanizácie, opätovný návrat obyvateľstva do centrálnych častí veľkých miest, ktoré budú prechádzať revitalizáciou a rekonštrukciou a budú znova nadobúdať svoje významné postavenie ako centrá globalizovanej ekonomiky.

Obr.52 Zmeny hustoty zaľudnenia ako dôsledok jednotlivých etáp urbanizácie



Zdroj:Klaasen a Paelinck (1979), upravené

Treba ale upozorniť na fakt, že identifikácia jednotlivých fáz urbanizácie takisto vychádza len zo štatistických údajov (ako je počet obyvateľov a hustota zaľudnenia) vzťahujúcich sa väčšinou k administratívnym jednotkám a výsledné hodnoty zodpovedajú užšiemu chápaniu urbanizácie. Preto najmä v najvyspelejších postindustriálnych oblastiach sveta môžu skresľovať skutočný vývoj. Mestá totiž môžu prichádzať o svojich obyvateľov ich odchodom do suburbií alebo dokonca mimo bezprostredné zázemie miest, ale títo migranti sa svojho mestského štýlu života nevzdávajú. Takže z pohľadu širšieho chápania urbanizácie aj suburbanizácia a deurbanizácia sú vývojovými etapami, ktoré urbanizačný proces posilňujú.

22 TRANSFORMAČNÉ PROCESY SÚČASNÉHO VÝVOJA MESTA

Mesto ako najrýchlejšie sa meniaci časť krajiny podlieha neustálemu procesu transformácie, ktorý je výsledkom prispôbovania sa aktuálnym potrebám a meniacim sa podmienkam v krajinnej sfére, hlavne v jej sociálno-ekonomickej časti. Pretože vnútorná štruktúra mesta má relatívne veľkú zotrvačnosť, každý nový impulz sa v nej prejavuje ako významná odlišnosť od doterajšieho stavu a viditeľne pôsobí na svoje (doteraz) nezmenené okolie. Pre porozumenie procesu transformácie mesta je nutné uvedomiť si, že zdanlivo plynulý transformačný proces sa skladá z mnohých čiastkových procesov, ktoré sa dajú klasifikovať rôznym spôsobom. Pre podmienky našich miest sa o takéto klasifikácie pokúsili Matlovič (2001) a Sýkora (2001). Pre geografiu sú dôležité tri spôsoby klasifikácie týchto procesov:

- 1.) Podľa výskytu v rôznych typoch miest.
- 2.) Podľa výskytu vo vývojovo odlišných častiach mesta.
- 3.) Podľa výskytu v jednotlivých subštruktúrach priestorovej štruktúry mesta.

22.1 Transformačné procesy podľa výskytu v rôznych typoch miest.

Väčšina klasifikácií miest vychádza z ich funkčnej, veľkostnej alebo hierarchickej odlišnosti. Pri snahe o pochopenie transformačných procesov nie je ale možné ostať len na úrovni ich jednoduchého opisu - je nutné identifikovať aj základné príčiny, ktoré vedú k ich vzniku. Spoločenské a ekonomické podmienky, v ktorých sa mestá nachádzajú, najvýraznejšie vplývajú na charakter ich historického vývoja aj súčasných transformačných procesov. Preto je vhodné zjednodušene rozdeliť mestá sveta do skupín práve podľa sociálno-ekonomických podmienok ich fungovania a použiť modifikáciu donedávna používaného delenia sveta na základné politicko-hospodárske sféry (tzv. prvý, druhý a tretí svet).

- 1.) **Mestá postindustriálnych štátov** majú väčšinou dobre vyvinutú priestorovú štruktúru aj napojenie na svoje zázemie kvôli plynulému a dlhodobému vývoju. Obdobie priemyslu ako hlavného hýbateľa vývoja je v nich už ukončené a tieto mestá sú centrami najmä nevýrobných odvetví ekonomiky. Transformačné procesy tu prebiehajú permanentne a kontinuálne počas celého obdobia od založenia daného mesta, v dnešnej dobe na báze trhového princípu, pozemkovej renty a najnovšie aj na základe pokusov o aplikáciu myšlienok trvalo udržateľného rozvoja. Rozdiely vo výskyte, kvalite a kvantite jednotlivých transformačných procesov sa prejavujú najmä podľa veľkosti mesta a v závislosti na jeho ekonomickej sile, ktorá je ovplyvňovaná aj polohovým potenciálom každého mesta. Vo všeobecnosti sú mestá tohto typu na čele urbanizačného vývoja sveta a ich aktuálne vývojové trendy sa presadzujú v mestách ďalších dvoch typov s odstupom niekoľkých rokov až desaťročí. Najtypickejšími procesmi sú ekologizácia, gentrifikácia, suburbanizácia a urban sprawl, deurbanizácia a vo vybraných oblastiach aj začínajúca reurbanizácia.
- 2.) **Mestá postsocialistických štátov** prešli začiatkom 90. rokov 20. storočia náhle a naraz významnými zmenami princípov fungovania spoločnosti. Tie odštartovali vlnu transformačných procesov, ktoré sú dnes (práve kvôli intenzívnemu vplyvu na historicky vyvinutú a značne zotrvačnú priestorovú štruktúru) najvýraznejšie identifikovateľné práve v týchto mestách. Typickou črtou je (okrem približne rovnakého času prechodu do súčasnej etapy vývoja) podobná charakteristika transformačných procesov v celom regióne postsocialistických krajín. Etapa dominancie priemyselného rozvoja a kvantitatívnej urbanizácie skončila len nedávno a zároveň náhle, preto jej stopy a zároveň vplyvy historickej lokalizačnej zotrvačnosti sú ešte veľmi zreteľne prítomné. Rozdiely vo výskyte, kvalite a kvantite

transformačných procesov závisia v oveľa väčšej miere od ekonomickej sily konkrétneho mesta (a regiónu alebo štátu, v ktorom sa nachádza), ako od veľkosti mesta. Rovnako ako v predchádzajúcej skupine, aj tu ide zväčša o staré mestá s vyzretými, mnohoveštvými urbánymi štruktúrami. V ich vývoji sa ale v druhej polovici 20. storočia významne prejavil vplyv socialistickej periódy rozvoja. Počas nej tieto mestá najviac priestorovo aj populačne rástli, pričom práve v tejto perióde platili odlišné pravidlá rozvoja oproti mestám dnešných postindustriálnych štátov. Podľa Matloviča (2001) kľúčovými črtami nových podmienok vývoja týchto miest sú:

- 1.) Zmena centrálno-byrokratického riadenia na trhovú mechanizmus
- 2.) Znovuzavedenie pozemkovej renty a súkromného vlastníctva
- 3.) Obnovenie samosprávy s pluralitným politickým systémom.

V postsocialistických mestách sú typickými trendami komercializácia, rozbiehajúca sa sociálna polarizácia, suburbanizácia, segregácia a separácia, revitalizácia a estetizácia, popri úhorovaní aj jeho opak - intenzifikácia využitia priestoru, funkčná fragmentácia, automobilizácia a ďalšie.

- 3.) **Mestá rozvojových štátov** sú často mladými mestami, ktoré spravidla rastú rýchlo, búrlivo a bez plánu (sú vo fáze kvantitatívnej urbanizácie). Hlavným faktorom rozvoja je priemysel a expandujúce komerčné služby. Často chýbajú celé historické etapy vývoja (najmä staršie) a priestorová štruktúra mesta často odráža koloniálnu minulosť alebo stretnutie dvoch odlišných kultúr na malom území (obr.9). Výskyt, kvalita a kvantita súčasných vývojových trendov úzko súvisia s aktuálnou politicko-ekonomickou situáciou v danom štáte, preto sa často vedľa seba vyskytujú mestá v úpadku a v expanzii. Táto skupina miest je najviac heterogénna z hľadiska ich vývoja. Vo vnútri štátov sú časté výrazné rozdiely v dynamike vývoja medzi hlavným mestom (prípadne niekoľkými nepočetnými veľkými mestami ako ohniskami rozvoja) a veľkým počtom ostatných miest, ktoré sú často len centrami agrárneho zázemia a chýbajú im moderné rozvojové impulzy. Pre rýchlo rastúce mestá „tretieho sveta“ je typická intenzifikácia využívania priestoru, sociálna polarizácia a s ňou súvisiaca separácia a segregácia (až getoizácia), industrializácia.

Okrem trendov, špecifických pre vyššie spomenuté tri typy miest, existujú aj trendy spoločné. Ide najmä o dôsledky globalizácie, prejavujúcej sa v intraurbánnych štruktúrach miest celého sveta približne od 80. rokov 20. storočia. Často je nemožné oddeliť ich od trendov, špecifických pre daný typ mesta, a identifikovať či zmena je dôsledkom globalizačného alebo špecifického, lokálne fungujúceho trendu. Podľa Matloviča (2001) medzi základné prejavy globalizačných procesov v priestorovej štruktúre miest patrí:

- 1.) internacionalizácia kapitálu aj pracovných síl
- 2.) deregulácia vplyvu verejného sektora
- 3.) ekonomická reštrukturalizácia sprevádzaná deindustrializáciou, nástupom postfordizmu a výrobných služieb
- 4.) informatizácia a internetizácia ako hlavné technologické zmeny
- 5.) sociálna polarizácia
- 6.) presadzovanie myšlienok trvalo udržateľného rozvoja
- 7.) postmoderný spôsob mestského života.

22.2 Transformačné procesy v geneticky odlišných častiach mesta

Žiadne mesto nie je v organizácii svojho vnútorného priestoru homogénne. Ako postupne rástlo do priestoru, v nadväzujúcich historických obdobiach vznikali jednotlivé

jeho časti, odlišujúce sa aj dnes svojím funkčným, morfológickým a demografickým charakterom. Preto je pri analýze transformačných procesov vhodné sledovať aspoň základné rozdelenie mesta na tieto časti (zóny), lebo v každej sa uplatňujú iné procesy a s inou intenzitou. Niektoré procesy sa uplatňujú v celom priestore mesta, niektoré sú prísne viazané na jeho konkrétnu časť. Liszewski (2001) rozlišuje 4 základné zóny, kde je vidieť analógiu s Burgessovým modelom koncentrických zón. Charakterizujú takmer každé mesto (aspoň z hľadiska funkcií), aj keď v mladších alebo menších mestách môžu celé staršie vývojové etapy chýbať.

- 1.) **Centrum** je najstaršia časť mesta, vo vyspelých krajinách často stredoveké mesto s kompaktnou zástavbou, úzkymi ulicami a tradičným urbanizmom. Dominujú tu napríklad procesy gentrifikácie, revitalizácie, regenerácie, komercializácie, citizácie.
- 2.) **Vnútorne mesto** charakterizuje kompaktná, viacpodlažná, prevažne obytno-obslužná a výrobná zástavba industriálnej etapy vývoja, najčastejšie z konca 19. a začiatku 20. storočia. Okrem procesov, typických pre centrum mesta, je tu bežná deindustrializácia, automobilizácia, estetizácia, funkčná fragmentácia, manhattanizácia a iné procesy.
- 3.) **Vonkajšie mesto** najčastejšie charakterizujú rozsiahle zastavané územia z etapy kvantitatívneho povojnového rastu (druhá polovica 20. storočia). Typické sú vilové štvrte, pre postsocialistické mestá sídliská, pre mestá rozvojových štátov slumy, to všetko premiešané s novšími areálmi priemyslu, ale aj vybavenosti (nemocnice, školy, nákupné centrá...). Na rozdiel od predchádzajúcich dvoch zón je tu úplne rozrušená tradičná, prísne geometrická parcelácia pozemkov. Typickými súčasnými procesmi sú napríklad intenzifikácia využitia priestoru, manhattanizácia, v postsocialistických mestách sakralizácia, automobilizácia, ekologizácia a estetizácia, funkčná fragmentácia, v rozvojovom svete separácia a segregácia, ekologizácia.
- 4.) **Periférna zóna** je málo kompaktná polyfunkčná zmes aglomerovaných vidieckych sídiel, priemyselných, poľnohospodárskych, rekreačných, obytných a obslužných areálov na okraji intravilánu mesta a v jeho zázemí. Toto územie je tiež nutné brať do úvahy pri sledovaní transformačných procesov mesta, pretože práve dianie v meste najviac ovplyvňuje jeho súčasné premeny. Najviac sa tu presadzuje suburbanizácia a jej sprievodné prejavy (výstavba kampusov, citadel, edge cities, automobilizácia...), hlavne v urbanizačne najvyspelejších oblastiach sveta. V zaostalých je naopak častá ruralizácia zázemia miest.

22.3 Transformačné procesy v subštruktúrach vnútornej štruktúry mesta

Priestorovú štruktúru mesta chápeme spolu s Maikom (1992) ako rozmiestnenie sociálno-ekonomických javov a vzťahov (budov, obyvateľov, sociálnych skupín, dopravných trás a prúdov...) na území mesta. Matlovič (1998) toto chápanie rozširuje aj o prírodnú zložku a definuje 4 subštruktúry komplexnej priestorovej štruktúry mesta (kapitola 13): fyzicko-geografickú, morfológickú, funkčnú a sociálno-demografickú. Všetky javy a vzťahy sú časťami komplikovaného systému, kde zmena jednej časti sa prejaví na ostatných, otázkou je s akým časovým odstupom a ako intenzívne. Preto sa aj na transformačné procesy môžeme pozeráť z hľadiska intenzity ich vplyvu na jednotlivé časti priestorovej štruktúry mesta. Matlovič berie do úvahy vplyv transformačných procesov len na tri, ľudmi vytvorené parciálne subštruktúry mesta (funkčnú, morfológickú a demografickú) a preto delí transformačné procesy podľa toho, či ovplyvňujú jednu, dve alebo všetky tri vymenované antropické subštruktúry. Ľudská činnosť ale vplýva aj na prírodné prostredie mesta. Preto môžeme použiť čiastočne upravenú Matlovičovú klasifikáciu a rozdeliť procesy do troch skupín podľa počtu

zasiahnutých častí priestorovej štruktúry mesta, ale zohľadňujúc aj ich vplyv na prírodnú zložku.

- 1.) **Elementárne procesy** sa obmedzujú na jedinú časť priestorovej štruktúry mesta. K takým procesom patrí napríklad estetizácia, zasahujúca výlučne morfológickú subštruktúru. Demografickú subštruktúru zasahuje napríklad gentrifikácia a funkčnú napríklad komercializácia. Zároveň je nutné zdôrazniť, že všetky transformačné procesy sú antropogénne podmienené a preto neexistuje žiadny, ktorý by elementárne zasahoval len do fyzicko-geografickej subštruktúry mesta bez toho, aby sa to prejavilo aj v niektorej z antropických subštruktúr.
- 2.) **Čiastočne komplexné procesy** zasahujú dve až tri subštruktúry, najčastejšie funkčnú a morfológickú zároveň, pretože so zmenou funkcie priestoru sa zvyčajne rýchlo mení aj jeho výzor. K takýmto procesom patrí napríklad sakralizácia, automobilizácia, intenzifikácia využitia priestoru a iné procesy. Takisto radikálna zmena sociálnej štruktúry vyvoláva vzápätí zmeny vo výzore (morfológii) aj funkčnosti priestoru. Príkladom môže byť regresia sociálno-ekonomického statusu.
- 3.) **Komplexné procesy** zasahujú všetky štyri subštruktúry. Patria sem preto najmä tie procesy, ktoré sa uplatňujú na okraji mesta a v jeho zázemí, pretože práve tam antropicky podmienená aktivita výrazne vplýva aj na prírodnú zložku krajiny. K takýmto procesom patrí napríklad suburbanizácia.

22.4 Konkrétne transformačné procesy

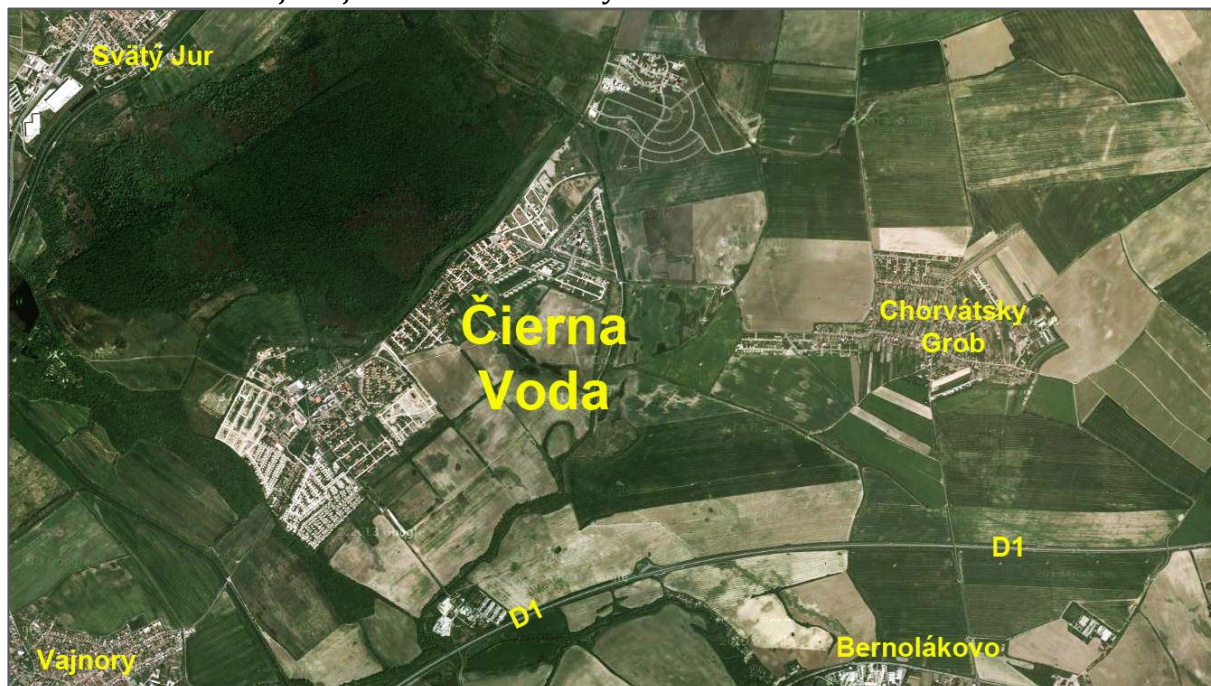
V nasledujúcich riadkoch uvádzame charakteristiku základných transformačných procesov, formujúcich súčasné mestá. Aj tu platí, že detailné chápanie vzniku, priebehu, obsahu, priestorovej pôsobnosti a ďalších znakov jednotlivých procesov sa často odlišuje v závislosti od používanej metodológie a výskumného prístupu. Rovnaké procesy môžu byť označované rôznymi názvami, naopak jeden termín má niekedy viacero významových odlišností v podaní viacerých autorov. Preto ako hovorí Sýkora (2001), primárnym cieľom výskumov premeny miest nie je spravidla len identifikácia zmien, ale objasnenie mechanizmov, ktorými k transformáciám dochádza. Kľúčovou už nie je len otázka „Čo sa mení?“, ale predovšetkým otázka „Ako a prečo ku zmenám dochádza?“. Takisto treba mať na zreteli ďalšie súvisiace zmeny a transformačné procesy (predchádzajúce aj následné), ktoré s každým prebiehajúcim transformačným procesom súvisia.

22.4.1 Suburbanizácia

Je jedným z najdiskutovanejších a najsledovanejších procesov súčasnosti aj preto, lebo je jedným z najlepšie viditeľných. Je považovaná za jednu zo základných vývojových fáz mesta (kapitola 21.6). Aj keď z názvu je jasné, že je viazaná výlučne na mestskú periferiu, má významný vplyv aj na procesy v samotnom vnútornom meste. Je to komplexný proces, pretože je stotožňovaný s masovým presunom obyvateľstva miest do ich zázemia, kde na voľných plochách v existujúcich sídlach, ale najčastejšie na úplne nových lokalitách, väčšinou vzdialených od existujúcich kompaktných sídiel (na „zelenej lúke“) rastie nová výstavba a infraštruktúra. Suburbanizácia mení funkčné využitie územia, zaberá najmä poľnohospodárske, prípadne nevyužívané a lesné pozemky. Len zriedka je nová výstavba spojená s revitalizáciou či rekonštrukciou objektov v existujúcich sídlach. Suburbánne areály obsadzuje ekonomicky lepšie situované obyvateľstvo, preto nastáva významná zmena sociálno-demografickej štruktúry mesta aj susedných sídiel jeho zázemia a morfológicky sa postihnutý priestor tiež výrazne mení,

aby vyhovoval nárokom nových obyvateľov. Štartovacím faktorom suburbanizácie sú nižšie ceny nehnuteľností v zázemí mesta ako v jeho intraviláne a z pohľadu developerov často aj jednoduchší schvaľovací proces pred začiatkom výstavby. Suburbanizácia sa vyskytuje v mestách všetkých troch typov, ale pretože jej predpokladom je vyššia kúpna sila (ekonomický status) obyvateľov spolu s vyššou individuálnou mobilitou, najrozšírenejšia je samozrejme v mestách bohatých postindustriálnych krajín. V USA sa napríklad prvé obytné predmestia objavili už v 20. rokoch 20. storočia, naproti tomu na Slovensku a v celej postsocialistickej Európe tento proces odštartoval až začiatkom 21. storočia. Dnes je ale suburbanizácia u nás vedúcim urbanizačným procesom (Čermák 2005). Komplexnú charakteristiku suburbanizácie v teoretickej rovine aj u nás z pohľadu geografického, ale hlavne sociologického poskytujú Gajdoš a Moravanská (2011), v Českej republike sa problému venujú najviac Sýkora (2002, 2003) a Ouředníček (2002). Hodnotné informácie poskytuje informačný portál www.suburbanizace.cz. Suburbanizácia je viazaná aj na veľkosť a hierarchické postavenie mesta. Vyskytuje sa najvýraznejšie pri veľkých mestách, atraktívnych aj na dochádzku z väčšej vzdialenosti. Najväčším suburbiom na Slovensku je Čierna Voda pri Bratislave (viac ako 2000 obyvateľov). Je miestnou časťou obce Chorvátsky Grob, ale od kompaktnej zástavby obce je izolovaná nezastavaným priestorom, širokým stovky metrov (obr.53). Práve vo vidieckych sídlach v okolí veľkých miest sa aj v dôsledku suburbanizácie najvýraznejšie prejavuje **rurbanizácia** – pomešťovanie vidieka zmenou architektúry, urbanizmu, funkcií sídiel a životného štýlu ich obyvateľov. Stretávame sa aj s názvom „mestská dedina“ - urban village (Zborowski 2001). Zaujímavým pojmom je **desakota** (McGee 1991), slovo zložené z indonézskeho slova desa (dedina) a kota (mestečko). Označuje sídelné oblasti pozdĺž dopravných koridorov medzi veľkými mestami novoindustrializovaných východoázijských štátov. Sú síce výzorom vidiecke a ich okolie je obyvateľmi využívané takmer výlučne agrárnym spôsobom (intenzívne ryžové poľnohospodárstvo), ale veľká časť obyvateľov tohto priestoru dochádza za prácou do miest. Je to umožnené deľbou práce v rodinách a dobrou dopravnou dostupnosťou miest. Je tu istá analógia s kovorolníkmi zo slovenského vidieka vo fáze povojnovej industrializácie Slovenska. Poľnohospodárska produkcia v zóne desakota už neslúži len na samozásobenie, ale je orientovaná aj na trh. Hustota zaľudnenia je vďaka kombinácii intenzívneho poľnohospodárstva a doplnkových príjmov z nepoľnohospodárskych zamestnaní porovnateľná s hodnotami v mestách. Pre takéto oblasti sa používa aj názov **ruralopolis** (Szymańska a Biegańska 2011).

Obr.53 Čierna Voda je najväčším suburbánnym satelitom na Slovensku.



Zdroj: Google Maps, upravené

V rámci suburbanizácie dominuje **rezidenčná suburbanizácia**, čiže masová výstavba celých štvrtí zväčša rodinných, výnimočne aj bytových domov. V súvislosti s tým sa objavuje termín **amenitná migrácia** (Kopp a Novotná 2007), pretože motívom sťahovania do suburbíí nie sú ekonomické výhody (vyšší plat, blízkosť zamestnania), ale skôr únik z preplneného, špinavého mesta, lepšie životné prostredie, väčší byt, pocit bezpečia (z anglického slova amenity - pôžitok). Pritom však väčšina obyvateľov suburbíí je stále viazaná na mesto (dochádzkou do škôl, za prácou, nákupmi, kultúrou...). S určitým oneskorením sa z mesta do zázemia za obyvateľmi presúvajú aj pracovné miesta a vybavenosť (priemysel, logistika, obchod, školy, rekreácia...). Táto takzvaná **komerčná suburbanizácia** je v priestore výraznejšie koncentrovaná ako rezidenčná a je viazaná najmä na dôležité dopravné uzly, križovatky hlavných ciest a diaľnic, letísk, vo veľkých mestách aj na konečné zastávky metra.

V prvých fázach vývoja sa suburbanizácia obmedzovala na bezprostredné okolie mesta. S rastom individuálnej motorizácie a so zlepšovaním dopravnej infraštruktúry ale okolo kompaktných miest vzniká takzvaná urbánna kaša - nesúrodá zmes obytných, komerčných, poľnohospodárskych a inak využívaných areálov, poprepájaných dopravnými líniami. Význam vzdialenosti od centra mesta zaniká, pretože komerčnou suburbanizáciou vznikajú priamo v suburbánnej zóne nové centrá obsluhy a obyvatelia suburbíí sú čoraz menej závislí na dochádzke do centra materského mesta. Tento proces je označovaný ako **rozval'ovanie mesta** (urban sprawl - Squires 2002) a práve v súvislosti s ním je suburbanizácia najviac vnímaná ako environmentálne negatívny fenomén. Dôvodom je extrémny záber pôdy zástavbou, fragmentácia a degradácia voľnej krajiny, závislosť na používaní automobilu, vysoká spotreba pohonných hmôt a stavebných materiálov v dôsledku veľkých vzdialeností a v dôsledku nutnosti budovať sieťovú infraštruktúru (cesty, produktovody, kanalizácie...), ale aj individualizácia života, anonymita bývania, rast miestnych daní, rast časových strát pri presunoch na dlhé vzdialenosti a pri údržbe nehnuteľností. Hovoríme o extenzívnom a preto o

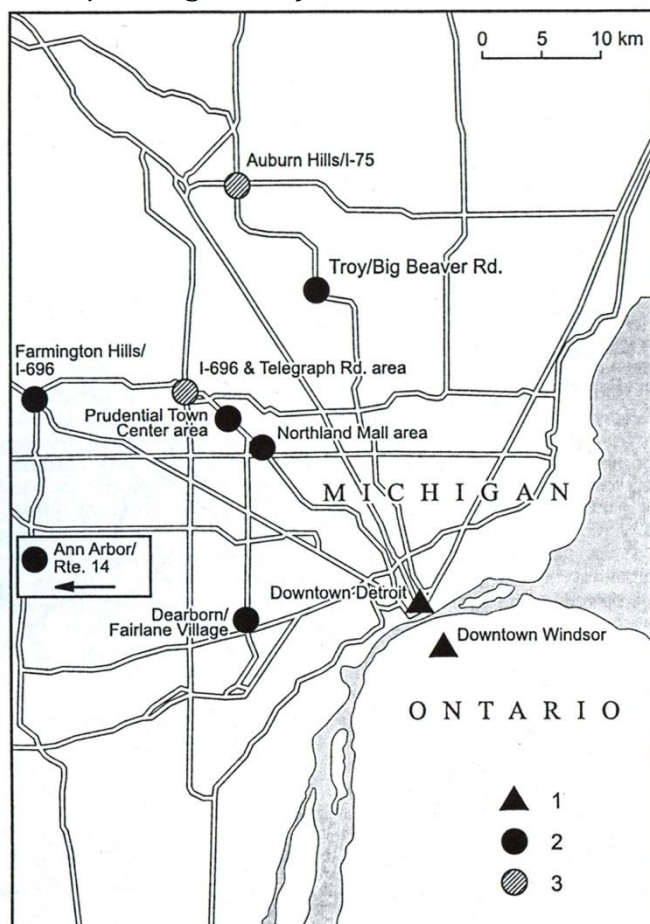
neefektívnom raste mesta (Vigašová 2008) alebo o **urbánnej expanzii** - o extrémnom zväčšovaní rozlohy mesta, ktoré je spojené s výrazným poklesom hustoty zaľudnenia. Fulton a kol. (2001) uvádzajú, že rozloha urbanizovanej krajiny vzrástla v USA medzi rokmi 1982 a 1997 o 47%, ale počet obyvateľov vzrástol len o 17%. Spomedzi 281 sledovaných metropolitných území len pri 17 bolo zaznamenané zvýšenie hustoty zaľudnenia. Rozširovanie mesta bolo zdokumentované v USA už v 50. rokoch 20. storočia a onedlho sa prejavilo aj v najväčších metropolách západnej Európy. V Európe sa ale neprejavuje tak extrémne ako v USA, Kanade alebo Austrálii vďaka väčšiemu vplyvu územného plánovania, vyššej hustote zaľudnenia, vyššej intenzite využívania prímestskej krajiny a vďaka menším priestorovým rezervám pre rast miest.

V súvislosti s pokročilou suburbanizáciou sa v (sub)urbanizovanom zázemí miest postindustriálnych krajín objavujú rôzne nové prvky transformácie, ktoré v našich podmienkach zatiaľ nenašli uplatnenie, preto ani ich anglické názvy zatiaľ nemajú presne definované slovenské ekvivalenty. Ide najmä o koncentrovanie miest bývania, práce, nákupu a rekreácie na niektorých miestach suburbánneho priestoru (doteraz homogénne, ale riedko zaľudneného), najmä v jeho najvhodnejších dopravných polohách. Prispieva k tomu aj rastúca úloha územného plánovania.

Edge cities alebo „okrajové mestá“ sú nové (najviac 20 až 30-ročné) a dynamicky rastúce sekundárne jadrá v suburbánnej zóne metropol. Vznikajú koncentráciou obyvateľstva, ale najmä mestských funkcií výlučne na hlavných dopravných križovatkách suburbánnej zóny. Rastú prílevom obyvateľstva z okolitých predmestí, nie z jadra metropolitného územia. Sú čiastočne nezávislé od hlavného mestského jadra metropolitného územia - to znamená, že si vytvárajú vlastné zóny dochádzky do zamestnania a za službami. Často ležia v administratívnom území metropol, takže nie sú samostatnými politickými jednotkami. Sú typické prevahou nízkopodlažnej obytnej zástavby, v centre ktorej sa formuje centrálna zóna výškových (prevažne) kancelárskych budov. Nad počtom obyvateľov dominuje počet pracovných miest, hlavne v sofistikovaných odboroch obchodných a finančných služieb, poradenstva, reklamy, vedy a výskumu, zábavy, telekomunikácií, informatiky a podobne. Doplnkom je vysokotechnologický priemysel. Edge cities sa tak stávajú samostatnými pólmi rozvoja. Doprava (aj vnútromestská) si väčšinou vyžaduje použitie automobilu. Ako prvý detailne rozpracoval koncepciu „edge city“ Garreau (1991). Obr.54 ukazuje takéto urbánne novotvary na križovatkách diaľnic v zázemí Detroitu, ale podobné existujú aj v Európe: napríklad Fingal pri Dubline, Espoo pri Helsinkách, Ballerup pri Kodani, Getafe pri Madride, Croydon pri Londýne a ďalšie (Krzysztofik 2006). Edge city môže vyrásť desiatky kilometrov od metropolitného jadra (napríklad Tsukuba pri Tokiu), ale aj na okraji mesta, ak sa tam križujú mestské radiály s komunikáciami obchvatu (La Defense v Paríži).

Stealth cities alebo „neviditeľné mestá“ sú lokalizované podobne, ale na rozdiel od edge cities im chýba výrazné, do výšky intenzívne zastavané obchodno-obslužné jadro. Ich mestské funkcie (bývanie, obchod, zábava, firemné a kancelárske komplexy...) sú roztratené v zastavanom priestore bez zrejmych vzájomných väzieb. Sú to veľké (nad 100 000 obyvateľov) a veľmi rýchlo rastúce suburbánne mestá, ale nie sú najväčšími mestami vo svojich metropolitných územiach. Najväčším americkým stealth city bolo v r. 2000 mesto Mesa pri Phoenixe v Arizone s vyše 400 000 obyvateľmi (Farnsworthová 2001).

Obr.54 „Edge cities“ v zázemí Detroitu (1 - jadrá metropolí, 2 - súčasné edge cities, 3 - vznikajúce edge cities)



Zdroj: Garreau (1991), upravené

Master planned communities by bolo možné nazvať „centrálne plánovanými polyfunkčnými súbormi“. Ide o rozsiahle, naraz plánované aj naraz budované súbory s dominantnou obytnou funkciou (rodinné domy na kľúč). Od bežných suburbií, kde sa len postupne v okolí bývania buduje aj nevyhnutná infraštruktúra (obchody, parky, školy...) sa líšia oveľa väčšou rozlohou, ale najmä vopred naplánovanou a spolu s bývaním vybudovanou bohatou infraštruktúrou (jazera, parky, golfové ihriská, dokonca hotely či motely), ktorá vzhľadom na svoju kapacitu neslúži len miestnym obyvateľom. Veľký objem nutných investícií väčšinou núti spojiť sily viacerých špecializovaných developerov. Výsledkom je okrem iného pestrosť krajiny, architektonických štýlov, urbanistických riešení aj cenových ponúk. Jednotlivé pozemky alebo hotové domy sú odpredávané majiteľom, obsluha spoločných priestorov (odvoz odpadu, zásobovanie vodou, údržba komunikácií...) je zabezpečovaná centrálne developerom alebo špecializovanou firmou, podobne ako v klasických suburbiách. Tento proces je výsledkom odklonu od živelnosti výstavby smerom k územnému plánovaniu, najmä v severnej Amerike.

Corporate campuses sú nové sídla globálnych firiem, výskumných alebo vysokoškolských zariadení, postavené „na zelenej lúke“ v suburbánnom priestore, často na veľkej rozlohe. Využívajú nižšie ceny pozemkov ako v centrálnom meste, preto okrem nevyhnutných budov zahŕňajú aj rozsiahle zelené, športovo-oddychové a parkovacie plochy (ktoré by si vo vnútornom meste nemohli dovoliť, ani by pre ne nenašli priestor),

ale aj dobre vybavené stravovacie, ubytovacie, kongresové a školiace priestory. Samozrejmosťou je vhodné napojenie na nadradenú cestnú a leteckú dopravnú sieť.

Aeroville sú komplexy kancelárií, služieb aj modernej sofistikovanej výroby, ktorých nevyhnutnou podmienkou lokalizácie a rozvoja je blízkosť veľkého letiska (Knox a McCarthyová 2011).

22.4.2 Deurbanizácia

Súvisí s úpadkom významu a s celkovou krízou centra mesta. S technickým pokrokom a rastom mobility obyvateľstva rastie vybavenosť menších miest, suburbií aj vidieckeho priestoru, preto sa postupne strácajú ich nevýhody oproti veľkým mestám a metropolitným územiám (ako menší výber tovarov, horší prístup ku vzdelaniu a zárobku...). Nevýhody veľkých miest (odprírodnenie, znečistenie, kriminalita, vysoké ceny...) sa však do menších sídiel neprenášajú v plnej miere, preto tieto začínajú byť považované za atraktívnejšie pre život. Veľké mestá a neskôr celé metropolitné oblasti začínajú strácať obyvateľstvo, ktoré sa presúva do menších miest, na vidiek a mimo metropolitných oblastí, z tradičných urbanizovaných a industrializovaných oblastí do redšie osídlených a novoindustrializovaných (napríklad aj presuny „frostbelt - sunbelt“ vo veľkých postindustriálnych štátoch). Do istej miery sa tak postupne vyrovnávajú rozdiely v koncentrácii obyvateľstva v priestore. Významnú úlohu zohráva aj **deindustrializácia miest** - presun zamestnanosti z tradičného priemyslu do nových (vysokotechnologických) odvetví výroby, ale hlavne do sektora služieb. S tým je spojená decentralizácia pracovných síl - zamestnanci ani firmy nie sú tak prísne viazaní na aglomeračné výhody mesta. Obyvateľov centier miest síce sčasti nahrádzajú chudobní prisťahovalci a ľudia s najnižším sociálno-ekonomickým statusom, ale celkovo sa prejavuje pokles počtu obyvateľov vnútorného mesta a neskôr aj jeho najbližšieho suburbánneho zázemia. Prvý raz bol tento trend zaznamenaný v 60. rokoch 20. storočia vo veľkých severoamerických mestách (Beale 1975), s odstupom 10 - 20 rokov sa objavil v mestách severozápadu Európy (Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Holandsko, Švédsko...). B.J.L.Berry (1976) nazval tento proces kontraurbanizácia (counterurbanization) v zmysle logického protikladu urbanizácie. V tomto duchu sú pojmy deurbanizácia a kontraurbanizácia synonymami, Šimon (2011) ale zdôrazňuje, že viacerí autori chápu kontraurbanizáciu inak a zjednodušenie chápania oboch pojmov len na znižovanie koncentrácie obyvateľstva je neprípustné. Ako bolo spomenuté vyššie (kapitola 21.6), ak chápeme urbanizáciu v jej širšom slova zmysle, potom aj deurbanizácia je urbanizačným procesom, pretože neznamena oslabovanie urbánnych fenoménov, len ich presun a disperziu v priestore. Odborné diskusie zatiaľ nedávajú odpoveď, či je to časovo ohraničená fáza vývoja, po ktorej nastane nová fáza koncentrácie do miest, alebo je to ďalší krok na ceste k „urbánnej disperzii“, teda k formovaniu mestskej civilizácie bez miest v ich tradičnom chápaní (ako jednoznačne ohraničených, koncentrovaných sídelných útvarov). Týmito procesmi sa mení nielen charakter jednotlivých miest, ale celého makroregionálneho sídelného systému (Knox a Pinch 2006).

V súčasnosti postihuje táto **demografická deurbanizácia** aj administratívne územia miest postsocialistických štátov (obr.51). Je tu ale podstatný rozdiel v porovnaní s americkými a západoeurópskymi mestami. Obyvatelia opúšťajú naše mestá zatiaľ len smerom do suburbií, ktoré sú stále v hraniciach dennej dochádzky do mesta, teda v rámci „metropolitných areálov“, preto ide o klasickú suburbanizáciu. Tradične chápaná kontraurbanizácia (opúšťanie veľkých miest aj ich zázemí smerom do

mimometropolitných regiónov) sa tu vyskytuje len zriedkavo. Každopádne úbytok obyvateľov v mestách je jedným z prvých transformačných procesov, ktorý sa u nás objavil po spoločenských zmenách v r.1989. Mení sociálno-demografickú subštruktúru miest, ale cez ňu sprostredkovane (aj keď s istým oneskorením) vplýva výrazne aj na funkčnú a morfológickú subštruktúru, lebo úzko súvisí s úhorovaním, suburbanizáciou, terciálnizáciou a inými procesmi. V prvej fáze prišli niektoré naše mestá o časť obyvateľov osamostatňovaním periférnych mestských častí, zasiahnutá bola teda najmä periférna zóna – aj keď tu išlo skôr o politický ako migračný proces. V nasledujúcom období kvôli rastu životných nákladov, nezamestnanosti a celkovo kvôli zhoršeným ekonomickým podmienkam pri reštrukturalizácii ekonomiky veľa ľudí odkladalo sobáš a rodičovstvo alebo sa sťahovalo naspäť na vidiek do rodičovských domov v snahe znížiť životné náklady (Brown a Schafft 2002). Od konca 90. rokov sa zas výraznejšie prejavuje (so zvyšovaním príjmov) suburbanizácia a aj majetnejšie vrstvy opúšťajú mesto. Tieto procesy ovplyvňujú najmä vnútorné a vonkajšie mesto.

V dôsledku odchodu čoraz väčšieho počtu obyvateľov strácajú vnútorné časti miest (najmä veľkých) atraktivitu a čoraz viac svojich funkcií. Podobne ako pre obyvateľov, aj pre firmy znamená presun mimo mesto (za zákazníkmi a zamestnancami) zlepšenie podmienok existencie. Dochádza k opúšťaniu a úhorovaniu nehnuteľností (pozemkov aj budov, vznikajú „brownfields“), častým sprievodným javom je rast sociálno-patologických javov. Tu už môžeme hovoriť o **funkčno-morfologickej deurbanizácii**, kedy samotný priestor mesta stráca svoj urbánny charakter a výzor. Tento proces je typický pre mestá s dlhodobejším pôsobením deurbanizácie, v postsocialistických mestách sa vyskytuje zriedka.

Deurbanizácia je teda čiastočne komplexným procesom, postihujúcim všetky tri antropogénne časti priestorovej štruktúry mesta. V konečnom dôsledku môže dôjsť až k **urbánnej explózii**, označujúcej proces, kedy väčšina mestských aktivít a obyvateľstva z veľkých častí vnútorného mesta sa presunie na periferiu, pričom v centre (podobne ako pri explózii výbušniny) neostane nič, len devastovaný, nevyužívaný priestor (obr.55).

Obr.55 Opustené a slabo využívané pozemky len 2km od centra Detroitu (Michigan, USA).



Zdroj <https://maps.google.sk>, upravené

V júli 2013 mesto Detroit ohlásilo bankrot ako výsledok dlhodobej hospodárskej krízy zapríčinennej odlivom obyvateľstva a pracovných miest. Bol to najväčší mestský bankrot v dejinách USA, mesto dlžilo veriteľom viac ako 18 miliárd dolárov. Bývalý symbol automobilového priemyslu USA sa stal symbolom úpadku. Bol považovaný za najchudobnejšie veľké americké mesto, kde viac ako tretina obyvateľov žila pod hranicou chudoby. Počet obyvateľov klesol od roku 1950 z takmer 2 miliónov na 700 000, v meste sa nachádzalo asi 100 000 opustených domov, bola tu najvyššia miera kriminality spomedzi miest USA, kvôli nedostatočnému financovaniu zlyhávali základné služby obyvateľstvu ako verejné osvetlenie, záchranná služba, policajný a hasičský zbor.

22.4.3 Reurbanizácia

Pôvodne bola označovaná ako etapa, ktorá by mala nasledovať po deurbanizácii a mala znamenať oživenie deurbanizovaných vnútorných miest. Prvé dôkazy opätovného návratu obyvateľstva do pustnúcich vnútorných miest v USA sa objavili koncom 80. rokov 20. storočia (Greszczak 2000). V rokoch 1980-1990 rástli veľké metropolitné územia (nad 1 milión obyvateľov) viac ako menšie a nemetropolitné (Frey 1993). Dôvodom bola čoraz väčšia časová náročnosť dochádzky z čoraz vzdialenejších suburbií, ropná kríza (ktorá dochádzku autom zdražila), aj čoraz väčšia ponuka lacných, opustených pozemkov blízko centier miest, spolu so zavádzaním programov podpory revitalizácie. Ako spomína Hough (1994), dôkazom reurbanizácie je aj zmena postoja k týmto pozemkom, ktoré v plánovacích dokumentoch prestávajú byť chápané ako negatívny prvok v priestore mesta, naopak začínajú predstavovať jednu z hlavných konkurenčných výhod rozvoja. Preto reurbanizácia súvisí aj s presadzovaním sa mechanizmov územného plánovania a s podporou opätovného rozvoja vnútorných miest na komunálnej aj vládnej úrovni (obr.56).

Obr.56 Opustené robotnícke sídlisko Fatima v Dubline (Írsko), pripravené na búranie a novú výstavbu bytov podľa súčasných požiadaviek.



Zdroj: archív autora

V 90. rokoch ale došlo v USA k obnoveniu deurbanizačných tendencií, preto sa v súčasnosti objavujú práce, vnímajúce reurbanizáciu len ako dočasnú anomáliu v dlhodobom procese dekoncentrácie, prípadne vznikajú hypotézy o cyklickosti vývoja so striedaním (re)urbanizačných a deurbanizačných procesov podľa aktuálnych podmienok a udalostí, ktoré nemožno vopred predvídať (Elliott 1997, Greszczak 2000). Hall (1998) uvádza príklady záujmu vlády Veľkej Británie o reurbanizáciu upadajúcich priemyselných areálov formou viacerých озdravných programov medzi rokmi 1980-90 (Derelict land grants), ktoré využívali priame investície, daňové prázdny, odpustenie poplatkov, lacný predaj pozemkov a podobné nástroje na prilákanie investorov. Najznámejším príkladom je London Docklands - premena starého prístavu a prislúchajúcej infraštruktúry v Londýne na obytno-podnikateľskú zónu. Dnešným symbolom tohto projektu sú veže Canary Wharf (najvyššie budovy v Británii), kde sa popri londýnskom city sformovalo druhé najvýznamnejšie finančné centrum mesta.

Z hľadiska prieniku nových funkcií do deurbanizovaných priestorov extrémnym prípadom revitalizácie je urbánne poľnohospodárstvo, kde na opustených pozemkoch blízko centra mesta vznikajú malé komunitné farmy, zakladané s myšlienkou udržateľného rozvoja a čiastočného samozásobenia obyvateľstva čerstvými potravinami (Smit a Nasr 1992), ale často aj s myšlienkou resocializácie veľkých skupín dlhodobo nezamestnaných (Kowala-Stamm 2006).

Nie všetky mestá ale nutne museli prejsť fázou deurbanizácie - tá sa týkala hlavne tradičných priemyselných centier, ktoré nezvládli prechod k postindustriálnej ekonomike. Mnohé moderné mestá naopak dokázali plynulo nahradiť upadajúce funkcie novými investíciami a investičnými stimulmi, spojenými s globalizáciou a postindustriálnym vývojom. Pre tento proces dynamicky sa meniaceho veľkomesta sa udomácnil pojem **reštrukturalizácia** (Dear 2003). Ako protiklady sú v literatúre porovnávané deurbanizované Chicago a postmoderné Los Angeles. Reštrukturalizácia Los Angeles spôsobila síce jeho rast, ale ako píše Sýkora a Sýkorová (2007), nemusí to byť pravidlom pri každom meste, pretože rast už prestal byť synonymom rozvoja. K rozvoju mesta či regiónu môže dochádzať aj pri poklese počtu obyvateľov a pracovných príležitostí, ak sa výrazne mení ich štruktúra smerom ku zlepšeniu postavenia mesta v konkurencii a ku zlepšeniu kvality života jeho obyvateľov.

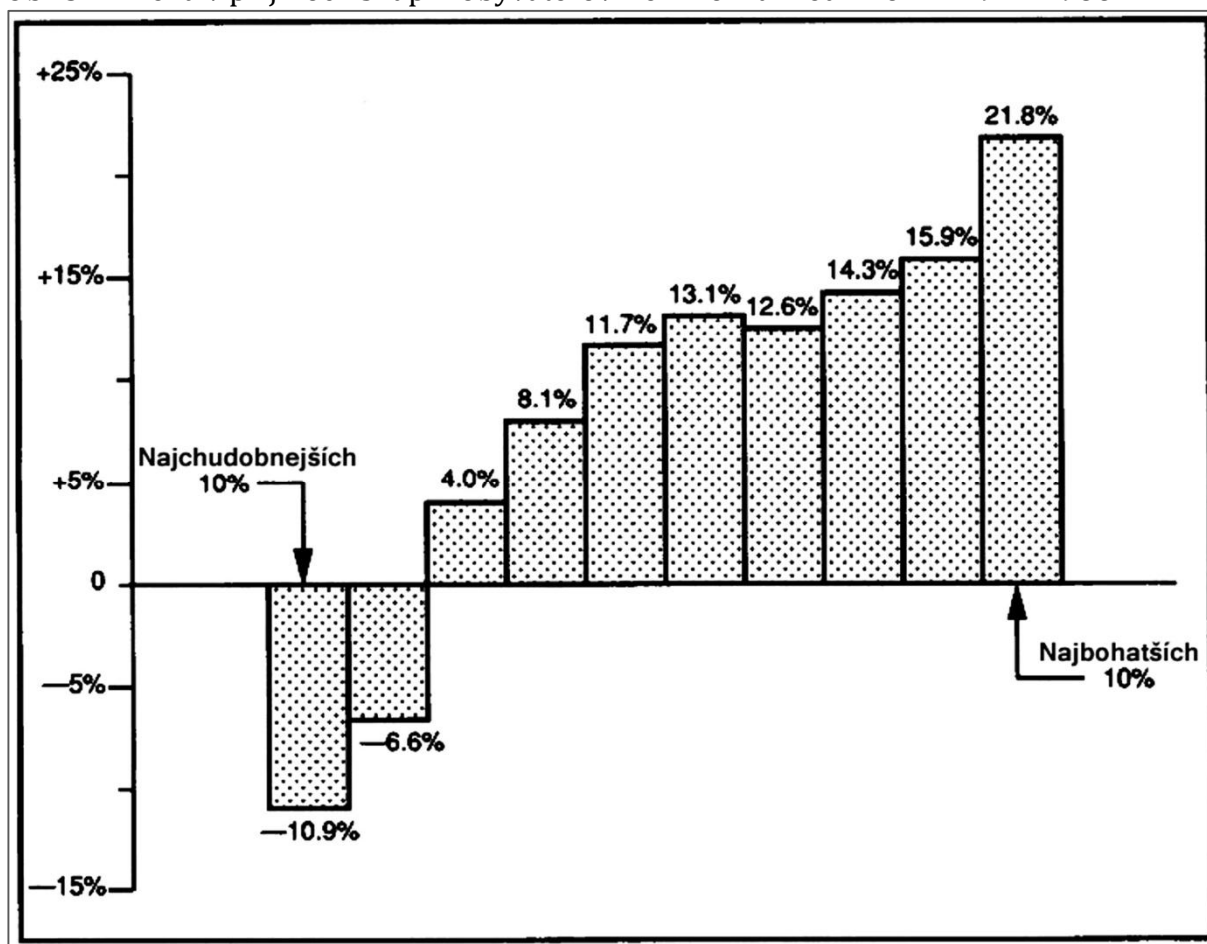
Proces reurbanizácie je motivovaný predovšetkým ekonomickými faktormi a uplatňuje sa najmä vo vnútornom meste veľkých postindustriálnych metropol, preto úzko súvisí s procesmi komercializácie a terciarizácie, gentrifikácie, intenzifikácie, regenerácie a revitalizácie.

22.4.4 Duálne mesto

Tento pojem je vyjadrením tendencie výrazného zväčšovania sociálnych a hlavne ekonomických rozdielov medzi obyvateľmi miest. V priestore toho istého mesta akoby existoval svet chudoby zároveň so svetom bohatstva, pričom rozdiely medzi nimi sa zväčšujú posledné dve až tri desaťročia s prechodom od industriálnej k postindustriálnej ekonomike mimoriadne významne. Do istej miery je príčinou aj globalizácia, umožňujúca využívanie výhod celosvetového trhu a preto aj koncentráciu bohatstva. Proces takejto **sociálnej a ekonomickej polarizácie** je najviditeľnejší v mestách rozvojových krajín, kde takmer úplne chýba „stredná vrstva“ obyvateľov. Existuje tu len malá skupina extrémne bohatých a veľká skupina extrémne chudobných obyvateľov vo vzájomnej tesnej blízkosti na teritóriu jedného mesta. Sociálna polarizácia sa s prechodom na trhovou ekonomiku logicky prejavila aj v postsocialistických mestách, ktoré boli do spoločenských zmien takmer rovnostárske

(z pohľadu príjmov obyvateľov). Termín duálne mesto zaviedli do geografie Mollenkopf a Castells (1991), skúmajúci tento fenomén v New Yorku, aby upozornili na rastúce rozdiely medzi bohatými a chudobnými obyvateľmi aj v mestách bohatého postindustriálneho sveta (obr.57). Spomínaní autori zdôrazňujú, že New York im slúžil ako laboratórium výskumu transformačných síl, ktoré pôsobia v mestách celého (nielen postindustriálneho) sveta, pretože rast príjmových rozdielov súvisí s rastom rasových, etnických aj medzipohlavných nerovností, s rastom nelegálnej ekonomiky, so zmenami úlohy verejného sektora a so zmenami priestorového rozmiestnenia práce a bývania. Proces formovania duálneho mesta sa prejavuje vo všetkých geneticky odlišných častiach mesta od jadra po perifériu. Zasahuje najmä sociálno-demografickú časť priestorovej štruktúry mesta, je teda dominantne elementárnym javom a súvisí najmä s gentifikáciou, regresiou sociálno-ekonomického statusu, separáciou a segregáciou. Preto znaky duálneho mesta môže mať aj periférne vidiecke sídlo s formujúcou sa komunitou nových (suburbánnych) prisťahovalcov z mesta s vyšším príjmom, vzdelaním a odlišným spôsobom života v porovnaní s pôvodnými, chudobnejšími obyvateľmi (van Kempen 1994).

Obr.57 Zmena v príjmoch skupín obyvateľov New Yorku medzi rokmi 1977-1986



Zdroj: Mollenkopf a Castells (1991), upravené

Výraznými procesmi, ktoré prispievajú k formovaniu duálneho mesta, sú **separácia** a **segregácia**. Sú to elementárne procesy na úrovni sociálno-demografickej štruktúry. V oboch prípadoch ide o formovanie vysoko homogénnych komunít z hľadiska etnického, ekonomického, ale aj pracovného či rodinného postavenia ich príslušníkov.

Rozdiel je len v miere stotožnenia sa obyvateľov mesta s ich účasťou v týchto procesoch a v silách, ktorými sú tieto procesy vyvolané a riadené. Autori sa oboma procesmi zaoberajú zväčša súčasne, pretože zdôrazňujú ich úzku súvislosť. Príkladom je dôkladná analýza polarizačných procesov mesta São Paulo od T. Caldeirovej (Caldeira 2000).

Separácia je typickým procesom pre demografickú štruktúru väčších miest s početnou skupinou bohatšieho obyvateľstva. Je to zámerné priestorové oddelovanie lepšie situovanej skupiny obyvateľov do izolovaných, často aj ohradených či dokonca strážených obytných areálov (citadely, súkromné ulice, uzavreté komunity), čo sa prejavuje aj v priestorovom usporiadaní a morfológii jednotlivých obytných areálov. Nové citadely vznikajú v centrách a vnútorných mestách (gentrifikované areály aj nové rezidenčné celky na voľných pozemkoch), ale aj v periférnej zóne ako izolované obytné suburbiá. Separácia samozrejme spôsobuje následné zmeny morfoštruktúry a pri výstavbe na „zelenej lúke“ alebo na úhorovanej parcele mení aj funkciu priestoru a charakter prírodného prostredia, takže v niektorých prípadoch tento proces zasahuje celú priestorovú štruktúru mesta. Vizúálne najvýraznejším prejavom separácie obyvateľov s nadpriemernými príjmami sú **uzavreté komunity** (gated communities) - súkromné obytné okrsky, skladajúce sa z viacerých luxusných sídiel (každé na vlastnom pozemku), ale spoločne ohradené (často vysokým plotom) a prísne strážené, s výrazne limitovanou možnosťou vstupu a prechodu, pričom vstupná ulica je najčastejšie slepá. Areály sú výrazne monofunkčné, absentujú aj základné spoločné priestory ako malé parky či námestia. V sociálne najviac polarizovaných mestách rozvojových krajín sú takéto citadely najvýraznejšie a často aj ich názvy (napríklad Dreamland, Utopia, Beverly Hills na okraji Káhiry) priamo odkazujú na stotožnenie sa ich obyvateľov so „západnými“ hodnotami. Ako prví sa fenoménom uzavretých komunít komplexne zaoberali Blakely a Snyderová (1997a, b). Považovali ho za severoamerický vynález, ktorý sa masovo rozšíril najskôr v mestách juhu USA začiatkom 80. rokov 20. storočia a v súčasnosti sa šíri do celého sveta spolu s globalizáciou. Za klasickú motiváciu pre rozširovanie uzavretých spoločenstiev sa považuje hľadanie bezpečnosti a oddelovanie skupín obyvateľstva s rovnakým statusom (Rochovská a Miláčková 2012), ale čiastočne aj verejná prezentácia dosiahnutého vysokého sociálneho postavenia. V postindustriálnych mestách separačné trendy súvisia so suburbanizáciou a rozvalovaním mesta (urban sprawl), ale aj s protichodnými procesmi, akými sú reurbanizácia a gentrifikácia.

Segregácia je v dôsledkoch proces podobný separácii. Je to sústredenie istej menšinovej skupiny obyvateľov na jednom mieste, teda takisto elementárny proces s prejavom v sociálno-demografickej subštruktúre. Rozdiel oproti separácii je v tom, že sa dotýka obyvateľstva s nízkym sociálnym a ekonomickým statusom, ktoré je segregované nútené a zväčša do najhorších, devastovaných lokalít mesta. Preto má segregácia silný súvis s procesmi deurbanizácie a recesie morfológických a funkčných štruktúr v mestách vyspelých štátov. V mestách rozvojových štátov naopak segregované lokality (favely, slumy, bidonvily...) vznikajú v dôsledku expanzívneho pribúdania chudobných migrantov z vidieka. Obeťami segregácie sú teda rôznym spôsobom diskriminovaní obyvatelia, väčšinou z ekonomických dôvodov (neplatiči, bezdomovci, chudobní imigranti), ale objavujú sa aj dôvody rasové, etnické či religiózne, ktoré sú častejšie v mestách postindustriálnych a rozvojových krajín. V extrémnom prípade vznikajú **getá**, čiže izolované obytné okrsky, žijúce vlastným životom, s vlastnou štruktúrou a samosprávou, s hromadením chudoby a kriminality, s rozpadajúcimi sa budovami a starnúcim bytovým fondom, s rozšírenou nelegálnou ekonomikou, s negatívnymi väzbami na okolie. Priestorové prejavy segregácie sú najčastejšie v zónach vnútorného

a vonkajšieho mesta. Latham a kol. (2009) uvádzajú ako príklady americké, nemecké alebo britské mestá, ale hovoria, že napríklad vo francúzskych alebo švédskych mestách takéto problémové štvrte vznikajú skôr v periférnej zóne, čo je výsledkom regionálnych a kultúrnych rozdielov v územnom plánovaní. Aj košické sídlisko Luník IX môžeme považovať za prvé štádium vzniku geta. Vzniklo v roku 1981 pre približne 2100 obyvateľov. Problémy tu začali eskalovať po roku 1989, keď sem magistrát začal presúvať problémových obyvateľov z centra mesta, najmä z budov určených na rekonštrukciu a z nelegálnych rómskych osád. V roku 2012 tu už žilo (odhadom) vyše 6000 obyvateľov, väčšina z nich bez trvalého pobytu v meste.

22.4.5 Regresia sociálno-ekonomického statusu

Elementárny proces, zasahujúci sociálno-demografickú štruktúru najmä v postsocialistických mestách. Je tu istá podobnosť so segregáciou, ale skôr z hľadiska zmeny sociálneho postavenia jednotlivých komunít, nie z hľadiska ich priestorového pohybu v rámci mesta. Ide o pozvoľné ochudobňovanie obyvateľstva celých štvrtí bez toho, aby došlo k ich sťahovaniu z jednej štvrte do druhej v rámci mesta. Preto následne vyvoláva negatívne procesy aj vo funkčnej a hlavne v morfolologickej štruktúre, lebo chudobnejšie obyvateľstvo neinvestuje do úpravy okolia svojich bytov ani do rekonštrukcií budov. Súvisí to so špecifikami vývoja a bytovej politiky v našich mestách v socialistickej perióde ich vývoja. Cieľom bolo budovať egalitárske mesto (Matlovič 2001), preto vznikali rozsiahle obytné celky s rovnakou kvalitou bývania, kde boli zotreté sociálno-ekonomické rozdiely medzi jednotlivými obyvateľmi. Priestor mesta bol preto vnútorne diferencovaný najmä z hľadiska rodinného statusu (rodiny v rozličnej etape životného cyklu v jednotlivých štvrtiach podľa toho, ako boli tieto štvrte odovzdané do užívania). To je hlavný faktor procesu regresie, objavujúcej sa plošne hlavne tam, kde sa obyvateľstvo celých štvrtí dostáva relatívne naraz do poslednej fázy svojho životného cyklu. Sú to najmä staršie sídliská (zo 60. a 70. rokov 20. storočia) vnútornej a vonkajšej zóny našich miest. S prechodom na dôchodok súvisí pokles príjmov, podielu na moci a spoločenskej prestíže a teda celková pauperizácia obyvateľstva celých mestských štvrtí (Matlovič 2001). Regresia síce postihuje aj mladšie ročníky obyvateľstva (najmä kvôli nezamestnanosti), ale neprejavuje sa priestorovo tak výrazne ako u starších obyvateľov. Dôležitosť rozloženia obyvateľstva v našich mestách podľa štádií životného cyklu potvrdil aj Bezák (1987) na príklade Bratislavy.

22.4.6 Ruralizácia alebo rustifikácia

Je to funkčne a morfologicky opačný proces ako urbanizácia. Ide o posilňovanie vidieckeho charakteru mestských sídiel. Charakteristická je najmä pre expanzívne rastúce mestá „tretieho sveta“. Ako píše Szymańska a Biegańska (2011), hnacou silou urbanizácie v zaostalých oblastiach je skôr preľudnenie vidieka ako atraktivita miest. Tempo industrializácie a modernizácie nedrží krok s tempom rastu obyvateľstva miest. Tento proces nazval Rakowski (1980) **pseudourbanizácia**. Spolu s masovým príchodom migrantov z vidieka prenikajú do miest štandardy vidieckeho života. Napríklad základné potraviny nenakupujú obyvatelia v obchodoch, ale priamo od farmárov na pouličných trhoch. Aj samotní obyvatelia majú snahu využívať najbližšie okolie mesta poľnohospodársky, aby si prílepkovali v chudobe a aby sa mohli aspoň čiastočne zásobovať vlastnými potravinami. V sociálno-demografickej štruktúre sa ruralizácia prejavuje napríklad pretrvávaním mnohodedných rodín. Pretože migranti nemajú šancu kúpiť alebo prenajať si byt v meste, na nevyužívaných pozemkoch vznikajú rozsiahle zóny

provizórnych obydľí (favely, slumy, bidonvily...). Je to kvantitatívna urbanizácia v najhoršej podobe, označovaná aj ako **aglutinácia** (Szymańska a Biegańska 2011) v zmysle „priliepania“ množstva nových, narýchlo a bez plánu vybudovaných štvrtí provizórnych obydľí (najčastejšie nelegálnych) k existujúcim štvrtiam mesta. Je to bežný jav najmä na pozemkoch, ktoré sú inak nevyužívané kvôli ohrozeniu zosuvmi, povodňami či kontamináciou. Črty „rekultivácie“ vidieckeho spôsobu života (tzv. **nový ruralizmus**) boli ale zaznamenané aj v mestách relatívne stabilizovaných rozvojových krajín ako Mexiko, Ghana či Nigéria, kde kním viedli rozpočtové škrtky, prepúšťanie v podnikoch a celkové ochudobňovanie mestského obyvateľstva v dôsledku dlhodobej ekonomickej krízy (Afshar 1998).

22.4.7 Revitalizácia

Čiastočne komplexný proces, prejavujúci sa oživovaním vzhľadu alebo funkčnosti pustnúcich, opustených či zdevastovaných častí mesta. Je podmienený predchádzajúcimi alebo prebiehajúcimi zmenami v demografickej (gentrifikácia) alebo funkčnej štruktúre (komercializácia, sakralizácia, fragmentácia, reurbanizácia...). Je to často snaha o komplexné riešenie aktuálnych problémov mesta smerom k trvalému zlepšeniu ekonomických, ekologických, sociálnych aj fyzických podmienok života jeho obyvateľov, ako to prezentujú Roberts a Sykes (2004). Pretože motivácia tohto procesu nie je len ekonomická, veľkú úlohu hrajú občianske združenia, dobrovoľníci, verejná mienka, tlak na developerov a samosprávu. V postsocialistických mestách sa najsilnejšie prejavuje v centrách, ktoré boli v priebehu povojnovej extenzívnej výstavby najviac zanedbávané, ale v súčasnosti sú považované za „výkladnú skriňu“ každého mesta. Prejavuje sa to opravou pamiatok a infraštruktúry, budovaním peších zón, rekonštrukciami námestí, v krajnom prípade aj (často kritizovanou a diskutovanou) náhradou historických budov novými (**substitúcia**). Takisto intenzívne sú prejavy revitalizácie na sídliskách - súvisí to s výraznými procesmi **efektívizácie** fungovania mesta (napríklad zatepľovaním panelových domov) a **estetizácie** (drobná architektúra, úprava prostredia, farebné fasády namiesto uniformnej sivej farby). U nás sa revitalizácia zatiaľ vyhýba starším komerčným (najmä priemyselným, banským, vojenským a skladovým) areálom, ktoré začali podliehať degradácii po prechode zo socialistickej na trhovú ekonomiku. Takéto areály sú naopak v podmienkach postindustriálnych krajín jednými z najlepších dôkazov tohto procesu. Napríklad pre potreby zimných olympijských hier 2006 v Turíne bol revitalizovaný starý priemyselný areál automobilky FIAT (Jamečný a Jaššo 2011). Rozlohou jedny z najväčších európskych revitalizačných projektov sa odohrali v opustených lodeniciach v Göteborgu (290ha), kde vznikli nové polyfunkčné štvrte, príťažlivé aj pre turistov, alebo v Lisabone (340ha), kde bola v r.1998 usporiadaná výstava EXPO (Litwińska 2010). V západnej Európe sú s obľubou využívané aj takzvané krajinné výstavy, ktoré pri dobrom naplánovaní dokážu revitalizovať najmä spustnuté industriálne nehnuteľnosti, umožnia návratnosť vložených investícií, zhodnotia ekonomický, prírodný aj kultúrny potenciál územia, podporia cestovný ruch aj imidž mesta (Dobrucká 2011). Uplatňujú sa najmä vo vonkajšej zóne mesta, ktorá je najviac postihnutá deurbanizáciou a deindustrializáciou. V ekonomicky stabilnejších rozvojových krajinách sa revitalizačné procesy výrazne uplatňujú pri zlepšovaní bytových a hygienických podmienok v štvrtiach chudoby. Príklady sociálnej výstavby bytov namiesto chatrčí s podporou štátu v jednom z najväčších „townshipov“ Afriky (Khayelitsha - odhadom 0,5 až 1,3 milióna obyvateľov), ktorý leží na okraji Kapského Mesta v JAR, uvádza Beták (2005). Teória „rent gap“ (Smith 1979) ponúka vysvetlenie, kde a kedy prechádzajú upadajúce štvrte do etapy oživenia. Túto teóriu práve

v podmienkach Prahy aplikoval Sýkora (Sýkora 1993c, Sýkora a Sýkorová 2007). V zmysle Conzenovej teórie morfológického cyklu parciel (kapitola 13.2.1) môžeme proces revitalizácie považovať za znak iniciálnej fázy nového vývojového cyklu.

22.4.8 Intenzifikácia

Komplexný proces na úrovni všetkých troch antropogénnych priestorových subštruktúr, zároveň (najmä pri rozsiahlejších zásahoch) sa výrazne menia aj prírodné charakteristiky prostredia (regulácia vodného toku, úpravy reliéfu a podobne). Je to opačný proces v porovnaní so suburbanizáciou a deurbanizáciou, lebo dochádza ku zvyšovaniu intenzity využívania priestoru mesta, teda k obsadzovaniu voľných plôch v zastavanom území mesta novými stavbami, funkciami, obyvateľmi. Patria sem aj nadstavby a prístavby už existujúcich budov (**vertikálna a horizontálna adícia**). Pri nerešpektovaní hygienických noriem a princípov urbanizmu to často vedie k neúmernému zahusťovaniu zástavby. Naopak v monofunkčných zónach, alebo v územiach s rozsiahlymi nevyužívanými plochami intenzifikácia posilňuje funkčnú pestrosť, odstraňuje nutnosť dlhých presunov (za službami, do škôl, do práce...), skultúrňuje prostredie. Príkladom sú sídliská našich miest, ktoré boli pri výstavbe koncipované ako kompletne urbanistické celky aj s systém normovaným podielom voľných pôch v prepočte na obyvateľa. V súčasnosti (kvôli zmene územno-plánovacích podmienok a vďaka dopytu po novom bývaní a lepšej infraštruktúre) sú práve voľné plochy využívané na dostavbu nových bytoviek, parkovísk, nákupných centier, rekreačných areálov a podobne (obr.58).

Obr.58 Častým motívom intenzifikácie je uspokojenie dopytu po novom bývaní a službách zastavaním rozsiahlych voľných priestorov na existujúcich sídliskách.



Zdroj: archív autora

So vznikom novej stavby sa samozrejme mení aj funkčno-priestorová štruktúra priestoru a ak ide o obytný dom, aj sociálno-demografická. Intenzifikácia sa najmenej uplatňuje v centrách miest, pretože tam už boli dlhodobým vývojom takmer všetky stavebné rezervy vyčerpané. Najviac sa tam uplatňuje vertikálna adícia, pretože je snaha čo najviac zhodnotiť drahé pozemky. V extrémnom prípade to vedie k **manhattanizácii** - rastu počtu a podlažnosti výškových budov, ktoré sú také typické pre centrá svetových veľkomiest. Má to dlhodobý vplyv na obraz mesta (jeho siluetu) aj preto, lebo nejde o kompozičný zámer, ale len o vyjadrenie ceny pozemkov (Kováč 2012). Čím ďalej od centra mesta, tým je v existujúcej zástavbe voľných plôch viac a intenzifikácia sa môže prejavovať priestorovo selektívne - napríklad pozdĺž mestských dopravných radiál a na významných križovatkách. Príčiny intenzifikácie treba hľadať jednak v minulosti, kedy extenzívny (na plochu náročný, rozvoľnený, kvantitatívny) rast miest do priestoru zanechal v zástavbe množstvo nevyužitých medzier, jednak v súčasnosti, kedy sa majitelia pozemkov snažia o ich ekonomické zhodnotenie.

Preto v postsocialistických mestách sú pre intenzifikáciu najatraktívnejšie centrá a vnútorné zóny miest vzhľadom na obnovenie ich hodnoty po spoločensko-ekonomických zmenách v 90. rokoch, ale aj sídliská vzhľadom na ich doterajšiu „monofunkčnosť“ a extenzívnu výstavbu s veľkým množstvom voľných plôch (obr.58). Plošne najväčšie rezervy intenzifikácie, ktoré zatiaľ čakajú na svoju príležitosť, sú zväčša v ostatných častiach vonkajšieho mesta (okrem sídlisk). Rozloha pozemkov, vhodných pre intenzifikáciu, tvorí v našich mestách väčšinou okolo 10% výmery zastavaného územia (Pouš a Hlásny 2010).

V postindustriálnych mestách sa intenzifikácia v súčasnosti uplatňuje najviac v periférnej (suburbánnej) zóne, ktorá podobne ako naše sídliská prechádza z etapy extenzívneho rastu k intenzívnemu a jej monofunkčné obytné zóny sú dopĺňané sociálnou infraštruktúrou (obchody, školy, kultúrne zariadenia) a miestami zamestnania (kancelárske komplexy, ľahký priemysel a podobne). Vo vnútornom meste sa intenzifikácia rozbieha v súvislosti s reurbanizáciou.

V mestách rozvojových krajín sa intenzifikácia prejavuje výrazne odlišne podľa ekonomickej sily mesta a štátu. V najchudobnejších regiónoch je typickým javom vyplňanie voľných pozemkov rýchlo rastúcimi štvrtami provizórneho bývania chudobných imigrantov (slumy), v centrách štátnych metropol sa prejavuje manhattanizácia, v ekonomicky silnejších štátoch sú slumy postupne nahrádzané obdobia našich panelových sídlisk.

Intenzifikácia je dôkazom prechodu od extenzívneho rastu mesta (do šírky) k rastu dovnútra, preto súvisí napríklad s reurbanizáciou, gentrifikáciou, komercializáciou, efektívizáciou, ekologizáciou, funkčnou fragmentáciou, revitalizáciou či automobilizáciou.

22.4.9 Gentrifikácia

Je to pojem odvodený od anglického slova gentry, označujúceho v minulosti príslušníkov sociálne najvyšších tried spoločnosti (šľachta, vysokí cirkevní hodnostári a podobne), žijúcich v mestských palácoch európskych miest. V dnešnom význame tento proces znamená migráciu mladšieho, ale hlavne bohatšieho obyvateľstva do centier a vnútorných štvrtí veľkých miest. Pojem gentrifikácia sa začína objavovať v 60. rokoch minulého storočia a spája sa s menom britskej sociologičky Ruth Glass (Ladziarska 2012), ktorá ho použila pri popise premeny londýnskych štvrtí v blízkosti city. Účastníci gentrifikácie (nazývaní aj yuppies - young urban professionals) sú pracovne vyťažení, uprednostňujú kariéru pred rodinou, preto sú zväčša slobodní a bezdetní. Sú pracovne aj

štýlom trávenia voľného času viazaní na vnútorné mesto, preto nechcú dochádzať zo vzdialených predmestí. Vzhľadom na svoje dobré finančné zabezpečenie vyžadujú kvalitné bývanie. Ich požiadavky na bývanie vyvolávajú rekonštrukcie starých, zanedbaných alebo opustených, ale historicky a architektonicky hodnotných obytných budov a štvrtí, dovtedy obsadených sociálne aj ekonomicky slabším a starnúcim obyvateľstvom alebo imigrantami (väčšinou ide o nájomné bytové domy z prvej polovice 20. storočia). V dôsledku gentrifikácie sa mení vlastníctvo nehnuteľností, zvyšuje sa atraktivita obytného prostredia, rastú ceny nehnuteľností aj nájomov. Týmto ekonomickými nástrojmi je pôvodné obyvateľstvo nútené odsťahovať sa, lebo nevládze znášať zvýšenú finančnú záťaž. Sýkora (1993b) upozorňuje, že hoci je gentrifikácia najvýraznejším procesom, meniacim charakter vnútorných miest a stáva sa až symbolom ich revitalizácie, v skutočnosti je len jednou časťou (podmnožinou) revitalizačných procesov vo vnútorných mestách. Gentrifikácia bola donedávna typická výlučne pre vnútorné mestá bohatých regiónov, lebo predpokladá vysokú kúpnu silu účastníkov. Zo začiatku a najmä v deurbanizovaných vnútorných mestách postindustriálnych štátov súvisela jednoznačne s nástupom reurbanizácie. Dnes v súvislosti s poklesom pracovnej závislosti na priestore mesta (čo sa týka už aj dobre platených pozícií) sa začína prejavovať aj v jadrách malých miest a vidieckych sídiel suburbánneho a vidieckeho zázemia metropolí. V posledných dvoch desaťročiach sa objavuje aj v metropolách postsocialistických štátov, menšie mestá v ich okolí zatiaľ postihuje len zriedkavo.

Pretože zmena (obytné) funkcie v priestore nenastáva, patrí gentrifikácia k elementárnym transformačným procesom. Prejavuje sa v sociálno-demografickej štruktúre mesta. Veľmi skoro ale pod jej vplyvom nastupujú aj zmeny morfológické práve v dôsledku rekonštrukcií, prípadne prístavieb a nadstavieb gentrifikovaných nehnuteľností. V menšej miere gentrifikácia môže viesť k rozvoju kancelárskych priestorov (Matlovič 2001), teda k zmenám vo funkčnej štruktúre. Preto gentrifikácia súvisí s revitalizáciou a regeneráciou, ale aj s komercializáciou a tercielizáciou.

22.4.10 Komericializácia

Čiastočne komplexný proces, prejavujúci sa vo funkčnej a v niektorých prípadoch aj v sociálno-demografickej štruktúre mesta. Ide o zvyšovanie podielu územia s komerčným využívaním (obchody, kancelárie, stravovacie zariadenia, ale aj hotely, priemyselné parky, sklady...) na úkor menej ziskových mestských funkcií (bývanie, školstvo, kultúra, zeleň...). Najmä v centrálnych častiach postsocialistických miest sa v súčasnosti následkom tohto procesu spolu s funkciami priestoru mení (okrem jeho morfológickej stránky) aj sociálno-demografická štruktúra. V niektorých prácach sa objavuje aj termín **tercializácia**, pretože areály a zariadenia terciálnej sféry sú pri zmenách dominantné. Vo väčších mestách dochádza (najmä v ich centrách) dokonca k vytlačaniu terciálnych zariadení dennej potreby (potravínárskych obchodov, jedální, úradov prvého kontaktu...) luxusnými predajňami a špecializovanými službami (parfumérie, klenotníctva, cestovné kancelárie, banky, poisťovne a podobne). Zmeny sa odvíjajú od výšky nájmu, ktorú je užívateľ nehnuteľnosti schopný platiť. Následok zmeny funkcie (a často aj užívateľa alebo majiteľa pozemku či budovy) sa rýchlo prejaví aj v morfológii priestoru formou rekonštrukcie, prestavby alebo prístavby nehnuteľnosti. Komericializácia zasahuje vo všeobecnosti hlavne centrum a vnútorné mesto, kde sú nehnuteľnosti a nájomy v nich najdrahšie a často práve tu dochádza k najintenzívnejšiemu vytlačaniu obytnej funkcie komerčným využitím priestoru (obr.59). Hovoríme o procese **citizácie**, kedy z polyfunkčného obytno-výrobného

obslužného centra mesta vzniká (agresívnym presadzovaním sa zariadení terciálnej sféry) monofunkčné obchodno-administratívne city. To je počas dňa preplnené a je cieľom intenzívnej dochádzky za prácou aj za službami, v noci je ale takmer úplne vyľudnené, lebo obytnú funkciu už takmer nemá. Kvôli hustej zástavbe a minimu voľných pozemkov pre výstavbu nových budov sa morfológický cyklus parciel zrýchľuje a je tu viditeľná výrazná snaha o náhradu pôvodných budov novými, podstatne vyššími (už spomínaná manhattanizácia) kvôli snahe o maximalizáciu výnosov z extrémne drahých pozemkov. Komercializácia bola jedným z prvých transformačných procesov, ktoré sa v postsocialistických mestách objavili po roku 1990, často na základe privatizácie a majetkových reštitúcií (Enyedi 1998, Ira 2001, Liszewski 2000, Matlovič 2000a, 2001, Sýkora 1999...). Najviditeľnejšia je v ich centrách a vnútorných mestách. V čoraz väčšom rozsahu sa komercializácia vyskytuje aj vo vonkajšom meste a v periférnej zóne, kde najmä na voľných plochách vznikajú nákupné centrá, výrobné a skladové priestory, areály logistiky, služby pre autodopravu a iné zariadenia. Tento trend je v súčasnosti najviditeľnejší v postindustriálnych mestách v súvislosti s komerčnou suburbanizáciou. Komercializácia sa dnes postupne zintenzívňuje aj v jadrách miest rozvojových krajín. Matlovič (2001) ešte komercializáciu podrobnejšie rozlišuje na **rezidenčnú, službovú a industriálnu**. Výsledkom rezidenčnej komercializácie sú napríklad developerské komplexy nájomných bytov, typickým príkladom industriálnej komercializácie sú priemyselné parky. Službová komercializácia rozlohou dominuje a bola charakterizovaná vyššie. Je selektívna, takže v jadrách miest sa uplatňujú skôr komerčné aktivity, náročné na centralitu polohy a produkujúce veľký zisk na malej rozlohe (banky, poisťovne, drahé hotely, právnické kancelárie...). Na voľných plochách vonkajšieho mesta a periférie sú to aktivity náročné na priestor a dobrú dopravnú dostupnosť (sklady, veľkoobchod...). Preto komercializácia súvisí napríklad s revitalizáciou, substitúciou, intenzifikáciou, automobilizáciou, funkčnou fragmentáciou, reurbanizáciou.

Obr.59 Prejavy komercializácie v historickom jadre Žiliny sú viditeľné vďaka rastúcemu počtu firemných tabúl a reklamných pútačov.



Zdroj: archív autora

22.4.11 Recesia a úhorovanie

Z hľadiska harmonického a udržateľného vývoja mesta sú to negatívne, čiastočne komplexné transformačné procesy na úrovni morfolologickej a funkčnej štruktúry. Sú príčinou menšej efektivity a intenzity využívania mestského priestoru. Prejavujú sa zanedbávaním až opúšťaním doteraz využívaných nehnuteľností, čo vedie ku zhoršovaniu ich technického aj estetického stavu, k strate ich funkčnosti a postupne až k fyzickej likvidácii zástavby. V mestách postsocialistických krajín bola ich prvotnou príčinou napríklad hospodárska recesia po prechode na trhové hospodárstvo, v súčasnosti sú to často nevyjasnené vlastnícke pomery po reštitúciách majetku, vlečúce sa súdne spory alebo špekulácie s cenou či čakanie na najvýhodnejšiu ponuku pri predaji nehnuteľností. V postindustriálnych mestách s dlhou tradíciou suburbanizácie je častou príčinou takzvaná „kríza vnútorného mesta“, spomínaná v súvislosti s deurbanizáciou (obr.55). Procesy recesie a následného úhorovania sa ale cyklicky prejavujú v celom meste a v každej etape jeho vývoja, sú poslednými fázami morfologického cyklu parciel, ako ich definoval Conzen (kapitola 13.2.1). Najväčšie rozlohy mestských území postihuje recesia alebo úhorovanie v súvislosti s demilitarizáciou a deindustrializáciou, zväčša na okraji kompaktného mesta a v periférnej zóne. Na mieste bývalých tovární, ale aj skladov, prekladísk, prístavov alebo kasární a vojenských cvičných priestorov často vznikajú devastované „**hnedé plochy**“ (brownfields), ktoré si na revitalizáciu musia počkať často aj niekoľko desaťročí, pretože chátrajúca infraštruktúra odrádza potenciálnych investorov kvôli vysokým nákladom na jej odstránenie. Častým sprievodným prejavom je ekologická devastácia prostredia, preto plochy so starými environmentálnymi záťažami sú niekedy označované ako „**čierne plochy**“ (blackfields). Príkladom môže byť areál Niklovej huty v Sereďi, odkalisko v Žiari nad Hronom, opustené sklady agrochemikálií pri skrachovaných poľnohospodárskych podnikoch a podobne. Podľa metodiky OECD (Glossary of Environment Statistics 1997) sú urbánne areály, definované ako „idle land“ (vo francúzštine „friche“) vo význame pozemkov, v minulosti využívaných, dnes ale v stave funkčného úhoru. Aj keď tento termín je používaný najmä v poľnohospodárskej terminológii, viacerí autori s ním operujú aj v štúdiách, ktoré sa zaoberajú územím mesta (napríklad Keuschnigg a Nielsen 1996). Chápanie pojmu ale ostáva podobné: ide o pozemky, ktoré už boli využívané a dostali sa (v zmysle spomínanej Conzenovej klasifikácie) do fázy funkčného úhorovania. Rozšírenejší je názov „vacant land“, prípadne spresňujúci pojem „vacant and abandoned land“ (Northam 1971, Accordino a Johnson 2000, Bowmanová 2000), prípadne derelict area (Crisciová a Marengová 1999). Dobre identifikovateľné sú recesívne procesy aj v súvislosti s negatívnymi zmenami v sociálno-demografickej štruktúre (separácia, segregácia až getoizácia, regresia sociálno-ekonomického statusu), najmä vo vnútornom meste, kde koncentrovanie obyvateľstva s najnižším sociálno-ekonomickým statusom vedie aj k devastácii zástavby a infraštruktúry.

22.4.12 Funkčná fragmentácia

Elementárny proces na úrovni funkčnej subštruktúry, ktorý sa prejavuje najmä v postsocialistických mestách rozčleňovaním niekdajších monofunkčných areálov na menšie celky s rozdielnymi funkciami. V zóne vonkajšieho mesta často súvisí s privatizáciou alebo zánikom veľkých podnikov (továrne, sklady, družstvá, ale aj kasárne), ktorých priestory sú odpredávané alebo prenajímané po častiach novým súkromným firmám. V centrách a vnútorných mestách ide najčastejšie o fragmentáciu plôch administratívy (centrály bývalých štátnych podnikov, sídla úradov), ale aj bytové domy sú tu často premieňané na viaceré prevádzky nezávislých majiteľov, ktorí sú tam

väčšinou v prenájme. Trend často súvisí s komercializáciou, citizáciou, revitalizáciou, gentrifikáciou, deindustrializáciou a demilitarizáciou postsocialistického mesta. V mestách postindustriálnych krajín sa tento proces často vyskytuje v areáloch bývalých baní, skladov, priemyselných podnikov, dopravných komplexov a podobne, ktoré v súčasnosti reurbanizáciou nadobúdajú nové funkcie, úplne odlišné od pôvodných (parky, športoviská, galérie a ateliéry umenia, exkluzívne bývanie...) a ktoré zároveň nevyžadujú také veľké rozlohy - preto v pôvodne monofunkčnom areáli môžu byť umiestnené viaceré funkcie. Príkladom je bývalá uhoľná baňa Zollverein v Essene, kde dnes sídlia okrem iného Škola manažmentu a dizajnu alebo Múzeum Porúria, kaviarne, reštaurácie aj ubytovacie zariadenia (Jamečný a Jaššo 2011). Od roku 2001 je areál zapísaný do Svetového kultúrneho dedičstva UNESCO ako príklad zachovanej industriálnej architektúry. Fragmentačné procesy súvisia všeobecne so súčasným trendom vývoja postmodernej spoločnosti, ktorá sa v urbanizme odkláňa od budovania veľkých monofunkčných celkov, od striktného priestorového oddelovania funkcií, preferuje polyfunkčnosť a funkčnú zmiešanosť mestských areálov (Matlovič 2001), ktoré sú navyše typické značnou vývojovou dynamikou. Príkladom sú súčasné priemyselné parky v porovnaní s tradičnými priemyselnými podnikmi. Tie boli budované s ohľadom na dlhé desaťročia špecializovanej produkcie, naproti tomu priemyselné parky pozostávajú väčšinou zo sústavy unifikovaných budov, ktoré je možné prispôbiť viacerým funkciám (skladovanie, logistika, výroba, servis vozidiel, administratíva...).

22.4.13 Deindustrializácia a demilitarizácia

Svojim charakterom sú to podobné procesy, prejavujúce sa znižovaním podielu plôch materiálnej výroby a plôch s vojenským využitím v mestách, zmenou významu a rozsahu dominantných funkcií mestského priestoru a následne často aj zmenou morfológie zasiahnutých areálov. Súvisia s koncom studenej vojny a súperenia medzi „východom“ a „západom“, s nástupom postindustriálnej ekonomiky v 90. rokoch 20. storočia v mestách celého sveta, s ekonomickou recesiou postsocialistických štátov po ich prechode na trhovú ekonomiku a s deurbanizáciou v postindustriálnych mestách. Predchádzajú často recesii a úhorovaniu, funkčnej fragmentácii, reurbanizácii a komercializácii a vyskytujú sa vo všetkých zónach urbanizačne vyspelých postsocialistických a postindustriálnych miest. Ako prvú zasahujú centrálnu zónu a vnútorné mesta v súvislosti s komercializáciou, citizáciou, gentrifikáciou, deurbanizáciou (obr.60).

Obr. 60: Bývalá elektráreň v tesnom susedstve jadra Popradu bola zmenená na galériu.



Zdroj: archív autora

Sýkora a Sýkorová (2007) ale pripomínajú, že najmä deindustrializácia je selektívny proces, ktorý najviac postihuje tie mestá (a regióny), ktoré sa neadaptovali na nové podmienky získavania investícií podľa požiadaviek postindustriálnej a zároveň globalizovanej spoločnosti. Deinustrializácia začala postihovať od 60. rokov 20. storočia najvyspelejšie priemyselné krajiny sveta, najmä v areáloch ťažkého priemyslu, ktorý bol s vyčerpávaním surovín postupne presúvaný do oblastí s ich dostatkom a s lacnejšou pracovnou silou (mestá Porúria a Porýnia, britského Midlandsu, severovýchodu USA a podobne).

Špeciálnym príkladom demilitarizácie je odchod sovietskych vojsk z našich miest po roku 1989 a celková zmena vojenskej politiky po skončení studenej vojny, keď armáda uvoľňuje nadbytočné areály, prechádzajúc od princípu masovosti k profesionálnosti. Príkladom môže byť pevnostný komplex v mestách Komárno a Komárom, ktorý po odchode vojsk postupne preberá nové funkcie, najmä v súvislosti s cestovným ruchom (poznávacie, ubytovacie, stravovacie...).

Zaujímavým príkladom bolo odtajnenie existencie 45 sídiel (44 miest a 1 dediny) v Rusku v roku 1992 (zoznam bol neskôr viackrát modifikovaný), ktoré dovtedy oficiálne neexistovali. Celkove v nich žilo vyše 1,3 milióna obyvateľov, najväčšie takéto sídlo malo 110 000 obyvateľov a najmenšie 1700 (Dziadek 2008). Dôvodom utajovania bola lokalizácia strategicky dôležitých odvetví hospodárstva (vojenská výroba a výskum, jadrová energetika, chémia...), z ktorých mnohé práve po skončení studenej vojny stratili svoj význam.

22.4.14 Sakralizácia

Je to čiastočne komplexný proces funkčných a morfológických zmien, dominantne na území postsocialistických miest v dôsledku znovunastolenia náboženskej slobody od 90. rokov 20. storočia. Jeho intenzita súvisí s intenzitou religiozity obyvateľstva a logicky sa prejavuje viac napríklad v Poľsku ako v Českej republike, viac vo veľkých mestách ako v malých. Prejavuje sa výrazným nárastom podielu plôch, ktoré plnia niektorú z religióznych funkcií (kostoly, kláštory, cirkevné školy, úrady, predajne náboženských potrieb...). Je dôsledkom reštitúcií majetku (najmä v historických centrách miest), ale aj dôsledkom novej výstavby religióznych objektov (najmä kostolov a modlitební). Vyskytuje sa vo všetkých zónach mesta (Matlovič 2001), ale najmä tam, kde v období socializmu religiózne funkcie najviac chýbali, teda v zónach veľkej koncentrácie obyvateľstva, hlavne na sídliskách.

22.4.15 Automobilizácia

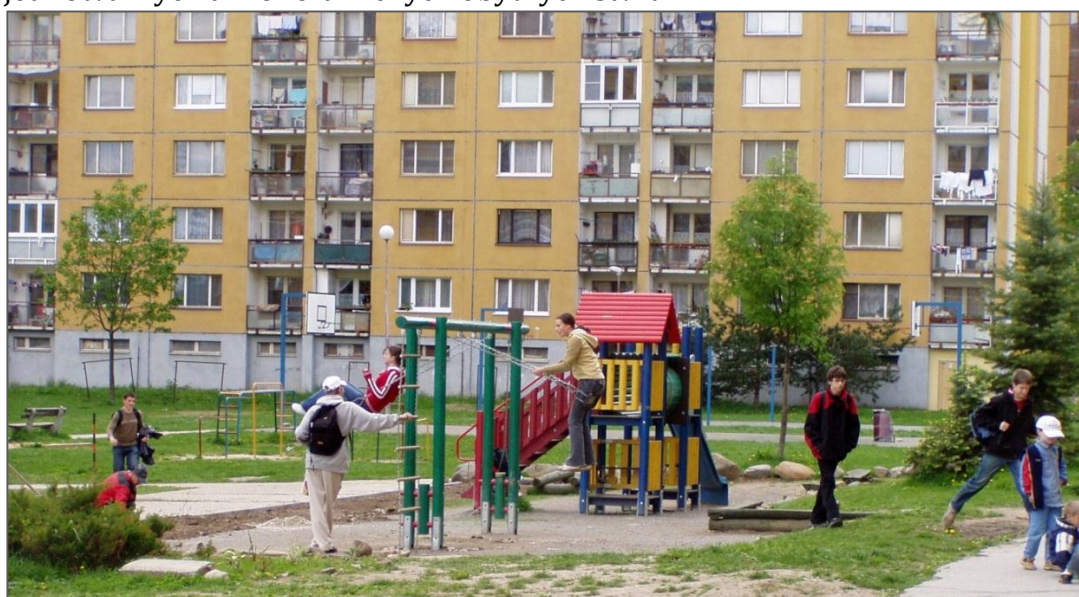
Je čiastočne komplexný proces zmien funkčnej a následne morfológickej štruktúry, ktorého príčinou je rast individuálnej motorizácie (najmä po 2. svetovej vojne), vyvolaný zmenou organizácie spoločnosti, vyššími príjmami časti obyvateľstva, ale aj suburbanizáciou a čoraz častejšie sa objavujúcimi znakmi postmoderného, priestorovo decentralizovaného mesta so značnými nárokmi na priestorové presuny v rámci denného pohybu jeho obyvateľov. Vo vyspelých krajinách sa automobilizácia vo väčšej miere prejavuje od 60. rokov 20. storočia, v postsocialistických od 90. rokov. Okrem rastu počtu a rozlohy špecializovaných zariadení, ktoré možno zaradiť aj do trendu komercializácie (predajne automobilov, čerpacie stanice, servisy...), ide najmä o prispôbovanie priestoru mesta autodoprave osobnej (nové cesty, parkoviská, garáže, optimalizované svetelné a kruhové križovatky) aj nákladnej (logistické centrá, prekladiská, truck centrá). Prejavy sú najlepšie pozorovateľné najmä v dopravne zaťažených priestoroch zón vnútorného a vonkajšieho mesta a suburbánnej zóny. Naopak v jadrách miest dochádza k procesu obmedzovania statickej aj dynamickej dopravy (vyčleňovaním peších a kludových zón). Trend sa prejavuje aj v legislatívnej oblasti, pretože reakciou na neudržateľné priestorové nároky autodopravy, najmä na parkovacie miesta, je povoľovanie novej výstavby často podmienené komplexným riešením dopravnej situácie v okolí stavby (obchvaty a križovatky, podzemné parkovanie v centrách miest, presun dopravne náročných investícií na periferiu a podobne). Automobilizácia okrem spomínaných procesov súvisí aj s reurbanizáciou, intenzifikáciou, recesiou a úhorovaním.

22.4.16 Ekologizácia

Elementárny proces, postihujúci najmä funkčnú subštruktúru mesta prakticky vo všetkých jeho častiach. Je výsledkom súčasných zmien prístupu k životnému prostrediu,

k čerpaniu prírodných zdrojov, k využívaniu priestoru mesta. Intenzita prejavov tohto procesu súvisí veľmi výrazne s ekonomickou silou (obyvateľov, mesta, štátu), preto sa najviac prejavuje v postindustriálnych bohatých mestách a najmenej v chudobných mestách rozvojových štátov. V prvej fáze súvisela ekologizácia najmä s útlmom výroby v ťažkom priemysle alebo s rušením niektorých neefektívnych výrobných zariadení, čo viedlo k zníženiu emisného zaťaženia prostredia, najmä v zóne vonkajšieho mesta. Kontinuálne k zníženiu emisného zaťaženia prispieva aplikácia nových, menej škodlivých technológií a zachytávanie škodlivín v priemysle, energetike aj v doprave. V centrách miest najvýraznejším prejavom ekologizácie je vylúčenie autodopravy z ulíc a pevných palív z kotolní, v zóne vnútorného a vonkajšieho mesta využitie zdevastovaných pozemkov v zástavbe, ale aj spomínaná deindustrializácia, v zóne vonkajšieho mesta dobudovanie infraštruktúry (chodníky, cyklocesty, služby, ale aj parky a ihriská) vo výrazne monofunkčnom prostredí sídlisk (obr.61). Elementárnymi prejavmi ekologizácie v mestách rozvojových krajín je budovanie základnej infraštruktúry (spevnené cesty, skládky odpadu, ale najmä vodovody a kanalizácie) v rýchlo rastúcich štvrtiach provizórneho bývania. Sekologizáciou sa väčšinou spája budovanie parkových a odpočinkových plôch s vysokým zastúpením zelene. Tieto pre mesto nevyhnutné funkčné areály ale prinášajú zvýšené náklady, nie zisk, preto v tomto procese má (podobne ako v prípade súvisiacich revitalizačných trendov) veľkú úlohu spoločné povedomie komunity, dobrovoľnícka činnosť, aktivity mimovládnych organizácií a nadácií, verejné granty a projekty, štátne dotácie a podobné ekonomické nástroje. Ekologizácia sa prejavuje aj na územno-plánovacej úrovni väčším rešpektovaním zásad, navrhovaných (v našich podmienkach) v Územných systémoch ekologickej stability. Ekologizácia tak súvisí s revitalizáciou (a súvisiacou estetizáciou a efektivizáciou), reurbanizáciou, intenzifikáciou, citizáciou, gentrifikáciou a ďalšími procesmi. V súvislosti s celoplanetárnou ekologickou krízou je nutné aplikovať ekologizačné procesy aj do ostatných (vyššie spomenutých) transformačných trendov a tak zvyšovať vedomie obyvateľov o environmentálnej problematike. Je to základný predpoklad presadzovania myšlienok trvalo udržateľného života.

Obr.61 Ekologizácia sídiel sa prejavuje napríklad aj dopĺňaním infraštruktúry do jednotvárných a monofunkčných obytných štvrtí.



Zdroj: archív autora

23 OBRAZ MESTA

Prakticky vo všetkých predchádzajúcich kapitolách sme sa zaoberali mestom z hľadiska tých jeho charakteristík, ktoré sa dajú zmerať, vypočítať alebo porovnať na základe dostupných matematických a štatistických údajov. Výsledkom takýchto postupov sú relatívne presné, matematicky vyjadrené hodnoty, charakterizujúce objektívne vlastnosti mesta (počet obyvateľov, domov, bytov, funkcií, hustota zaľudnenia, rozloha mesta, podiel zamestnancov v odvetviach, potreba miest v školách a podobne). Na základe mnohých takýchto zistení a odporúčaní geografického výskumu boli realizované aj konkrétne opatrenia pri územnom plánovaní a výstavbe. Ale nie každé mesto (alebo jeho časť) je u jeho obyvateľov alebo návštevníkov rovnako obľúbené napriek tomu, že môže spĺňať všetky hygienické, urbanistické, technické, estetické a iné normy a požiadavky. Je to práve komplexné pôsobenie „obrazu mesta“ na jedinca aj na spoločnosť, ktoré vytvára subjektívny, osobný vzťah človeka k inak objektívne existujúcej realite každého konkrétneho mesta.

Výskum a hodnotenie obrazu mesta zaujímali pôvodne najmä urbanistov a architektov, a to už koncom 19. storočia v súvislosti s overovaním teórií a prvých praktických pokusov o ozdravenie čoraz menej vyhovujúcich priemyselných miest (napríklad koncepcia záhradného mesta). Nový rozmer dostal výskum obrazu mesta po druhej svetovej vojne s postupným prechodom kvantitatívnej urbanizácie ku kvalitatívnej, najmä v európskych štátoch. Priekopnícku analýzu problematiky ponúkol Lynch (1960). U nás sa tento prechod začal uskutočňovať približne v 80. rokoch 20. storočia, aj preto zvýšený záujem našich autorov (najmä urbanistov a architektov) o problematiku obrazu mesta spadá práve do tohto obdobia (Ševčík, Bendová a Benda 1978, Zalčík a kol. 1982, Franců a Paluš 1982, Zalčík a Paluš 1983 a iní). Z geografov sa problému obrazu mesta najviac venoval Radváni (1983, 1985, 2001a,b, 2002a,b). Najnovšou prácou komplexného charakteru je analýza podstatných otázok formovania a manažovania obrazu mesta od trojice poľských autoriek (Glińska, Florek, Kowalewska 2009).

Obraz mesta môžeme teda definovať ako individuálnu subjektívnu predstavu, ktorú si vytvára pozorovateľ o danom meste na základe svojej zmyslovej skúsenosti, ale aj na základe sprostredkovaných informácií. To znamená, že predstavu (obraz) o ľubovoľnom mieste (o sídle, ale aj o štáte, doline, pohorí...) si môže človek utvoriť aj bez toho, aby ho priamo navštívil. V dnešnej dobe ľahko dostupných informácií to platí zvlášť (napríklad juhoafrický Johannesburg má povest' mesta s najvyššou kriminalitou na svete, čo odrádza turistov). Samozrejme čím sú vedomosti a priame skúsenosti dlhodobejšie a podrobnejšie, tým viac sa konkrétny subjektívny obraz blíži objektívnej realite. Úplnú zhodu ale nikdy dosiahnuť nemôže práve kvôli veľkému podielu subjektívneho vnímania dostupných (aj objektívnych) informácií každým pozorovateľom. Príkladom je 50-tisícové mesto, ktoré sa obyvateľovi samoty môže javiť ako veľké, ale obyvateľovi megamesta ako malé sídlo.

Z predchádzajúceho textu vyplýva, že pojmy obraz a predstava sú zväčša chápané ako synonymá a oba vyjadrujú subjektívne vnímanú realitu. V detailnejších prístupoch ku problematike sa ale objavuje aj rozlišovanie významov týchto pojmov. Napríklad Kaczmarek (2010) hovorí o obraze (obraz miesta) ako o výsledku objektívneho napodobňovania skutočnosti, ktorý vyjadruje jej stav v konkrétnom okamihu, je jej zjednodušeným modelom. Naproti to-

mu predstava (wizerunek miasta) je subjektívne sformovaná a vzniká v mysli pozorovateľa, napríklad aj na základe pôsobenia objektívneho obrazu mesta, ktorý má pozorovateľ k dispozícii.

Poznávanie, ale aj aktívne a zámerné vytváranie obrazu mesta má v dnešnej dobe aj význam, ktorý sa dá ekonomicky uplatniť. Pretože konkurencia miest a regiónov je dnes všeobecne akceptovanou skutočnosťou, v podmienkach globalizovanej ekonomiky lokalizaľnou výhodou mesta nemusí byť len dobré dopravné spojenie, bohatstvo dostupných prírodných zdrojov či kvalifikácia pracovných síl, ale aj pozitívny obraz mesta. Práve vnímanie mesta externým prostredím (ale aj jeho obyvateľmi) ako priateľského, bezpečného, zeleného, dynamického, istého, vhodného pre investovanie a podobne je ľstokrát zárukou úspešnosti v konkurenľnom boji. Potreba pozitívnej prezentácie mesta (najmä navonok) vyústila do vývoja rôznych marketingových stratégií, slúžiacich na predaj mesta ako trhového produktu. Príkladom je snaha miest uspieť v súťaži o prestížny titul Európske hlavné mesto kultúry, ktorý každoroľne od roku 1985 udeľuje Rada EÚ (2013 Košice a Marseille, 2014 Umea a Riga, 2015 Plzeň a Mons, 2016 San Sebastian a Wrocław).

23.1 Metodika a ciele výskumu obrazu mesta

Moderná geografia prináľa nové koncepcie chápania kategórie priestoru, ktoré prekonávajú metodológiu vychádzajúcu z klasických priestorových predstáv a obracajú pozornosť geografov predovšetkým ku vzťahom, väzbám, systémom a štruktúram, a tým aj k syntetickým a komplexným metódam výskumu. Uvedené koncepcie dovoľujú geografii posunúť pole bádania do netradiľných výskumných problematík. Jednou z nich je aj problematika obrazu mesta. Pri výskume obrazu mesta sa geografia stretáva s vednými disciplínami, s ktorými donedávna spolupracovala ojedinele: sociálna psychológia, história umenia, estetika, sociológia, architektúra, urbanizmus a podobne. Všetky tieto vedné disciplíny sa (okrem iného) zaoberajú aj určitou stránkou obrazu mesta. Na rozdiel od nich geografia má predpoklady zaoberať sa obrazom mesta vcelku, teda komplexne a zo syntetického hľadiska (Radváni 1983). Komplexný prístup k obrazu mesta nie je možný bez poznania podstaty fungovania krajiny, ktorej súčasťou je mesto. Mesto je možné vnímať ako špecifický typ krajiny, teda ako územný celok, kvalitatívne odlišný od celkov okolitých (Demek, Quitt a Rauscher 1976). V takomto chápaní má mesto podľa spomenutých autorov nasledujúce charakteristické znaky:

- 1.) Konkrétne vymedzenie a polohu na povrchu Zeme
- 2.) Špecifický vývoj v ľase a priestore
- 3.) Jedineľnú energetickú bilanciu
- 4.) Charakteristickú vnútornú štruktúru
- 5.) Neopakovateľný vonkajší vzhľad

Pritom každý z vymenovaných znakov nevyhnutne obsahuje všetky predchádzajúce znaky a prejavuje sa len vďaka ich existencii. Preto individuálny obraz (vonkajší vzhľad) každého mesta je výsledkom umiestnenia a ohraničenia daného mesta v priestore, jeho priestorového, ľasového a energetického vývoja aj výsledkom vzťahov medzi jednotlivými ľasťami jeho vnútornej štruktúry.

Geografiu zaujíma predovšetkým pôsobenie hmotných prvkov mesta (a pôsobenie ich rozloženia a vzájomných vzťahov v priestore) na ľloveka, ale práve výskum obrazu mesta dáva priestor aj na zohľadnenie pôsobenia faktorov spoločenského rázu (Trieb a kol. 1976). Cieľom (nielen) geografického bádania v tejto oblasti je preto vypracovanie záverov a odporúčaní, ktoré by pomohli vytvoriť v meste také prostredie, ktoré by na vnímajúceho jednotlivca pôsobilo ľiaducim spôsobom (podľa potreby príľahľivo, upokojujúco, usmerňujúco a podobne).

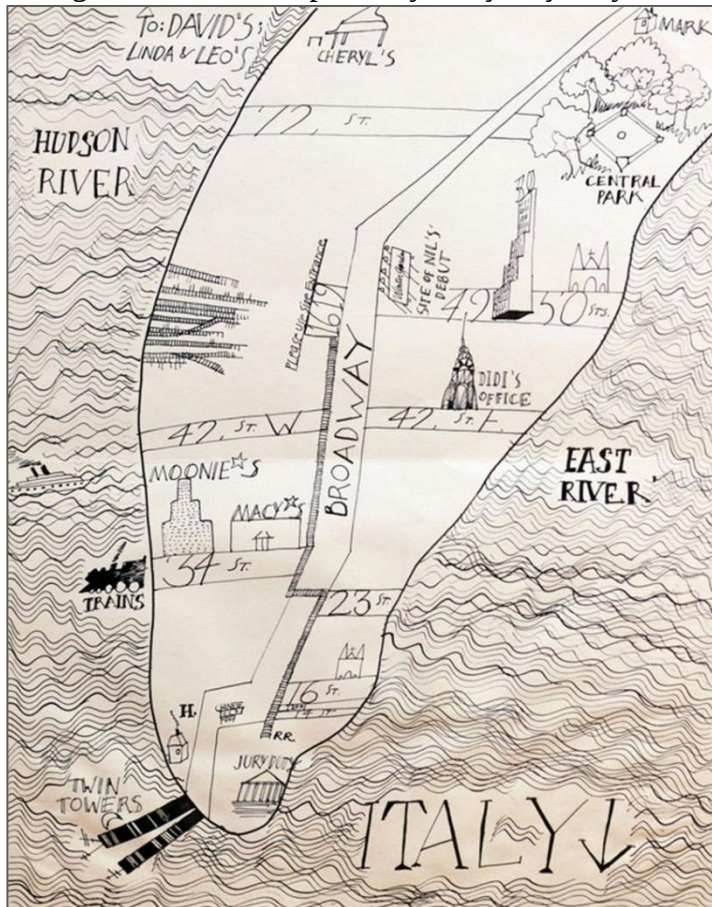
Podľa Radvániho (1983) v tomto procese veľkým slabým miestom objektivizácia argumentov a ľahkým problémom bola objektívne presvedľivá metóda zisťovania, ako pôsobí mesto

alebo jeho ľasti na toho, kto ho vníma. Poznanie vzťahov prostredia s jeho užívateli má značný význam pre zhodnotenie príčin neuspokojivej funkcie doterajších sídelných štruktúr a malo by nájsť aj praktické uplatnenie v plánovaní rozvoja a výstavby miest. Naše vedomosti v tejto dosiaľ málo prebádanej oblasti môžu rozšíriť aj niektoré výskumy sociológie a psychológie, orientované nielen na funkčné, hygienické a technické chápanie priestoru, ale aj na jeho psychické a sociálne pôsobenie na ľloveka. Výsledky týchto vied treba zakomponovať do geografických výskumov miest. Pri zohľadnení zákonitostí, ktorými sa riadi pôsobenie prostredia na jednotlivcov alebo na sociálne skupiny, je však potrebné vypracovať špeciálne techniky vyšetřovania týchto problémov.

Na základe analýzy literatúry a na základe vlastných skúseností Radváni (1983) rozdelil používané procedúry výskumu obrazu mesta do 4 skupín:

- 1.) **Deskripcia prostredia mesta:** okrem geografických analytických metód sú využívané riadené rozhovory, dotazníky, sémantický diferenciál a podobné metódy.
- 2.) **Mentálne a behaviorálne mapy:** zakresčovanie rôznych úrovní prostredia mesta spamäti, zakresčovanie organizácie mesta do slepej mapy (obr.62).
- 3.) **Objektívizácia výsledkov:** eliminácia individuálnych odchýlok priemerovaním, definovanie charakteristických obrazov mesta v rámci odlišných sociálnych skupín (študenti, turisti, dôchodcovia...).
- 4.) **Overovanie výsledkov:** porovnanie zisteného obrazu mesta so skutočnosťou, zisčovanie preferencií a averzií vo vzťahu k jednotlivým ľastiam mesta (topofílie a topofóbie), identifikácia stereotypov a archeotypov obyvateľov mesta.

Obr.62 Behaviorálne a mentálne mapy upozorčujú na preferencie a potreby obyvateľov a návštevníkov mesta a pomáhajú zisčovať fakty o ich vzťahu ku konkrétnemu priestoru.



Zdroj: <http://www.handmaps.org>, upravené

23.2 Súčasti obrazu mesta

Pretože obraz mesta chápeme ako komplexnú predstavu o ľasti krajiny, pre jej jednoduchšie pochopenie môžeme ju podľa Radvániho (1983) formálne rozdeliť na tri základné ľasti, odlišné svojím pôvodom:

1. **Prírodná ľasť** dáva obrazu mesta jedinelný charakter, napríklad vďaka klimatickým podmienkam, vďaka polohe voľi výrazným prírodným prvkom (vodným tokom, pobrehiam, pohoriam...), vďaka reliéfu (nížinné mesto, podhorské mesto, kotlinové mesto...). Mnohokrát sú prírodné špecifiká súčasťou názvu alebo prívlastku, ktorým je mesto typické (Nitra - mesto pod Zoborom). Napríklad Benátky sú jedinelné svojou polohou v lagúne a tieň množstvom kanálov.
2. **Umelá ľasť** je ľlovekom vytvorené materiálne prostredie, ktoré špecifikuje obraz mesta prostredníctvom svojej výšky, tvaru budov, farebnosti, veku a podobne. Napríklad mestá suchých trópov sú typické bielou farbou odrážajúcou svetlo, Baťove priemyselné mestá mali svoju špecifickú architektúru z neomietnutých tehál a podobne.
3. **Sociálna ľasť** obrazu mesta je neviditeľná priamym pozorovaním, ale prejavuje sa najmä pôsobením kultúrnych vplyvov v umelej ľasti prostredia. Každé mesto (alebo jeho ľasť) nesie znaky kultúry, ktorá ho formuje. Preto napríklad môžeme odlišiť hispánske, ľínske a iné etnické čvrtky v mestách severnej Ameriky, preto môžeme hovoriť o európskych, islamských, priemyselných, kúpeľných a iných mestách.

K metodike výskumu obrazu mesta najviac prispel K. Lynch (1960). Podľa neho predpokladom vzniku jedinelného obrazu mesta je výrazný charakter, Aťitateľnosť hmotného prostredia mesta, jeho schopnosť vyvolať charakteristickú predstavu o meste vo vedomí pozorovateľa (imageability). Táto predstava je výsledkom dostatoľne bohatej vnútornej štruktúry mesta a jeho priestorovej organizácie. Len vtedy obyvatelia a návštevníci mesta toto prostredie vnímajú ako jedinelné. Preto Lynch identifikoval 5 šťacionárnych elementov, ktoré sú základnými stavebnými prvkami obrazu mesta:

- 1.) **Cesty** sú lineárne komponenty obrazu mesta, ktoré umožňujú rozdeliť obraz na logické a jednoduchšie zapamätateľné ľasti. Sú kontinuálnymi líniami intenzívneho pohybu, s jasne definovaným začiatkom a koncom v obraze mesta. Okolo nich sa koncentrujú ostatné elementy. Typickými cestami sú rieky, diaľnice, miestne komunikácie, železnice, aleje, chodníky...
- 2.) **Ohniská** sú bodovými alebo maloplošnými elementami obrazu mesta s výraznou koncentráciou aktivít, pohybu a funkcií (najľastejšie sú nimi námestia a križovatky). Pôsobia ako uzly viacerých línii, sú vnímané ako strategické body obrazu mesta.
- 3.) **Oblasti** sú plošnými elementami, ktoré sú vnímané ako rozlohou väčšie, ale hlavne funkľne a morfológicky homogénne ľasti obrazu mesta (sídľiská, vilové čvrtky, centrum, priemyselné areály, letiská a podobne).
- 4.) **Bariéry** sú elementy, ktorých úlohou je oddeľovať od seba kvalitatívne výrazne odlišné ľasti obrazu mesta (napríklad obytnú a priemyselnú oblasť). Majú väčšinou lineárny charakter pozdľ okraja oblastí, ale nie sú pozorovateľom vnímané ako cesty. Môžu to byť okraje obytných súborov, ploty, terénne hrany, pobrežia a podobne.
- 5.) **Orientaľné body** sú takisto ako ohniská bodové alebo maloplošné elementy, ale slúžia ako optické vzťahné body, výnimoľne výrazné v obraze mesta (komíny, vysoké budovy, veže, vysielateľe, výrazné vrchy, sochy...). Pomáhajú pozorovateľovi dať si do polohových súvislostí jednotlivé ľasti obrazu mesta (obr.63). Nemusia sa nachádzať len v samotnom meste, môžu byť aj v jeho okolí.

Obr. 63 Katedrála Halgrímskirkja (vľavo) je najvyššou stavbou v Rejkjavíku a stojí na návrhí nad centrom, preto je výrazným orientačným bodom celej aglomerácie. Podobnú funkciu má hora Esja (vpravo), aj keď leží mimo mesta.



Zdroj: archív autora

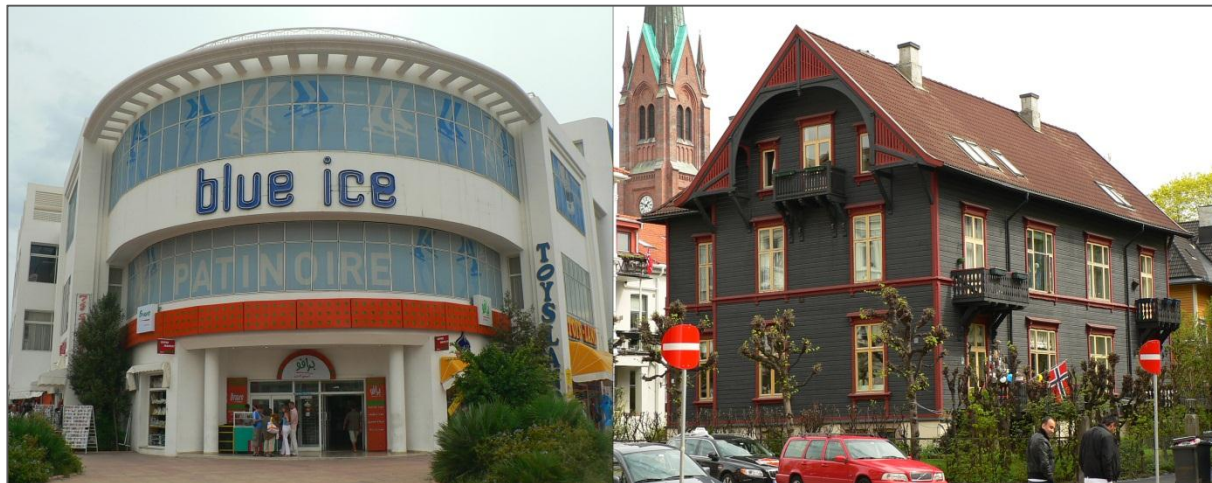
Vnímanie existencie, vzájomnej polohy a fungovania komponentov obrazu mesta má zásadný význam pre vytvorenie predstavy o súvislostiach vo vnímanom území a pre orientáciu v ňom. Každá časť obrazu mesta je väčšinou stotožňovaná len s jedným elementom, pritom ale záleží na mierke vnímania. Ako píše Radváni (1983), geografický výskum obrazu mesta má za cieľ analýzu priestorového rozloženia týchto elementov, ich vzájomných vzťahov, pôsobenia na vnímateľa, teda analýzu existujúceho stavu a stanovenie cieľového stavu. Výskum obrazu mesta je takto súčasťou celkového úsilia o racionálne usporiadanie i organizáciu prostredia mesta.

23.3 Generické mesto

Kvalita obrazu mesta závisí od kvality jeho jednotlivých elementov, od ich identity, čitateľnosti, individuality a podobne (Radváni 1983). Súčasné urbanizačné trendy, spojené s globalizáciou, so zrýchľovaním životného tempa, zámerným skracovaním životnosti stavieb, presadzovaním myšlienok čo najrýchlejšieho a najvyššieho zisku pred dlhodobým optimálnym využívaním priestoru vedú ale ku vzniku nového fenoménu, takzvaného generického mesta (Koolhaas 1995). Je to mesto „bez tváre“, teda neurčité, bez špecifickej identity a charakteristického obrazu, bez histórie, prispôsobujúce sa len aktuálnym požiadavkám spoločnosti na jeho funkčnosť, mesto schopné rýchlo meniť svoju identitu. Takéto mestá sú si podobné na celom svete. Majú uniformnú architektúru, ktorá neodráža vplyv miestnej kultúry a obsahujú vo svojom vnútri len minimum verejných priestorov. Väčšina života v nich sa totiž odohráva v interiéroch, kam sa preniesla značná časť potrieb obyvateľov a ich uspokojovanie. Zmenilo to charakter i funkcie mestského priestoru (Holocsy 2012). Základom je robustný skelet dopravnej infraštruktúry. Okolo neho je rozvinutý pomerne jednoduchý raster, ktorý môže byť modifikovaný podľa miestnej topografie (Holocsy 2012). Koolhaas (1995) zaznamenáva najčastejší výskyt tohto urbánneho fenoménu na ďalekom východe, ale generické mestá (alebo ich znaky) sa rôzne často vyskytujú v celom svete, napríklad v bohatých ropných štátoch Perzského zálivu a v celej Amerike. Nedostatok špecifickej identity môžeme ale odhaliť aj v historickom jadre malého západoeurópskeho mesta či v satelitných sídlach v okolí Bratislavy. Typickým generickým mestským prostredím je napríklad aj „sídlna kaša“, pozostávajúca zo zmesi obytných a komerčných suburbií, voľných plôch, dopravných križovatiek, rekreačných a výrobných plôch. Je produktom neriadeného „rozširovania mesta“ do priestoru a nachádza sa v okolí každého väčšieho mesta bez ohľadu na to, či leží na Slovensku, v Brazílii, Indii alebo inde na svete. Čoraz častejší výskyt tohto fenoménu zákonite otvára otázku, ktorá sa zdá byť vhodným zakončením tohto textu (obr.64): Bude budúcnosť sídelného vývoja na Zemi v znamení

postupného celosvetového zjednocovania urbanistických a architektonických foriem a postupov v dôsledku globalizácie, alebo sa bude dariť udržiavať sídelnú mnohotvárnosť ako dôsledok kultúrnych špecifík v jednotlivých častiach tejto planéty a v jednotlivých časových obdobiach vývoja ľudskej civilizácie?

Obr.64 Vľavo prvok generického mesta v tuniskom letovisku Hammamet (cudzojazyčné nápisy, uniformná architektúra), vpravo obytný dom s prvkami tradičnej architektúry v Oslo.



Zdroj: archív autora

ZOZNAM LITERATÚRY

- ACCORDINO, J., JOHNSON, G. T. (2000): Addressing the vacant and abandoned property problem. *Journal of Urban Affairs*, r.22, č.3, s.301-315.
- AFSHAR, F. (1998): Balancing global city with global village. *Habitat*, r.22, č.4, s.375-378.
- AMIN, A., THRIFT, N. (2002): *Cities: Reimagining the Urban*. Cambridge, Polity, 184s.
- ANAS, A., ARNOTT, R., SMALL, K. (1998): Urban Spatial Structure. *Journal of Economic Literature*, r.36, s.66-106.
- ANDRÁŠKO, I. (2007): *Vnútrotná štruktúra mesta z hľadiska kvality života. Dizertačná práca*. Bratislava, Geografický ústav SAV.
- AUERBACH, F. (1913): Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration. *Petermanns Geographische Mitteilungen* 59, s.74-76.
- BARAN, V., BAŠOVSKÝ, O. (1998): *Geografia sídiel*. Vysokoškolské skriptá. Fakulta prírodných vied, Banská Bystrica, Univerzita Mateja Bela, 168s.
- BARTHOLOMEW, H. (1965): Land uses in american cities. *Harvard city planning studies* 15, Cambridge, Harvard University Press, 196s.
- BARTKOWSKI, T. (1974): *Zastosowania geografii fizycznej*. Warszawa, PWN, 332s.
- BASTIÉ, J., DÉZERT, B. (1980): *L'espace urbain*. Paris, Masson, 384s.
- BAŠOVSKÝ, O. (1963a): Predmet, metódy a vývinové smery geografie sídel. *Acta geologica et geographica Universitatis Comenianae, Geographica Nr.3*, Bratislava, SPN, s.73-88.
- BAŠOVSKÝ, O. (1963b): Príspevok k funkcionálnej klasifikácii miest a prechodných sídiel Slovenska podľa stavu v r. 1950. *Geografický časopis*, r.15, č.1, s.6-29.
- BAŠOVSKÝ, O. (1966): Genéza, funkcia a perspektívy miest Východoslovenského kraja. In: *Acta geologica et geographica UC, Geographica Nr.6*, Bratislava, SPN, s. 93-144.
- BAŠOVSKÝ, O. (1995): Súčasný stav a prognóza regionálnej a urbánnej štruktúry SR. *Sborník ČGS*, zv.100., č.2, s.78-91.
- BAŠOVSKÝ, O., PAULOV, J., IRA, V. (1981): Ekonomický rozvoj Bratislavy a problémy jej životného prostredia. *Acta facultatis rerum naturalium universitatis comenianae, Formatio et protectio naturae VI*, Bratislava, SPN, s.1-18.
- BAŠOVSKÝ, O., SLAVÍK, V. (1994): *Sídelná a regionálna štruktúra Slovenska a posúdenie možnosti jej ďalšieho rozvoja (expertízna analýza)*. Bratislava, Prírodovedecká fakulta UK, 49s.
- BAŠOVSKÝ, O., ŠVECOVÁ, A. (2002a): Funkčné typy mestských a vidieckych sídel. *Atlas krajiny Slovenskej republiky*, 1. vydanie, Bratislava, MŽP SR, Banská Bystrica, SAŽP, s.162.
- BAŠOVSKÝ, O., ŠVECOVÁ, A. (2002b): Hierarchia sídelného systému. *Atlas krajiny Slovenskej republiky*, 1. vydanie, Bratislava, MŽP SR, Banská Bystrica, SAŽP, s.163.
- BEALE, C.L. (1975): The Revival of Population Growth in Nonmetropolitan America (Research report). *Economic Research Service*, Washington D.C., 17s.
- BEAUJEU – GARNIER, J., CHABOT, G. (1971): *Zarys geografii miast*. Warszawa, PWN, 535s.

- BERRY, B. J. L. (1963): *Commercial structure and commercial blight*. University of Chicago, Department of Geography, Research Paper No. 85, 235s.
- BERRY, B. J. L. (1964): Cities as systems within systems of cities. *Papers in Regional Science*, r.13, č.1, s.147-164.
- BERRY, B. J. L. (1970): *The geography of the United States in the year 2000*. Institute of British Geographers, Transactions of the Institute of British Geographers 51, s.21-53.
- BERRY, B. J. L. (1973): *Growth centers in the American urban system*. Cambridge (Mass.), Ballinger Publishing Company, 195s.
- BERRY, B. J. L., GOHEEN, P. G., GOLDSTEIN, H. (1970): Metropolitan area definition: a re-evaluation of concept and statistical practice. In: Berry, B. J. L., Horton, F. E. (eds.): *Geographical perspectives on urban systems*. Englewood Cliffs, New Jersey, Prentice Hall, s.250-275.
- BERRY, B. J. L. (1976): The counterurbanization process: urban America since 1970. In: Berry, B. J. L. (ed.): Urbanization and counterurbanization. *Urban Affairs Annual Review*, vol.11, s.17-30.
- BETÁK, J. (2005): Kapské Mesto - iné svety vedľa seba. *Geografia*, r.13, č.1, s.4-12.
- BEZÁK, A. (1970): Systém centrálnych miest horného Pohronia. In: *Acta geographica UC, Economico-geographica Nr. 9*, s.157-175.
- BEZÁK, A. (1981): Nodálna štruktúra systému slovenských miest. *Geografický časopis*, r.33, č.1, s.18-31.
- BEZÁK, A. (1987): Sociálno-priestorová štruktúra Bratislavy v kontexte faktorovej ekológie. *Geografický časopis*, r.39, č.3, s.272-292.
- BEZÁK, A. (1990): Funkčné mestské regióny v sídelnom systéme Slovenska. *Geografický časopis*, r.42, č.1, s.57-73.
- BEZÁK, A. (1993): Prístupy k analýze vnútornej štruktúry miest: prehľad a zhodnotenie. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica 32*, s.287-298.
- BEZÁK, A. (1995): O dvoch koncepciách hraníc v priestorovej analýze. In: *Vybrané problémy súčasnej geografie a príbuzných disciplín*. Bratislava, PriF UK, s.225-232.
- BEZÁK, A., HORÁKOVÁ, E. (1984): Tvary pôdorysu slovenských miest. *Geografický časopis*, r.36, č.3, s.243-249.
- BIRDSALL, S.S., FLORIN, J. (1992): *Outline of american geography*. United States Information Agency, John Wiley and Sons, 196s.
- BLAKELY, E.J., SNYDER, M.G. (1997a): *Fortress America: Gated Communities in the United States*. Washington, The Brookings Institution Press, 209s.
- BLAKELY, E.J., SNYDER, M.G. (1997b): Divided we fall: Gated and Walled Communities in the United States. In: Ellin, N. (ed.): *Architecture of fear*. New York, Princeton Architectural Press, s.85-100.
- BLAŽEK, M. (1958): *Hospodárský zeměpis Československa*. Praha, Orbis, 407s.
- BLEHA, B., POPJAKOVÁ, D. (2007): Migrácia ako dôležitý determinant budúceho vývoja na lokálnej úrovni - príklad Petržalky. *Geografický časopis*, r.59, č.3, s.265-291.

- BLUMENFELD, H. (1954): The tidal wave of metropolitan expansion. *Journal of the American Institute of Planners*, r.20, č.1, s.3-14.
- BOBEK, H. (1927): Grundfragen der Stadtgeographie. *Geographischer Anzeiger* 28, s.213-224.
- BOWMAN, A. M. (2000): Transforming America's Cities. *Urban affairs review*, r.35, č.4, s.559-582.
- BREZZI, M., PIACENTINI, M., ROSINA, K., SANCHEZ-SERRA, D. (2012): Redefining urban areas in OECD countries. In: OECD: *Redefining "Urban": A New Way to Measure Metropolitan Areas*, OECD Publishing, s.19-58.
- BROWN, D.L., SCHAFFT, K.A. (2002): Population deconcentration in Hungary during the post-socialist transformation. *Journal of Rural Studies*, r.18, č.3, s.233-244.
- BRUNHES, J. (1910): *La géographie humaine. Essai de classification positive. Principes et exemples*. Paris, Alcan, 844s.
- CALDEIRA, T.P.R. (2000): *City of Walls: Crime, Segregation, and Citizenship in São Paulo*. Berkeley, University of California Press, 504s.
- CARTER, H. (1995): *The Study of urban geography*, 4th ed. London, Edward Arnold, 420s.
- CASTELS, M.O. (1977): *The Urban Question: A Marxist Approach*. Cambridge, MIT Press, 502s.
- COLEMAN, A. (1982): Dead space in a dying inner City. *International journal of environmental studies*, r.19, s.103-107.
- CONZEN, M. R. G. (1960): Alnwick. Northumberland: A Study in Town-plan Analysis. *The Institute of British Geographers Publication* 27, London, 131s.
- CONZEN, M. R. G. (1962): The Plan Analysis of an English City Centre. In: Norberg, K. (ed.): Proceedings of the IGU symposium in urban geography. *Lund studies in geography, series B – human geography* Nr. 24, s.383-414.
- COUCH, C., KARECHA, J., NUISSL, H., RINK, D. (2005): Decline and Sprawl: An Evolving Type of Urban Development – Observed in Liverpool and Leipzig. *European Planning Studies*, r.13, č.1, s.117-136.
- COUCH, C., KARECHA, J. (2006): Controlling Urban Sprawl: Some Experiences from Liverpool. *Cities*, r.23, č.5, s.353-363.
- COX, K.R. (1972): *Man, location and behavior : an introduction to human geography*. New York, Wiley, 404s.
- CRISCI, P., MARENGA, B. (1999): The remediation of derelict industrial areas for sustainable development. Sharing knowledge on sustainable buildings conference, Bari (cit. 24.3.2009). Dostupné na: <http://www.ba.itc.cnr.it/sksb/PAPERS/03-20o.pdf>
- ČELECHOVSKÝ, G., ŠIPLER, V. (1983): *Města jako systémy*. Praha, Academia, 212s.
- ČERMÁK, Z. (2005): Migrace a suburbanizační procesy v České republice. *Demografie*, r.47, č.3, s.169-176.
- DAVIES, W.K.D. (1983): Urban social structure. A multivariate-structural analysis of Cardiff and its region. *Social Science Monographs* 8, Cardiff, University of Wales Press, 183s.

- DEMEK, J., QUITT, E., RAUSCHER, J. (1976): *Úvod do obecné fyzické geografie*. Praha, Academia, 400s.
- DIVINSKÝ, B. (1998): *The modern urban cartography of the present Bratislava city. Research report*. Praha, Open society institute, 230s.
- DIVINSKÝ, B. (2000): Konceptia morfológického mesta a jej aplikácia na Bratislavu. In: Matlovič, R. (ed.): *Urbánne a krajinné štúdie Nr.3*, Prešov, PU, s.39-47.
- DIVINSKÝ, B., PAUDITŠOVÁ, E. (2002): Some modern approaches to environmental urban evaluations. *Ekológia*, r.21, č.3, s.331-340.
- DOBERSKÝ, J. (1958): *Geografie sídel*. Praha, SPN (skriptum), 140s.
- DOBRUCKÁ, A. (2011): Krajinné výstavy - možnosť revitalizácie brownfieldov. *Urbanita*, r.23, č.3, s.42-45.
- DOROTJAK, O. (1969): Mesto a jeho funkčné vzťahy. *Architektúra a urbanizmus*, r.3, č.2, s.39-49.
- DÖRRIES, H (1930): *Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie*. Gotha, Justus Perthes, 325s.
- DOXIADIS, C.A. (1968a): *Ekistics: an Introduction to the Science of Human Settlements*. London, Hutchinson, 528s.
- DOXIADIS, C.A. (1968b): Ecumenopolis: Tomorrow's City. Britannica Book of the year 1968, Encyclopaedia Britannica, Inc., 34s (cit. 31.7.2012).
- Dostupné na:
<http://www.doxiadis.org/files/pdf/ecumenopolis%20tomorrow's%20city.pdf>
- DUCOM, E. (2003): Fringe belts and planning: a French example. *Urban Morphology* 2, s.103-104.
- DZIADEK, M. (2008): Ukryte miasta Rosji. *Geografia w szkole*, r.61, č.5, s.19-27.
- DZIEWOŃSKI, K. (1956): Geografia osadnictwa i zaludnienia. Dorobek: podstawy teoretyczne i problemy badawcze. *Przegląd geograficzny*, r.28, č.4, s.721-764.
- DZIEWOŃSKI, K. (1967): Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Studium rozwoju pojęć, metod i ich zastosowań. *Prace geograficzne* 63, Warszawa, Instytut Geografii PAN, 135s.
- DZIEWOŃSKI, K. (1969): O nowy model sieci osadniczej i urbanizacji kraju. *Sprawy mieszkaniowe*, r.7, č.2-3, s.89-100.
- DZIEWOŃSKI, K. (1972): Przegląd teorii sieci osadniczej. In: Secomski, K. (ed.): *Elementy teorii planowania przestrzennego*, Warszawa, PWN, s.163-182.
- DZIEWOŃSKI, K. (1975): The current forms and patterns of urbanization. In Jones, R. (ed.): *Essays on world urbanization*. London, G.Philip, s.29-36.
- DZIEWOŃSKI, K. (1990): Narodowe systemy osadnicze 1975-1984. Postęp osiągnięty w badaniach porównawczych. In: Konceptje i metody badawcze z dziedziny osadnictwa. IGPZ PAN, *Prace geograficzne* 154, Wrocław, Ossolineum, s.242-255.
- ELLIOTT, J.R. (1997): Cycles within the system: metropolisation and internal migration in the US, 1965-90. *Urban Studies*, r.34, č.1, s.21-41.

- ENYEDI, G. (1998): Transformation in Central European Postsocialist cities. In: Enyedi, G. (ed.): *Social Change and Urban Restructuring in Central Europe*. Budapest, Akadémiai Kiadó, s.9-35.
- FARNSWORTH, CH.B. (2001): Stealth Cities. Builder, 30.11.2001 (cit.27.6.2013). Dostupné na: <http://www.builderonline.com/demographics/stealth-cities.aspx>
- FELLMANN, D., GETIS, A., GETIS, J. (1997): *Human Geography*. Boston, WCB/McGraw - Hill, 545s.
- FERENČUHOVÁ, S., HLEDÍKOVÁ, M., GALČANOVÁ, L., VACKOVÁ, B.(eds.) (2009): *Město: proměnlivá nesamozřejmost*. Brno, Munipress, 252s.
- FINKA, M. (2011): Brownfieldy - aktuálny problém priestorového rozvoja. *Urbanita*, r.23, č.3, s.6-9.
- FISCHLER, R. (2004): The problem, or not, of urban sprawl. *Policy options*, r.25, č.2, s.45-48.
- FREY, W.H. (1993): The new urban revival in the United States. *Urban Studies*, r.30, č.4/5, s.741-774.
- FRIEDMANN, J. (1986): The World City Hypothesis. *Development and Change* 17, č.1, s.69-83.
- FOURASTIÉ, J. (1963): *Le grand espoir du XX^e siècle. 2^e édition*. Paris, Gallimard, 372s.
- FRANCŮ, D., PALUŠ, K. (1982): K problematike obrazu mesta. *Architektúra a urbanizmus*, r.16, č.3, s.167-179.
- FULTON, W., PENDALL, R., NGUYEN, M., HARRISON, A. (2001): *Who Sprawls Most? How Growth Patterns Differ Across the U.S.* Washington D.C., The Brookings Institution, Center on Urban & Metropolitan Policy, Survey Series, 24s.
- GACZEK, M. W. (1979): *Struktura przestrzeni rezydencjalnej Poznania. Studium analizy czynnikowej*. Warszawa – Poznań, PWN, Oddział PAN w Poznaniu, seria Geografia nr.4, 141s.
- GAJDOŠ, P., MORAVANSKÁ, K. (2011): *Suburbanizácia a jej podoby na Slovensku*. Bratislava, VEDA, 205s.
- GARREAU, J. (1991): *Edge city. Life on the New Frontier*. New York, Anchor books, 548s.
- GEDDES, P. (1915): *Cities in evolution*. London, Williams and Norgate, 409s.
- GEORGE, P. (1956): *Miasto*. Warszawa, PWN, 420s.
- GIBBS, J.P. (1963): The evolution of population concentration. *Economic Geography*, r.39, č.2, s.119-129.
- GIDDENS, A. (1999): *Sociologie*. Praha, Argo, 595s.
- GLIŃSKA, E., FLOREK, M., KOWALEWSKA, A. (2009): *Wizerunek miasta. Od koncepcji do wdrożenia*. Warszawa, Wolters Kluwer Polska, 174s.
- GOTTMAN, J.(1957): Megalopolis, or The Urbanization of the Northeastern Seaboard. *Economic Geography*, r.33, l.3, s.189-200.
- GRESZCZAK, J. (2000): Kontrurbanizacja - idea i rzeczywistość. *Przegląd Geograficzny*, r.72, č.4, s.373-391.

- GUZICKA, J. (1974): *Organiczny zespół miejski*. Warszawa, PWN, 152s.
- HALÁS, M., ROUBÍNEK, P., KLADIVO, P. (2012): Urbánní a suburbánní prostor Olomouce: Teoretické přístupy, vymezení, typologie. *Geografický časopis*, r.64, č.1., s.289-310.
- HALL, P. (1966): *The world cities*. London, Weidenfeld & Nicolson, 254s.
- HALL, P., GRACEY, H., DREWETT, R., THOMAS, R. (1973): *The containment of urban England*. London, Allen and Unwin, 464s.
- HALL, P., HAY, D. (1980): *Growth centres in the European urban system*. London, Heinemann Educational Books, 278s.
- HALL, P. (2003): *Urban and regional planning. Fourth edition*. London, Routledge, 237s.
- HALL, T. (1998): *Urban geography*. London, Routledge, 180s.
- HASSERT, K. (1907): Die Städte geographisch betrachtet. *Aus Natur und Geisteswelt*, zv.163, Leipzig, Teubner, 137s.
- HÄUFLER, V. (1984): *Ekonomická geografie Československa. 2. vyd.* Praha, Academia, s.80-140.
- HÄUFLER, V., KORČÁK, V., KRÁL, J. (1960): *Zeměpis Československa*, Praha, Nakladatelství ČSAV, 668s.
- HEALEY, P. (2000): Planning in relational space and time: responding to new urban realities. In: Bridge, G., Watson, S. (eds.): *A companion to the city*. Oxford, Blackwell, s.517-530.
- HENGVELD, H., DE VOCHT, C. (1982): *Role of water in urban ecology*. Amsterdam, Elsevier, 362s.
- HERBERT, D.T., THOMAS, C.J. (1997): *Cities In Space: City as Place. Third Edition*, London, David Fulton Publishers, 384s.
- HLÁSNY, T. (2007): *Geografické informačné systémy – Priestorové analýzy*. Zvolen, Zephyros a Národné lesnícke centrum – Lesnícky výskumný ústav, 160s.
- HOLOCSY, Z. (2012): Generické: mesto bez tváre. *Urbanita*, r.24, č.3, s.16-19.
- HOUGH, M. (1994): Design with City Nature: An Overview of Some Issues. In: Platt, H. R. et al. (eds.): *The Ecological City*. Amherst, University of Massachusetts Press, s.40-48.
- HRNČIAROVÁ, T., KRŇÁČOVÁ, Z. (2002): Abiotická limitácia územia na príklade urbánných ekosystémov. *Geografické informácie 7, II. diel*, Nitra, s.47-52.
- HUBA, M., IRA, V., MAČÁKOVÁ, S., ŠVIHLOVÁ, D., ZÁBORSKÁ, Z. (2000). *Indikátory trvalo udržateľného rozvoja miest*. Košice, ETP-STUŽ, 99s.
- HUBBARD, P., KITCHIN, R., VALENTINE, G. (eds.) (2008): *Key texts in human geography*. Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Sage publications, 236s.
- CHABOT, G. (1948): *Les Villes. Aperçu de géographie humaine*. Paris, Collection Armand Colin, 224s.
- CHALUPA, P., TARABOVÁ, Z. (1990): *Geografie obyvateľstva, demografie, geografie sídel*. Brno, Masarykova Univerzita, Fakulta pedagogická a prírodovedecká, 148s.
- CHISHOLM, M., KIVELL, P. (1987): *Inner City waste land*. London, Institute of economic affairs, 80s.

- CHOJNICKI, Z. (1980): Podstawy prognozowania regionalnych systemów osadniczych. *Przegląd geograficzny*, r.52, č.4, s.695-704.
- CHOJNICKI, Z. (1988): Koncepcja terytorialnego systemu społecznego. *Przegląd geograficzny*, r.60, č.4, s.491-510.
- CHORVÁT, T. (2003): Bezdomovci v Banskej Bystrici a Českých Budějovicích v 90. letech 20. století z pohledu urbanního geografa. *Revue pro etnologii, antropologii a etologii komunikace*, č.11, s.52-67.
- CHRISTALLER, W. (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena, Gustav Fischer.
- CHVÁTALOVÁ, A. (1988): Příspěvek k metodice hodnocení přírodního prostředí jako předpokladu rozvoje měst. *Acta universitatis carolinae, Geographica No. 2*, s.73-91.
- IRA, V. (2001): Transformačné procesy a vnútromestská štruktúra Bratislavy v 90. rokoch. In: MARIOT, P., MIKULÍK, O. (eds.): *Stav a vývoj socioekonomického systému v SR a ČR na prelome tisícročí*. Zborník referátov z 5. slovensko-českého akademického geografického seminára. Bratislava, s.58-62.
- IRA, V. (2003): The changing intra-urban structure of the Bratislava city and its perception. *Geografický časopis*, r.55, č.2, s.91-107.
- IRA, V., ANDRÁŠKO, I. (2008): Quality of life in the urban environment of Bratislava: two time-spatial perspectives. *Geografický časopis*, r.60, č.2, s.149-178.
- IVANIČKA, K. (ed., 1964): Geografia rajónu Východoslovenských železiární. *Acta geologica et geographica Universitatis Comenianae, Geographica Nr. 4*, Bratislava, SPN, 432s.
- IVANIČKA, K. (1971): *Úvod do ekonomicko – geografického výskumu*. Bratislava, SAV, 374s.
- IVANIČKA, K. (1980): *Prognóza ekonomicko-geografických systémov*. Bratislava, Alfa, 275s.
- IVANIČKA, K. (1983): *Základy teórie a metodológie socioekonomickej geografie*. Bratislava, SPN, 432s.
- JALOWIECKI, B. (2000): *Społeczna przestrzeń metropolii*. Warszawa, Wydawnictwo naukowe Scholar, s.29-59.
- JAMEČNÝ, L, JAŠŠO, M. (2011): Príklady revitalizácie postihnutých urbánnych území. *Urbanita*, r.23, č.3, s.24-29.
- JAŹDŹEWSKA, I. (ed.) (2001): *Miasto postsocjalistyczne – organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany (część II)*. Łódź, XIV. konwersatorium wiedzy o mieście, 366s.
- JEFFERSON, M. (1939): The law of the Primate City. *Geographical Review*, r.29, s.226-232.
- JERCZYŃSKI, M. (1973): Zagadnienia specjalizacji bazy ekonomicznej większych miast w Polsce. In: Dziewoński, K. (ed.): *Studia nad strukturą funkcjonalną miast*. Wrocław, Instytut geografii PAN, Prace geograficzne 97, Ossolineum, s.9-134.
- KACZMAREK, J. (2010): Zarządzanie wizerunkiem miasta - uwagi heurystyczne. *Studia miejskie, tom 1*, Opole, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, s.29-38.
- KEUSCHNIGG, C., NIELSEN, S. B. (1996): On the phenomenon of vacant lands. *Canadian journal of economics*, r.29, č.2, s.534-540.

KIBEL, B. M. (1972): *Simulation of the Urban Environment*. Geographic Technical Paper Series, Technical Paper No.5, Washington D.C., Commission on College Geography of the Association of American Geographers, 126s.

KIEŁCZEWSKA-ZALESKA, M. (1974): *Geografia osadnictwa*. Warszawa, PWN, 234s.

KLAASEN, L.H. (1977): Dezurbanizacja i reurbanizacja w Europie Zachodniej. *Przegląd zagranicznej literatury geograficznej*, r.4, s.9-20.

KLAASEN, L.H., PAELINCK, J.H.S. (1979): The future of large towns. *Environment and planning A*, r.11, č.10, s.1095-1104.

KNOX, P.L., MCCARTHY, L.M. (2011): *Urbanization. An Introduction to Urban Geography, Third Edition*. New Jersey, Prentice Hall, 480s.

KNOX, P.L., PINCH, S. (2006): *Urban social geography. An introduction (5th edition)*. Harlow, Pearson education limited, 377s.

KOOLHAAS, R. (1995): The Generic City. In: Koolhaas, R., Mau, B. (eds.): *S, M, L, XL*. New York, Monacelli Press, 1376s.

KOPP, J., NOVOTNÁ, M. (2007): Metodické pokyny k vymezení potenciálu krajiny pro amenitní migraci. In: *Miscellanea Geographica 13*, Plzeň, Západočeská univerzita, s.175-181.

KORCELLI, P. (1972): Urban spatial growth: A wave-like approach. *Geographia Polonica*, zv.24, s.45-55.

KORCELLI, P. (1973): Głos w dyskusji. In: *Aglomeracje miejskie w Polsce. Pojęcie i terminologia*. Biuletyn KPZK PAN 79, Warszawa, PWN, s.157-159.

KORCELLI, P. (1974): *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*. Studia KPZK PAN 95, Warszawa, PWN, 167s.

KORCELLI, P. (1976): Aglomeracje miejskie w systemach osadniczych. *Przegląd geograficzny*, r.48, č.4, s.589-599.

KOREC, P. (2000): Vývoj funkčnej intraurbánnej štruktúry Bratislavy. In: Matlovič, R. (ed.): *Urbánny vývoj na rozhraní miléníí. Urbánne a krajinné štúdie Nr. 3*. Prešov, ITHM FF PU, s. 90-98.

KOREC, P., GALASOVÁ, S. (1994): Geografická poloha Bratislavy v nových hospodársko-politických podmienkach. *Geografický časopis*, r.46, č.1, s.75-85.

KOVÁČ, B. (2012): Územný plán ako nástroj intenzity využívania územia. *Urbanita*, r.24, č.1, s.8-11.

KOWALA-STAMM, K. (2006): Destrukcja miasta i znaczenie inicjatyw społecznych dla konsolidacji kwartałów śródmiejskich na przykładzie Detroit. *Przegląd geograficzny*, r.78, č.4, s.537-560.

KRÁL, J. (1946): *Zeměpis člověka 2*. Praha, Unie, s.42-156.

KRÁLOVÁ, E. (2011): Kultúrne dimenzie brownfieldov. *Urbanita*, r.23, č.3, s.16-19.

KRIŽAN, F. (2007): Regionálna typológia územia Bratislavy na základe dostupnosti supermarketov a hypermarketov. *Geografický časopis*, r.59, č.4, s.373-386.

KRZYSZTOFIK, R. (2006): Miasta krawędziowe. Nowa forma osadnicza w przedmiocie badań geografii miast. *Czasopismo Geograficzne*, r.77, č.3, s.164-181.

- KULEZA, M., MARSZAŁ, T. (1998): Małe miasta obszaru Polski środkowej w okresie transformacji ustrojowej. In: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*. Biuletyn KPZK PAN, zwiasek 182, Warszawa, PAN, s.197-215.
- KUSEDOVÁ, D., LAUKO, V. (1992): Mapa využitia plôch a tvorba databázy kartografického modelu územia mesta. *Zborník referátov z 10. zjazdu SGS pri SAV*. Bratislava, SAV, s.104-113.
- LADZIANSKA, Z. (2012): Gentrifikácia: Príbeh jedného m(i)esta. *Urbanita*, r.24, č.3, s.34-37.
- LATHAM, A., MCCORMACK, D., MCNAMARA, K., MCNEILL, D. (2009): *Key concepts in urban geography*. Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Sage publications, 232s.
- LÁMOŠ, T. (1948): *Sídlný zemepis Kremnice*. Práce z vedeckých ústavov Slovenskej Akadémie Vied a Umení, Rad A, zv.6, Bratislava, 214s.
- LEFÉVRE, M. A. (1926): L'habitat rural en Belgique. Etude de géographie humaine. *Revue belge de philologie et d'histoire*, r.5, č.4-5, s.1171-1178.
- LISOWSKI, A. (2000): Dualne miasto – metafora a rzeczywistość. *Przegląd geograficzny*, r.72, č.3, s.231-245.
- LISZEWSKI, S. (1978): Tereny miejskie, podział i klasyfikacja. *Acta universitatis lodzensis, Nauki matematyczno – przyrodnicze, Folia geographica, ser. 2*, č.15, s.3-33.
- LISZEWSKI, S. (1994): Studia nad strukturami przestrzennymi miast. *Geografia osadnictwa i ludności w niepodległej Polsce lata 1918-1993 (tom II)*, s.181-199.
- LISZEWSKI, S. (1997): Przestrzeń miejska i jej organizacja, In: *Geografia, człowiek, gospodarka*, Kraków, Instytut Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego, s.55-65.
- LISZEWSKI, S. (2000): Przemiany przestrzenno-funkcjonalne miasta socjalistycznego. In: Matlovič, R. (ed.): *Urbánny vývoj na rozhraní milénií. Urbánne a krajinné štúdie Nr.3*, Prešov, Prešovská univerzita, s.11-18.
- LISZEWSKI, S. (2001): Model przemian przestrzeni miejskiej miasta postsocjalistycznego. In: Jażdżewska, I. (ed.): *Miasto postsocjalistyczne – organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany (część II)*. Łódź, XIV. konwersatorium wiedzy o mieście, s.303-309.
- LISZEWSKI, S. (2008): Formy i struktury przestrzenne wielkich skupisk miejskich. In: Liszewski, S. (ed.): *Geografia urbanistyczna*. Łódź, Wydawnictwo UŁ, s.187-235.
- LITOWSKI, G. (1980): *Integracja ekonomiczna i społeczna miast*. Na przykładzie Bydgoszczy i Torunia. Toruń, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, 145s.
- LITWIŃSKA, E. (2010): Wpływ rewitalizacji dużych terenów przemysłowych na strukturę miasta. *Studia miejskie, tom 1*. Opole, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, s.291-300.
- LOUIS, H. (1936): Die geographische Gliederung von Gross-Berlin. In: Louis, H., Panzer, W. (eds.): *Ländenkundliche Forschung. Festschrift zur Vollendung des 60. Lebensjahres Norbert Krebs*. Stuttgart, Engelhorn, s.146-171.
- LYNCH, K. (1960): *The Image of the City*. Cambridge (Massachusetts), MIT Press, 194s.
- MAIK, W. (1992): *Podstawy geografii miast*. Toruń, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, 120s.

- MALISZ, B. (1971): Metoda analizy progowej w zastosowaniu do planowania rozwoju miast i regionów. In: Malisz, B., Żurkowski, J.: *Metoda analizy progowej*. Studia Tom 34, Warszawa, PWN, Komitet przestrzennego zagospodarowania kraju PAN, s.9-111.
- MANDZAK, P. (1993): Možnosti využitia GIS pri štúdiu priestorovej štruktúry mesta. In: Novodomec, R. (ed.): *Geografia – aktivity človeka v krajine*. Prešov, UPJŠ, s.146-149.
- MARKOWSKI, T., MARSZAŁ, T. (2005): Funkcje i zarządzanie obszarami metropolitalnymi. *Urbanista*, č.3, s.33-36.
- MARKOWSKI, T., MARSZAŁ, T. (2006): *Metropolie. Obszary metropolitalne. Metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*. Warszawa, KPZK PAN, 25s.
- MARZLUFF, J.M., SHULENBERGER, E., ENDLICHER, W., ALBERTI, M., BRADLEY, G., RYAN, C., SIMON, U., ZUMBRUNNEN, C., (eds.) (2008): *Urban ecology. An international perspective on the interaction between humans and nature*. New York, Springer science+business media, 807s.
- MATCZAK, A. (1999): *Studia nad strukturą funkcjonalno – przestrzenną miasta. Przykład Łasku*. Łódź, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 116s.
- MATLOVIČ, R. (1992): Behaviorálna geografia, geografia percepcie a výskum vnútornej štruktúry mesta (na príklade Prešova). In Drgoňa, V. (ed.): *Regionálne systémy životného prostredia*, SGS Nitra – Wien, s.139-143.
- MATLOVIČ, R. (1995): Morfologické procesy v historickom jadre Prešova vo svetle Conzenovej urbánomorfologickej koncepcie. *Geographia Slovaca* 10, s.143-149.
- MATLOVIČ, R. (1998): Geografia priestorovej štruktúry mesta Prešov. *Geografické práce*, r.8, č.1, Prešov, Prešovská univerzita, 261s.
- MATLOVIČ, R. (2000a): Transformačné procesy intraurbánnych štruktúr Prešova ako odraz celospoločenských zmien v ostatnom decéniu. In: Matlovič, R. (ed.): *Urbánne a krajinné štúdie Nr.3*, Prešov, Prešovská univerzita, s.27-38.
- MATLOVIČ, R. (ed.) (2000b): *Urbánne a krajinné štúdie Nr.3.*, Prešov, Prešovská univerzita, 436s.
- MATLOVIČ, R. (2001): Transformačné procesy a ich efekty v intraurbánnych štruktúrach postkomunistických miest. In: Baran, V. (ed.): *Premený Slovenska v regionálnom a didaktickom kontexte*. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Matthiae Belii, Geografické štúdie 8, Banská Bystrica, UMB, s.73-81.
- MATLOVIČ, R. (2006): K problematike hľadania platformy symbiózy idiografického a nomotetického spôsobu produkcie geografických poznatkov. *Geografická revue*, r.2, č.2, s.25-39.
- MATLOVIČ, R., SEDLÁKOVÁ, A. (2004): Suburbanizácia – transformačný proces priestorovej organizácie postkomunistických miest (empirický príklad Prešova). *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis, Prírodné vedy XLII, Folia Geographica* 7, Prešov, Prešovská univerzita, s.75-103.
- MATLOVIČ, R., IRA, V., KOREC, P., ONDOŠ, S. (2009): Urban structures and their transformation (The contribution of slovak geography). *Geographia Slovaca* 26, s.71-99.
- McGEE, T.G. (1991): The emergence of desakota regions in Asia: expanding a hypothesis. In: Ginsburg, N., Koppel, B., McGee, T.G. (eds.): *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*. Honolulu, University of Hawaii Press, s.93-108.

- MLÁDEK, J., KOREC, P., OTRUBOVÁ, E., SLAVÍK, V., SPIŠIAK, P. (1995): Transformácia socioekonomickej a priestorovej štruktúry mestskej časti Petržalka. *Geographia Slovaca* 10, s.173-180.
- MOLLENKOPF, J.H., CASTELLS, M. (eds. 1991): *Dual City: Restructuring New York*. New York, Russel Sage Foundation, 477s.
- MURDIE, R.A. (1969): *Factorial Ecology of Metropolitan Toronto, 1951-1961*. Department of Geography Research Paper No.116, Chicago, The University of Chicago, 212s.
- MUSIL, J. (1968): The development of Prague's ecological structure. In: Pahl, R.E. (ed.): *Readings in urban sociology*. Oxfors, Pergamon, s.232-259.
- MUSIL, J. (2001): Vývoj a plánování měst ve střední Evropě v období komunistických režimů – pohled historické sociologie. *Sociologický časopis*, r.37, č.3, s.275-296.
- MUSIL, J., KOTAČKA, L., LÉROVÁ, I., LIBROVÁ, E., MACKOVÁ, L., PROCHÁZKA, V., RYŠAVÝ, Z. (1985): *Lidé a sídliště*. Praha, Svoboda, 335s.
- MUSIL, J. (2002): Co je urbanizace? In: Horská, P., Maur, E., Musil, J. (eds.): *Zrod velkoměsta*. Praha, Paseka, s.7-53.
- MÜLLER, N.L. (1975): Brazil. In Jones, R. (ed.): *Essays on world urbanization*. London, G. Philip, s.212-222.
- NEWLING, B.E. (1966): Urban growth and spatial structure: mathematical models and empirical evidence. *Geographical Review*, r.56, č.2, s.213-225.
- NEWLING, B.E. (1969): The spatial variation of urban population densities. *Geographical Review*, r.59, č.2, s.242-252.
- NORTHAM, R.M. (1971): Vacant urban land in the american city. *Land Economics*, r.47, č.4, s.345-355.
- OČOVSKÝ, Š. (1973): Príspevok k štúdiu spádových území obchodných stredísk na Slovensku. *Geografický časopis*, r.25, č.4, s.289-298.
- OČOVSKÝ, Š. (1982): Vývoj a funkcie miestnych stredísk na Slovensku. *Geografický časopis*, r.34, č.3, s.221-241.
- OČOVSKÝ, Š. (1989): *Domy, byty, bývanie*. Bratislava, Veda, 229s.
- OČOVSKÝ, Š. (1991): Aktuálna problematika geografie obyvateľstva a sídel. *Geografický časopis*, r.43, č.3, s.250-257.
- ONDOŠ, S. (2003): Revitalizačné procesy v historickom jadre Bardejova z pohľadu geografie mesta. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica* 42, s.135-151.
- ONDOŠ, S., KOREC, P. (2006): Súčasné dimenzie sociálno-demografickej priestorovej štruktúry Bratislavy. *Sociológia*, r.38, č.1, s.49-82.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha, Ústav pro ekopolitiku, s.39-54.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. *Sociologický časopis*, r.39, č.2, s.235-253.

- OUŘEDNÍČEK, M., NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J., PULDOVÁ, P. (2009): Metody geografického výzkumu města. In: Ferenčuhová, S., Hledíková, M., Galčanová, L., Vacková, B.(eds.): *Město: proměnlivá nesamozřejmost*. Brno, Munipress, s.93-125.
- OWUSU, G. (2005): Small Towns in Ghana: Justifications for their Promotion under Ghana's Decentralisation Programme. *African Studies Quarterly*, r.8, č.2, s.48-69.
- OZEROVA, G.H., POKŠIŠEVSKIJ, V.V. (1981): *Geografija mirovovo processa urbanizacii*. Moskva, Prosveščenje, 190s.
- PAGANO, M. A., BOWMAN, A. O'M. (2000): *Vacant Land in Cities: an Urban Resource*. Washington D.C., Brookings Institution Survey Series, Center on Urban & Metropolitan Policy, 9s.
- PARYSEK, J. (1995): Duże miasta Europy i ich rola w procesie urbanizacji, rozwoju społeczno-gospodarczego i europejskiej integracji u schyłku XX wieku. *Przegląd geograficzny*, r.67, č.3-4, s.225-248.
- PAŠIAK, J. (1980): *Človek a jeho sídla*. Bratislava, Obzor, 276s.
- PAŠIAK, J. (1987): Sociálno-ekologická problematika kvality mestských sídiel. *Životné prostredie*, r.21, č.6, s.293-298.
- PATER, Ł. (2011): Metropolizacja i zrównoważony rozwój. *Studia miejskie, tom 4*. Opole, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, s.283-302.
- PAULOV, J. (1993): Entropia v urbánnej a regionálnej analýze: konceptuálny rámec a základy aplikácie. *Geographia Slovaca 2*, Bratislava, SAV, 70s.
- PETRÍKOVÁ, D. (2011): Klasifikácia a hodnotenie možností regenerácie brownfieldov. *Urbanita*, r.3, č.3, s.10-13.
- POPJAKOVÁ, D. (1998): Funkčné využitie intravilánu mesta Bardejov. In: *Acta facultatis studiorum humanitatis et naturae Universitatis Prešoviensis, Folia geographica 1*, r.29, s.303-316.
- POUŠ, R. (1998): Funkčné disproporcie v intraviláne Banskej Bystrice. In: *Geografické štúdie Nr.5*, Banská Bystrica, FPV UMB, s.45-49.
- POUŠ, R. (2010): Mestsky nevyužitý plochy v procese transformácie postsocialistického mesta: prehľad a zhodnotenie prístupov. In: Fňukal, M., Frajer, J., Hercik, J. (eds.): *Sborník příspěvků z konference 50 let geografie na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci*. Olomouc, Univerzita Palackého, s.511-521.
- POUŠ, R., HLÁSNY, T. (2006): *Banská Bystrica – rezervné plochy a ich potenciál pre verejnú zeleň*. Banská Bystrica, Zephyros – agentúra pre geovedy a vzdelávanie, 128 s.
- POUŠ, R., HLÁSNY, T. (2007): Priestorová analýza mestsky nevyužitých plôch v intraviláne mesta Banská Bystrica. *Geografická revue (cd)*, r.3, č.2, 141 s.
- POUŠ, R., HLÁSNY, T. (2010): Morphological intensification in a postsocialist city - a Banská Bystrica case study. *Geographia Polonica*, r.83, č.2, s.37-53.
- PRIKRYL, L.V. (1980): Vyučovanie zemepisu a tvorba učebníc v Uhorsku so zreteľom na Slovensko do počiatkov 19. storočia. *Geografický časopis*, r.32, č.1, s.28-43.
- RADVÁNI, P. (1980): Úvahy nad pojmami „poloha mesta“, „hranice mesta“, a „zázemie mesta“. *Architektúra a urbanizmus*, r.14, č.2, s.117-118.

- RADVÁNI, P. (1982a): Priestorová štruktúra mesta – negatívne tendencie jej rozvoja, možnosti ich riešenia (na príklade Žiliny). In: Drdoš, J. (ed.): *Geografia a životné prostredie*. Bratislava, SGS, s.103-114.
- RADVÁNI, P. (1982b): Niektoré priestorové aspekty životného prostredia mesta, možnosti ich riešenia. *Geografický časopis*, r.34, č.2, s.127-141.
- RADVÁNI, P. (1983): Mesto a jeho obraz. *Geografický časopis*, r.35, č.4, s.395-407.
- RADVÁNI, P. (1985): Vybrané aspekty obrazu podmalokarpatských miest. *Geografický časopis*, r.37, č.1, s.46-60.
- RADVÁNI, P. (1987): Urbanistický rozvoj sídiel a kvalita ich prostredia. *Životné prostredie*, r.21, č.6, s.286-291.
- RADVÁNI, P. (1989): Mesto a jeho racionálna priestorová organizácia. *Geografický časopis*, r.41, č.3, s.293-307.
- RADVÁNI, P. (2001a): Priestorová štruktúra a obraz mesta (Na príklade mesta Banská Štiavnica). *Acta universitatis Mathiae Belii, séria Environmentálna ekológia, Krajinná ekológia*, r.1, č.1, s.60-66.
- RADVÁNI, P. (2001b): Od priestorovej štruktúry mesta, cez jeho percepciu k obrazu mesta. *Acta universitatis Mathiae Belii, séria Environmentálna ekológia, Krajinná ekológia*, r.1, č.1, s.67-70.
- RADVÁNI, P. (2002a): Ekopsychologické aspekty obrazu mesta. *Acta universitatis Mathiae Belii, séria Environmentálna ekológia, Krajinná ekológia*, r.2, č.1, s.22-25.
- RADVÁNI, P. (2002b): Fyzicko-fyziognomické aspekty obrazu mesta. *Acta universitatis Mathiae Belii, séria Environmentálna ekológia, Krajinná ekológia*, r.2, č.1, s.26-30.
- RAKOWSKI, W. (1980): *Uprzemysłowanie a proces urbanizacji*. Warszawa, PWE, 200s.
- RATZEL, F. (1882): *Anthropogeographie*. Stuttgart, J.Engelhorn.
- RATZEL, F. (1891): *Anthropogeografie II*. Stuttgart, J.Engelhorn.
- REED, W. J. (2002): On the rank-size distribution for human settlements. *Journal of Regional Science*, r.41, s.1-17.
- REHÁČKOVÁ, T., PAUDITŠOVÁ, E. (2006): *Vegetácia v urbánnom prostredí*. Bratislava, Cicero, 132s.
- REHÁČKOVÁ, T., LEHOTSKÁ, B., NEVŘELOVÁ, M., PAUDITŠOVÁ, E., RUŽIČKOVÁ, J. (2007): *Fragmenty lesov v zastavanom území Bratislavy*. Bratislava, Cicero, 173s.
- RIEDLOVÁ, M., BLAŽEK, M., BRABEC, F. (1983): *Obecná ekonomická geografie*. Praha, SPN, 269s.
- RICHTHOFEN, F., (1908): *Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie*. Berlin, D. Reimer verlag, 351s.
- ROBERTS, P., SYKES, H. (eds. 2004): *Urban regeneration*. Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Sage publications, 320s.
- ROCHOVSKÁ, A., MILÁČKOVÁ, M. (2012): Uzavreté komunity - nová forma rezidenčných priestorov v post-socialistickom meste. *Geographia Cassoviensis*, r.6, č.2, s.165-175.
- ROSSI-HANSBERG, E., WRIGHT, M. L. J. (2007): Urban structure and growth. *Review of Economic Studies*, r.74, s.597-624.

- RUŽIČKA, M., MIKLÓS, L. (1982): Landscape-ecological planning in the process of territorial planning. *Ekológia*, r.1, č.3, s.297-312.
- SASSEN, S. (1994): *Cities in a world economy*. Thousands Oaks, Pine Forge Press, 399s.
- SHEVKY, E., BELL, W. (1955): Social area analysis: theory, illustrative application and computational procedures. *Stanford sociological series 1*, Stanford, Stanford university press.
- SHORT, J.R. (1994): *Lidská sídla*. Praha, Nakladatelský dům OP, 256s.
- SCHLÜTER, O. (1899): Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. *Geographische Zeitschrift*, r.5, s.65-84.
- SCHLÜTER, O. (1906): *Die Ziele der Geographie des Menschen*. München, Oldenbourg, 63s.
- SCHMIDT-RELENBERG, N. (1968): *Soziologie und städtebau*. Stuttgart - Bern, K. Krämer Verlag, 243s.
- SCHÖLLER, P. (1953): Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. *Erdkunde*, r.7, č.3, s.161-184.
- SCHWARZ, G. (1966): *Allgemeine siedlungsgeographie*. Berlin, W. de Gruyter, 751s.
- SIRKO, M., HASIEC, J. (2000): Metodyczne podstawy opacowania planów struktury funkcjonalnej miast. *Czasopismo geograficzne*, r.71, č.2, s.209-222.
- SLAVÍK, V. (1988): K problematike komplexného ukazovateľa občianskej vybavenosti sídiel. In: *Geografie oblužní sféry a územně plánovací praxe. Sborník referátů 5.semináře Sekce socioekonomické geografie ČSGS při ČSAV, Dubenec u Příbrami 1985*. Praha, Přírodovědecká fakulta UK, s.19-23.
- SLAVÍK, V. (1993): Regionálne aspekty ďalšieho vývoja osídlenia Slovenska. In: Volko, V., Silvan, J., Thurzo, I. (eds.): *Územný rozvoj Slovenska na báze regionálnych vied. Kongres slovenskej vedy 93. Zborník referátov z rokovania X. sekcie*. Bratislava, s.21-23.
- SLAVÍK, V. (1994): Proces integrácie a dezintegrácie obcí ako prejav lokálnej politiky. In: *Rozvoj vidieka. Zborník príspevkov z vedeckej konferencie v Nitre 7.-8. decembra 1994*. Nitra, VŠP, s.67-70.
- SLAVÍK, V. (1999): Centrá stredných škôl a nemocníc v SR v r. 1994. In: Slavík, V.: *Analýza siete vysokých škôl v SR*. Bratislava, Ministerstvo školstva SR, 14s.
- SLAVÍK, V. (2002): Small towns of the Slovak Republic within the transformation stage. *Folia geographica 5, Prírodné vedy*, r.37, Prešov, Prešovská univerzita, s.146-154.
- SLAVÍK, V., OVEČKOVÁ, M. (1987): Hodnotenie urbanizačných priestorov sídiel obvodného významu podľa stupňa urbanizácie. In: *Štrukturálne zmeny v životnom prostredí sídiel a regiónov. Zborník z II. tvorivého seminára SGS (sekcie aplikovanej geografie) v Nitre 1987*. Nitra, SGS, s.57-64.
- SLOVNÍK SLOVENSKEHO JAZYKA (1959), 1.diel (A – K), Bratislava, Vydavateľstvo SAV.
- SMAILES, A.E. (1961): *The Geography of Towns*. London, Hutchinson's University Library, 166s.
- SMAILES, A.E. (1975): The definition and measurement of urbanization. In: Jones, R. (ed.): *Essays on world urbanization*. London, G. Philip, s.1-19.

- SMIT, J., NASR, J. (1992): Urban agriculture for sustainable cities: using wastes and idle land and water bodies as resources. *Environment and urbanization*, r.4, č.2, s.141-152.
- SMITH, N. (1979): Toward a theory of gentrification: A back to the city movement by capital, not people. *Journal of the American Planning Association*, r.54, č.4, s.538-548.
- SOLDATOS, P. (1987): La nouvelle generation des villes internationales. Montréal, Université de Montréal.
- SORRE, M. (1952): *Les Fondements de la Geographie Humaine. Tome III, L'Habitat. Conclusion Generale*. Paris, Colin, 494s.
- SPIŠIAK, P. a kol. (2005): *Agrorurálne štruktúry Slovenska po r. 1989*. Bratislava, Geografika, 183s.
- SQUIRES, G.D. (ed., 2002): *Urban Sprawl: Causes, Consequences, and Policy Responses*. Washington D.C., The Urban Institute Press, 364s.
- STEWART, Ch. T. (1958): The Size and Spacing of Cities. *Geographical Review*, r.48, č.2, s.222-245.
- STEWIG, R. (1983): *Die Stadt in Industrie- und Entwicklungsländern*. München, Ferdinand Schöningh, 346s.
- STRASZEWICZ, L. (1972): Použitie funkcionálnej analýzy v plánovaní miest. *Geografický časopis*, r.24, č.1, s.3-8.
- SUPUKA, J., JANČURA, P., PAVLÍK, J., KATTOŠ, K., MARENČÁK, M. (2000): *Ekológia urbanizovaného prostredia*, Zvolen, Technická univerzita, 223s.
- SÝKORA, L. (1993a): Teoretické přístupy ke studiu města. In: *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Praha, Přírodovědecká fakulta Karlovy univerzity, s.64-99.
- SÝKORA, L. (1993b): Gentrifikace: mění se tvář vnitřních měst. In: Sýkora, L. (ed.): *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Praha, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, s.100-119.
- SÝKORA, L. (1993c): City in transition: the role of rent gaps in Prague's revitalization. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, r.84, č.4, s.281-293.
- SÝKORA, L. (1999): Changes in the internal spatial structure of post-communist Prague. *GeoJournal*, r.49, č.1, s.79-89.
- SÝKORA, L. (2001): Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis 35, Folia Geographica 4*, Prešov, Prešovská univerzita s.194-205.
- SÝKORA, L. (2002): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha, Ústav pro ekopolitiku, 191s.
- SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. *Sociologický časopis*, r.39, č.2, s.55-71.
- SÝKORA, L. (2009): Post-Socialist Cities. In: Kitchin, R., Thrift, N. (eds.): *International Encyclopedia of Human Geography, Volume 8*, Oxford, Elsevier, s.387-395.
- SÝKORA, L., POSOVÁ, D. (2007): Specifika suburbanizace v post-socialistickém kontextu: nová bytová výstavba v metropolitní oblasti Prahy 1997-2005. *Geografie - sborník české geografické společnosti*, r.112, č.3, s.334-356.

- SÝKORA, L., POSOVÁ, D. (2011): Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie*, r.116, č.1, s.1-22.
- SÝKORA, L., SÝKOROVÁ, I. (2007): Růst a úpadek metropole: věčné téma výzkumu měst. *Geografie – sborník české geografické společnosti*, r.112, č.3, s.237-249.
- SWEETSER, F.L. (1965): Factorial ecology: Helsinki, 1960. *Demography*, r.2, č.1, s.372-385.
- SWEETSER, F.L. (1982): *Urban residential areas in Australia*. Canberra, Departmental Monograph No. 4., Department of Sociology, Research School of Social Sciences, The Australian National University Canberra.
- SZAJNOWSKA - WYSOCKA, A. (2011): Od konurbacji górnośląskiej do metropolii „Silesia“. In: Namyślak, B. (ed.): *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, tom 2, Zmiany funkcjonalno-przestrzenne miast i obszarów wiejskich*. Wrocław, Rozprawy Naukowe IGRR Uniwersytetu Wrocławskiego 20, Uniwersytet Wrocławski, s.119-132.
- SZAJNOWSKA - WYSOCKA, A., KULEZA, M. (2007): *Studia społeczne i przestrzenne ośrodka przemysłowego (na przykładzie Sosnowca)*. Łódź, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, s.10-78.
- SZMYTKIE, R. (2008): Definicja i specyfikacja miast – zlepieńców. *Czasopismo Geograficzne*, r.79, č.4, s.355-366.
- SZYMAŃSKA, D. (2007): *Urbanizacja na świecie*. Warszawa, Wydawnictwo naukowe PWN, 390s.
- SZYMAŃSKA, D. (2008): *Geografia osadnictwa*. Warszawa, Wydawnictwo naukowe PWN, 398s.
- SZYMAŃSKA, D., BIEGAŃSKA, J. (2011): Fenomen urbanizacji i procesy z nim związane. In: Słodczyk, J., Śmigielska, M. (eds.): *Studia miejskie 4*. Opole, Uniwersytet Opolski, s.13-38.
- ŠEVČÍK, J., BENDOŮÁ, I., BENDA, J. (1978): Obraz města Mostu. *Architektúra a urbanizmus*, r.12, č.3, s.165-178.
- ŠIMON, M. (2011): Kontraurbanizace: chaotický koncept? *Geografie – sborník české geografické společnosti*, r.116, č.3, s.231-255.
- ŠTEIS, R. (1985): *Nový urbanizmus*. Bratislava, Veda, 274s.
- TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kol. (2008): *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň, Aleš Čeňek, s.97-130.
- TRICART, J. (1954): *Cours de geographie humaine, fascicule 2: L'habitat urbaine*. Paris, CDU, 194s.
- TRIEB, M., MARKELIN, A., BALDAUF, G., GRÖSSLE, W., GRUND, L. (1976): *Stadtbild in der Planungspraxis. Stadtgestaltung vom Flächennutzungsplan bis zur Ortsbausetzung als Element der kommunalen Arbeit*. Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 167s.
- TUROWSKI, J. (2002): Osobliwości współczesnej urbanizacji. In: Misztal, W., Styka, J. (eds.): *Stare i nowe struktury społeczne w Polsce. Tom III: Czynniki miastotwórcze w okresach wielkich zmian społecznych*. Lublin, Wydawnictwo UMCS, s.123-139.

- VANDERMOTTEN, CH., DE LANNOY, W., VERMOESEN, F., DE CORTE, S. (1999): *Villes d'Europe: cartographie comparative. Bulletin du Crédit Communal* 53, Bruxelles, Crédit Communal, 408s.
- van CLEEF, E. (1941): Hinterland and Umland. *Geographical Review*, r.31, č.2 s.308-311.
- van den BERG, L., DREWETT, R., KLAASEN, L.H., ROSSI, A., VIJVERBERG, C.H.T. (1982): *Urban Europe: A study of growth and decline*. Oxford, Pergamon Press, 162s.
- van KEMPEN, E.T. (1994): The Dual City and the Poor: Social Polarisation, Social Segregation and Life Chances. *Urban Studies*, r.31, č.7, s.995-1015.
- VEREŠÍK, J. (1949): Nitra vo vzťahu k svojmu zázemiu. *Geografický časopis*, r.1, č.3-4, s.193-203.
- VEREŠÍK, J. (1955a): K metódam vymedzovania hraníc miest. *Geografický časopis*, r.7, č.1-2, s.5-14.
- VEREŠÍK, J. (1955b): Vývoj pôdorysu Nitry. *Geografický časopis*, r.7, č.3-4, s.193-208.
- VEREŠÍK, J. (1956a): Príspevok ku geografii mesta Trnavy. *Geografický časopis*, r.8, č.2-3, s.65-85.
- VEREŠÍK, J. (1956b): Sféry vplyvov a intenzita zázemia Trnavy. *Geografický časopis*, r.8, č.4, s.221-244.
- VEREŠÍK, J. (1974): Geografia sídiel. In: *Slovensko – Ľud, 1. časť*, Bratislava, Obzor, s.463-645.
- VIAUD, G.B. (1995): *Toward a Gender-sensitive Interpretation of Urban Residential Areas: Empirical Analysis of Montreal and Saskatoon*. Saskatoon, College of Graduate studies and Research, University of Saskatoon, 289s.
- VIGAŠOVÁ, D. (2008): Vybrané problémy definovania extenzívneho rastu mesta (urban sprawl). *Geographia Cassoviensis*, r.2, č.1, s.201-205.
- VILAGRASSA, J. (1990): The fringe-belt concept in a Spanish context: the case of Lleida. In: Slater, T.R. (ed.): *The Built Form of Western Cities: Essays for M.R.G.Conzen on the Occasion of his Eightieth Birthday*. Leicester, Leicester University Press, s.300-318.
- VOTRUBEC, C. (1958): Vývoj československých měst v letech 1950-56. *Sborník československé společnosti zeměpisné*, r.63, s.137-147.
- VOTRUBEC, C. (1980): *Lidská sídla, jejich typy a rozmístění ve světě*. Praha, Academia, 396s.
- VOTRUBEC, C. a kol. (1963): K problému hospodářsko-geografických středisek. *Rozpravy ČSAV*, Praha, Academia, sešit 3, r.3, 92s.
- von BERTALANFFY, K. L. (1969): *General System theory: Foundations, Development, Applications*. New York, George Braziller, 295s.
- WERWICKI, A. (1973): *Struktura przestrzenna średnich miast ośrodków wojewódzkich w Polsce*. Wrocław, Instytut geografii PAN, Prace geograficzne 101, Ossolineum, 168s.
- Whitehand, J.W.R., Morton, N.J. (2006): The Fringe-belt Phenomenon and Socioeconomic Change. *Urban studies*, r.43, č.11, s.2047-2066.
- WIRTH, L. (1938): Urbanism as a way of life. *The american journal of sociology*, r.49, č.1, s.1-24.

- YATES, M.H., GARNER, B.J. (1971): *The north American city*. New York, Harper and Row.
- ZALČÍK, T. (1980): *Urbanistická tvorba obytného prostredia*. Bratislava, ALFA, 118s.
- ZALČÍK, T., Paluš, K., Radváni, P., Solčanská, M. (1982): Námestie ako element obrazu mesta. *Architektúra a urbanizmus*, r.16, č.4, s.193-214.
- ZALČÍK, T., PALUŠ, K. (1983): Úvahy k premenám obrazu mesta. *Architektúra a urbanizmus*, r.17,č.2, s.77-83.
- ZÁSADY A PRAVIDLA ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ (1979), VÚVA Brno, 1. diel, kapitola 1.2 Přírodní prostředí, 20s.
- ZBOROWSKI, A. (2001): Procesy globalizacji w mieście postsocjalistycznym. In Jażdżewska, I. (ed.): *Miasto postsocjalistyczne – organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany (część II)*, Łódź, XIV. konwersatorium wiedzy o mieście, s.95-106.
- ZIPF, G. K. (1949): *Human Behaviour and the Principle of Least Effort: An Introduction to Human Ecology*. Cambridge (Massachusetts), Addison-Wesley Press, 573s.
- ZIÓŁKOWSKI, J. (1965): *Urbanizacja, miasto, osiedle: studia socjologiczne*. Warszawa, PWN, 279s.
- ZUBRICZKÝ, G. (2003): *Rurálna geografia (skriptá)*. Bratislava, Mapa Slovakia, 64s.
- ZUBRICZKÝ, G. (2005): *Geografia vidieka*. 1. vydanie, Bratislava, Geo-grafika, 68s.
- ŽIGRAI, F. (2000): Niekoľko poznámok k problematike malých miest (Komentovanie výsledkov 1. stredoeurópskeho sympózia o malých mestách ako stimulujúcich centrách vidieckeho priestoru). In: Matlovič, R. (ed.): *Urbánne a krajinné štúdie Nr.3*, Prešov, s.180-182.

INTERNETOVÉ ZDROJE

- CIA World Factbook* (cit. 5.6.2013).
Dostupné na: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2212.html>
- Global urban indicators database, Version 2* (Year of Reference - 1998). Global Urban Observatory, United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), United Nations Publication HS/637/01E (cit. 12.6.2013).
Dostupné na: http://ww2.unhabitat.org/programmes/guo/guo_indicators.asp
- Glossary of Environment Statistics, Studies in Methods, Series F*, No. 67, United Nations, New York, 1997 (cit. 19.3.2009).
Dostupné na: <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=1276>
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001* (cit.23.5.2013).
Dostupné na: <http://www.build.gov.sk/mvrrsr/index.php?id=1&lang=sk&cat=222>
- Štatistický úrad SR, všeobecné charakteristiky* (cit. 6.6.2013).
Dostupné na: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=2213>
- The World According to GaWC* (cit. 22.1.2013)
Dostupné na: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/gawcworlds.html>

World Urbanization Prospects, the 2009 Revision (2010): United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York (cit. 15.12.2011).
Dostupné na: <http://esa.un.org/unpd/wup/index.htm>

World Urbanization Prospects, the 2011 Revision (2012): United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, Population Estimates of Economic and Social Affairs, New York (cit. 12.7.2012).
Dostupné na: http://esa.un.org/unpd/wup/Documentation/WUP_glossary.htm

ZOZNAM PRÍLOH

Obr.1 Aplikácia Clarkovho modelu zmien hustoty zaľudnenia pri výskume vnútornej priestorovej štruktúry mesta Prešov.

Obr.2 Výsledok mapovania funkčného využitia pozemkov v intraviláne mesta môže slúžiť ako základná databáza pre nasledovné analýzy v skúmanom území.

Obr.3 Uplatnenie historickej metódy pri sledovaní zmien zastavanosti pozemkov v Prešove

Obr.4 Rozmiestnenie obytných areálov v intraviláne mesta Banská Bystrica ako príklad uplatnenia kartografickej metódy.

Obr.5 Využitie metódy expertných posudkov pri hodnotení kvality životného prostredia rôznych typov areálov v Bratislave

Obr.6 Vzájomné hodnotenie dôležitosti dvojíc ukazovateľov v párovej porovnávacej matici

Obr.7 Priestorové usporiadanie urbánnych jednotiek v rámci metropolitného územia

Obr.8 Postup definovania územia mesta podľa metodiky OECD

Obr.9 Na výreze plánu mesta Tunis je vidieť rozdiel medzi pôvodným urbanizmom starého mesta (Mediny) a pravouhlou geometriou koloniálneho mesta.

Obr.10 Ústie štôlne Glanzenberg v centre Banskej Štiavnice svedčí o tom, že mesto vzniklo priamo na rudných ložiskách.

Obr.11 Kúpeľná funkcia je v Piešťanoch síce najznámejšou, ale nie je jedinou ani výrazne dominantnou funkciou z hľadiska zamestnanosti alebo príjmov mesta.

Obr.12 Severomoravské mesto Štramberk je vďaka koncentrácii prírodných a historických atraktivít príkladom dominancie rekreačnej funkcie.

Obr.13 Model šesťuholníkovej siete zázemí centrálnych miest rôznej hierarchickej úrovne.

Obr.14 Administratívne územie mesta Prešov, členené z hľadiska 4 základných subštruktúr: sociálno-demografickej (a), funkčnej (b), morfolologickej (c) a fyzicko-geografickej (d).

Obr.15 Mesto Palmanova v Taliansku ako príklad pravidelného pôdorysu.

Obr.16 Cintoríny sú aj cieľmi cestovného ruchu a krátkodobej rekreácie podobne ako parky, najmä ak sú tam pochované známe osobnosti (cintorín Vår Frelser v Oslo)

Obr.17 Phoenix park v Dubline je svojou rozlohou (asi 700 hektárov) najväčším európskym mestským parkom a jednou z najväčších mestských monofunkčných zón.

Obr.18 Modely funkčnej subštruktúry mesta: koncentrických zón (a), sektorov (b), viacerých jadier (c). Čísla 1-10 označujú jednotlivé funkčné zóny.

Obr.19 Zmena hustoty zaľudnenia v jednotlivých etapách (1, 2, 3) vývoja mesta.

Obr.20 Odlišné priestorové usporiadanie rôznych typov sociálnych areálov na území mesta.

Obr.21 Premenné faktorovej analýzy v Bratislave

Obr.22 Model priestorovej štruktúry západoeurópskeho mesta

Obr.23 Model priestorovej štruktúry severoamerického mesta

Obr.24 Model priestorovej štruktúry mesta Latinskej Ameriky

Obr.25 Model priestorovej štruktúry islamského mesta

Obr.26 Postindustriálne mesto pripomína skôr chaotickú zmes rôznych funkčných areálov, ako usporiadanú štruktúru. Viditeľná je aj chýbajúca dominancia prepravných tokov medzi centrom a perifériou mesta.

Obr.27 Model postsocialistického mesta s oblasťami najvýraznejšej transformácie

Obr.28 Aglomeračný rast mesta je zabezpečený rastom centrálného mesta, okolitých sídiel a ich postupným zrastaním do jedného celku prostredníctvom novej zástavby.

Obr.29 Primárne, sekundárne a terciárne rastové jadrá v súčasnom intraviláne Banskej Bystrice.

Obr.30 Hveragerði je dynamicky rozvíjajúcim sa mestom na juhu Islandu napriek tomu, že má len 2300 obyvateľov.

Obr.31 Vo svete v súčasnosti najviac rastie populácia malých a stredných miest

Obr.32 Predpokladané rozmiestnenie najväčších mestských útvarov v roku 2025

Obr.33 Grafické znázornenie Zipfovho pravidla v logaritmickej mierke

Obr.34 Intenzita vzťahov Trnavy s jej zázemím (1-3 zázemie inklinujúce len k Trnave, 4-5 zázemie inklinujúce aj k iným mestám)

Obr.35 Jeden z mnohých prístupov k členeniu zázemia mesta.

Obr.36 Rekreačné funkcie vytláčajú poľnohospodársky spôsob života: hospodárske budovy a maštale sú nahradzované penziónmi a hotelmi (Val Gardena, Taliansko)

Obr.37 Funkčné mestské regióny na Slovensku

Obr.38 Izolované mestá (a), aglomerácie (b), konurbácia (c) ako nasledujúce vývojové štádiá systému viacerých susediacich miest.

Obr.39 Sústreďenie miest v Hornosliezskej panve v Poľsku je ukázkovým príkladom priemyselnej konurbácie, sformovanej na báze bohatstva nerastných surovín.

Obr.40: Predpokladaný ekumenopolis 22.storočia, kedy populácia Zeme dosiahne počet minimálne 20 mld. ľudí.

Obr.41 Svetové mestá podľa GaWC Research Network

Obr.42 Hierarchické usporiadanie sídiel na Slovensku

Obr.43 Takzvaný „modrý banán“ ako urbánne jadro západoeurópskeho sídelného systému.

Obr.44 Veľkostné úrovne sídelných systémov (a=lokálny, b=regionálny, c=makroregionálny)

Obr. 45 Ťažiská osídlenia sídelného systému Slovenska

Obr.46 Ekonomický aspekt urbanizácie, dokumentovaný zmenami v štruktúre zamestnanosti

Obr.47 Zmena počtu obyvateľov v najväčších mestách Slovenska

Obr.48 Index rozvoja miest (CDI) vo svetových makroregiónoch.

Obr.49 Miera a tempo urbanizácie vo svetových makroregiónoch

Obr.50 Podiel mestského a vidieckeho obyvateľstva vo svete.

Obr.51 Miera a tempo urbanizácie na Slovensku v rokoch 2000 až 2011

Obr.52 Zmeny hustoty zaľudnenia ako dôsledok jednotlivých etáp urbanizácie
 Obr.53 Čierna Voda je najväčším suburbánnym satelitom na Slovensku.
 Obr.54 „Edge cities“ v zázemí Detroitu (1 - jadrá metropolí, 2 - súčasné edge cities, 3 - vznikajúce edge cities)
 Obr.55 Opustené a slabo využívané pozemky len 2km od centra Detroitu (Michigan, USA).
 Obr.56 Opustené robotnícke sídlisko Fatima v Dubline (Írsko), pripravené na búranie a novú výstavbu bytov podľa súčasných požiadaviek.
 Obr.57 Zmena v príjmoch skupín obyvateľov New Yorku medzi rokmi 1977-1986
 Obr.58 Častým motívom intenzifikácie je uspokojenie dopytu po novom bývaní a službách zastavaním rozsiahlych voľných priestorov na existujúcich sídliskách.
 Obr.59 Prejavy komercializácie v historickom jadre Žiliny sú viditeľné vďaka rastúcemu počtu firemných tabúl a reklamných pútačov.
 Obr. 60: Bývalá elektráreň v tesnom susedstve jadra Popradu bola zmenená na galériu.
 Obr.61 Ekologizácia sídiel sa prejavuje napríklad aj dopĺňaním infraštruktúry do jednotvárných a monofunkčných obytných štvrtí.
 Obr.62 Behaviorálne a mentálne mapy upozorňujú na preferencie a potreby obyvateľov a návštevníkov mesta a pomáhajú zistiť fakty o ich vzťahu ku konkrétnemu priestoru.
 Obr. 63 Katedrála Halgrímskirkja (vľavo) je najvyššou stavbou v Reykjavíku a stojí na návrhí nad centrom, preto je výrazným orientačným bodom celej aglomerácie. Podobnú funkciu má hora Esja (vpravo), aj keď leží mimo mesta.
 Obr.64 Vľavo prvok generického mesta v tuniskom letovisku Hammamet (cudzojazyčné nápisy, uniformná architektúra), vpravo obytný dom s prvkami tradičnej architektúry v Oslo.

VECNÝ REGISTER

- | | |
|--|----------------------------------|
| Absolútna poloha, 41 | Aspekty urbanizácie, 136 |
| Adičné procesy, 61 | Automobilizácia, 149, 150, 171 |
| Administratívne a politické väzby, 109 | Bariéry, 176 |
| Administratívne hranice mesta, 34 | Blackfields, 168 |
| Administratívne jednotky, 27 | Bránová poloha, 44 |
| Administratívne územie mesta, 47, 59 | Brodovú poloha, 43 |
| Administratívno-politické funkcie, 47 | Brownfield, 69, 168 |
| Administratívno-politický princíp, 57 | Centrá osídlenia, 135 |
| Aeroville, 156 | Centralizácia, 15 |
| Aglomerácia, 30, 113, 117, 126 | Centralizačné tendencie, 101 |
| Aglomeračný spôsob rastu, 91 | Centrálne funkcie, 54, 55, 120 |
| Aglutinácia, 163 | Centrálne miesto, 55, 56 |
| Analytické metódy, 23 | Centrálne produkty, 55, 57 |
| Analýza ekonomických ukazovateľov, 48 | Centrum, 69, 71, 84, 150 |
| Analýza využitia zeme v meste, 48 | Cesty, 176 |
| Analýza zamestnanosti, 48 | Cintoríny, 67, 68 |
| Areály bývania, 66 | Citizácia, 150, 166 |
| Areály dopravy, 68 | City, 32, 33, 71, 80 |
| Areály práce, 66 | City development index, 142 |
| Areály rekreácie, 67 | Corporate campuses, 155 |
| Architektonické formy, 60 | Čiastočne komplexné procesy, 151 |

Čierne plochy, 168
 Členenie zázemia mesta, 104
 Darwinizmus, 10
 Dedina, 30
 Definícia mesta, 28
 Deindustrializácia, 150, 156
 Demilitarizácia, 169
 Dekoncentračné tendencie, 101
 Demogeografia, 20
 Demografická deurbanizácia, 156
 Demografické väzby, 108
 Demografický aspekt, 137
 Denný urbánny systém, 115
 Deregulácia vplyvu verejného sektora
 149
 Desakota, 152
 Deurbanizácia, 40, 147, 148, 156
 Dezintegrácia obcí, 15
 Difúzia inovácií, 36
 Difúzna teória, 36
 Dolinová poloha, 43
 Dopravná funkcia, 50
 Dopravná poloha, 43
 Duálne mesto, 159
 Dynamika sídelného systému, 133
 Edge cities, 150, 154, 155
 Eefektivizácie, 163
 Ekistika, 21
 Ekologizácia, 15, 148, 150, 171
 Ekonomická geografia, 20
 Ekonomická metóda, 23
 Ekonomická transformácia, 15
 Ekonomický aspekt, 136, 137
 Ekonomický status, 77
 Ekonomika, 21
 Ekumenopolis, 112, 119
 Elementárne procesy, 151
 Environmentálny determinizmus, 10
 Environmentálny a ekologický aspekt,
 138
 Estetizácia, 149, 150, 163
 Etapa pokročilej urbanizácie, 146
 Etapa progresívnej urbanizácie, 146
 Etapa úpadku malých miest, 146
 Etapa vyrovnávania, 146
 Etnické štvrte, 80
 Etnický status, 76
 Evolučná teória, 36
 Faktorové ekológie, 76, 79
 Fáza mestského úhoru, 61
 Fázy urbanizácie, 146
 Fázy vývoja, 75
 Fringe belt, 111
 Funkcia mesta, 14, 15, 35, 46
 Funkčná fragmentácia, 15, 149, 150, 168
 Funkčná subštruktúra, 65
 Funkčná špecializácia, 20
 Funkčné areály, 47, 65
 Funkčné kritérium, 31
 Funkčné vzťahy, 65, 128
 Funkčno-morfologická deurbanizácia,
 157
 Funkčno-priestorová štruktúra, 46
 Funkčno-priestorový prístup, 87
 Fyzická geografia, 21
 Fyzicko-geografická poloha, 42
 Fyzicko-geografická subštruktúra, 60
 Fyzicko-geografické jednotky, 28
 Generické mesto, 177
 Genetický prístup, 10
 Gentrifikácia, 148, 150, 165, 166
 Geografia cestovného ruchu, 17
 Geografia mesta, 16, 17, 18, 20, 21
 Geografia priemyslu, 17, 20
 Geografia sídiel, 14, 16
 Geografické školy, 11
 Geografia človeka, 9, 10, 16
 Geografia mesta, 9, 10, 16
 Geografia vidieckych sídiel, 16
 Geometrické jednotky, 27
 Getá, 80, 161
 Getoizácia, 149
 Greenfield, 69
 Heterogénne mestá, 64
 Hierarchia miest, 119
 Hierarchia sídelného systému, 133
 Hierarchická klasifikácia, 47
 Hierarchické postavenie, 120
 Hierarchia miest, 10
 Hinterland, 106
 Historická metóda, 21
 Hnedé plochy, 168
 Hodnotenie urbanizácie, 142
 Holistický, 10
 Homogénne mestá, 64
 Homogénne regióny, 111
 Hranica zastavaného územia, 33, 111
 Hranice, 15

Hranice mesta, 32, 33
 Hraničná poloha, 43
 Humánna geografia, 10
 Hhumánno-geografická poloha, 42
 Hustota zaľudnenia, 74, 115, 138
 Hypermetamorfóza, 61, 62
 Chicagská škola sociálnej ekológie, 10
 Index rozvoja miest, 142
 Individuálne regióny, 20
 Industrializácia, 149
 Industrializácia výroby, 113
 Industriálne mestá, 38
 Informatizácia, 149
 Infraštruktúra, 142
 Iniciálna etapa, 146
 Iniciálna fáza, 61
 Inštitucionálny prístup, 88
 Intenzifikácia, 149, 150, 164
 Intenzifikačný rast, 90
 Internacionalizácia kapitálu, 149
 Internetizácia, 149
 Islamské mestá, 82
 Jadrové mesto, 107
 Kapitalistické mestá, 38
 Kartodiagram, 17
 Kartografická metóda, 23
 Kartogram, 17
 Kartometrická metóda, 21
 Katastrálna hranica, 34
 Koloniálne mestá, 39
 Kombinovaná poloha, 44
 Komericializácia, 15, 150, 166
 Komplexné procesy, 151
 Komunikačný princíp, 57
 Koncentrácia, 20
 Koncepcia mestského regiónu, 114
 Koncept kvality života v meste, 26
 Koncept sociálnych areálov, 76
 Koncept vnútromestskej urbanizácie, 25
 Konceptuálne hranice, 34, 111
 Konurbácia, 10, 115, 116, 117
 Koordinácia a riadenie, 134
 Krajinná sféra, 18
 Kulminačná fáza, 61
 Kultúrna geografia, 11
 Kultúrno-genetický prístup, 87
 Kúpeľná funkcia, 49
 Kúpeľné mesto, 49
 Kvantitatívna geografia, 11, 15
 Legálne hranice, 33, 111
 Legislatívne kritérium, 30
 Liečebná funkcia, 51
 Lineárny pôdorys, 63
 Literárna metóda, 21
 Lokálny sídelný systém, 131
 Makropoloha, 41
 Makroregionálny sídelný systém, 131
 Malé mesto, 94, 95
 Manhattanizácia, 150, 165
 Mapa, 17
 Mapa využitia zeme, 18, 70
 Mapa funkčnej subštruktúry, 70
 Master planned communities, 155
 Matematická metóda, 23
 Megalopolis, 10, 118
 Megamestá, 94, 99
 Mentálne a behaviorálne mapy, 175
 Mestá, 8, 9, 14
 Mestá bez vlastnej hospodárskej
 základne, 48
 Mestá dôchodcov, 51
 Mestá latinskej Ameriky, 81
 Mestá s vlastnou hospodárskou
 základňou, 49
 Mestá strednej veľkosti, 97
 Mesto, 9, 12, 17, 30, 32, 94, 103
 Mesto a zázemie, 103
 Mestoobslužné (endogénne) funkcie, 53
 Mestotvorné (exogénne) funkcie, 53
 Mestská krajina, 59
 Mestská periféria, 104
 Mestské práva, 31
 Mestské prostredie, 59
 Mestské sídlo, 30
 Mestsko-vidiecka zóna, 104
 Mestsko-vidiecky okraj, 107
 Mestsky nevyužité areály, 68
 Mestsky nevyužité plochy, 69
 Mestský priestor, 59
 Mestský produkt, 142
 Mestský región, 30, 115
 Mestský tieň, 104, 108
 Metamorfóza, 62
 Metódy geografickej syntézy, 24
 Metódy výskumu, 21
 Metódy zberu dát, 21
 Metropola, 123, 125
 Metropolitná oblasť, 126

Metropolitné územie, 30
 Metropolitný región, 125
 Metropolizácia, 125, 126
 Mezopoloha, 42
 Miera urbanizácie, 143
 Migračný a etnický status, 78
 Mikropoloha, 41
 Miliónové mestá, 94, 98
 Model koncentrických zón, 71, 90
 Modely funkčnej subštruktúry, 70, 72
 Modely priestorovej štruktúry, 11, 79
 Modely urbanizácie, 145
 Modrý banán, 130
 Monofunkčné mestá, 49
 Morfológia mesta, 14
 Morfologická hranica, 35
 Morfologická subštruktúra, 60
 Morfologické jednotky, 27
 Morfologické kritérium, 31
 Morfologicko-genetický prístup, 86
 Námestie, 64
 Námestie s geometrickým tvarom, 64
 Námestie s nepravidelným tvarom, 65
 Neoklasický ekonomický prístup, 86
 Nepravidelný pôdorys, 63
 Neviditeľné mestá, 154
 Nevyužívané plochy, 34
 Nodálne regióny, 110
 Nomotetický prístup, 18
 Notitia, 14
 Nový ruralizmus, 163
 Obec, 31
 Obchod, 47
 Obchodná funkcia, 50
 Obchodné mestá, 38
 Oblasti, 176
 Obranná poloha, 42
 Obraz mesta, 173
 Obytná funkcia, 47
 Obyvateľstvo mesta, 20
 Odpadové hospodárstvo, 142
 Odpočinková poloha, 44
 OECD, 32
 Ohniská, 67, 176
 Ohraničenie sídelného systému, 133
 Okolie mesta, 104
 Okrajové mestá, 154
 Orientačné body, 176
 Ortomorfóza, 61
 Otvorenosť sídelného systému, 133
 Parky a verejná zeleň, 67
 Párová porovnávací matrica, 25
 Pásma, 67
 Percepčno-behaviorálny prístup, 87
 Periférna zóna, 84, 150
 Plochy dynamickej dopravy, 68
 Plochy statickej dopravy, 68
 Plochy športu, 67
 Podpriesmyková poloha, 44
 Politické mestá, 37
 Politicko-ekonomický prístup, 88
 Poloha mesta, 10, 40
 Poloha vzhľadom k surovinám, 44
 Polohový potenciál mesta, 41
 Polyfunkčné mestá, 52
 Populačno-distribučný prístup, 87
 Populačný vývoj, 14
 Postfordovské mesto, 83
 Postindustriálne mestá, 40, 83, 84
 Postmodernistický prístup, 88
 Postmodernizmus, 14
 Postsocialistické mestá, 9, 15, 84
 Pôdorys mesta, 62
 Pracovné funkcie, 47
 Pravidelný pôdorys, 62
 Pravidlo prvého mesta, 124
 Pravidlo poradia - veľkosť, 101
 Pravidlo prvého mesta, 100
 Predindustriálne mestá, 37
 Predmestská zóna, 71
 Predmet záujmu, 17
 Presuny „frostbelt - sunbelt“, 40
 Prielomová poloha, 44
 Priemysel, 49
 Priestorová štruktúra, 10, 15, 59, 73
 Priestorové jednotky výskumu, 26
 Priestorovo-interakčný a simulačný prístup, 87
 Priestorový aspekt, 137
 Priestorový rast mesta, 89
 Primárna sféra, 66
 Primárne rastové jadrá, 92
 Prímestská zóna, 104
 Princíp lokalizácie priemyslu, 58
 Principal Components Analysis, 142
 Prírodná hranica, 34
 Prispôsobivosť sídelného systému, 134
 Problémy životného prostredia, 15

Produkčná funkcia, 47
 Profil, 17, 28
 Prvé mestá, 36
 Pseudourbanizácia, 162
 Radiálno-koncentrický pôdorys, 63
 Radikálna geografia, 13
 Rast mesta, 10
 Realizmus, 13
 Recesia a úhorovanie, 168
 Recesívna fáza, 61
 Regenerácia, 8, 150
 Regionálna geografia, 11, 20
 Regionálny sídelný systém, 131
 Regionálny spôsob rastu, 91
 Regióny obsluhy, 55
 Regresia sociálno-ekonomického statusu, 162
 Rekreačná funkcia, 51, 110
 Rekreačné väzby, 109
 Relatívna poloha, 41
 Religiózna diferenciácia, 81
 Reprodukčný status, 78
 Reštrukturalizácia, 159
 Reurbanizácia, 8, 40, 147, 148, 158
 Revitalizácia, 15, 149, 150, 163
 Rezidenčná suburbanizácia, 153
 Riadiaca funkcia, 51
 Rodinný status, 78
 Rozmiestnenie funkčných areálov, 69
 Rozmiestnenie obyvateľstva, 15
 Rozvaľovanie mesta, 153
 Rozvojové osi, 135
 Ruralizácia, 150, 162
 Ruralopolis, 152
 Rurbanizácia, 152
 Rustifikácia, 162
 Sakralizácia, 171
 Samospráva, 15
 Segregácia, 149, 150, 160, 161
 Sektorový model, 72, 91
 Sekundárna sféra, 66
 Sekundárne rastové jadrá, 92
 Separácia, 149, 150, 160, 161
 Severoamerické mestá, 80
 Sféra vplyvu mesta, 104
 Sféry vplyvu, 15, 120
 Sídelná geografia, 9
 Sídelná kaša, 177
 Sídelné útvary, 28
 Sídelno-geografická poloha, 42
 Sídelný systém, 10, 126, 129
 Sídelný systém Slovenska, 135
 Sídlišká, 69, 84
 Sídlo, 17, 127
 Socialistické mestá, 39
 Sociálna polarizácia, 149, 159
 Sociálna segregácia, 20
 Sociálno-demografická hranica, 35
 Sociálno-demografická subštruktúra, 74, 79
 Sociálno-ekologický prístup, 86
 Sociálno-profesionálny status, 78
 Sociálny aspekt, 138
 Sociológia, 9, 20, 21
 Sociologická metóda, 23
 Sociologické kritérium, 32
 Sociologické väzby, 109
 Spojenia, 128
 Status bývania, 78
 Status ekonomickej aktivity, 78
 Stavebné parcely, 27
 Stealth cities, 154
 Strategická poloha, 44
 Stredná predmestská zóna, 105
 Stredoveké mesto, 112
 Substitúcia, 163
 Subštruktúry, 18
 Suburbanizácia, 15, 81, 147, 148, 149, 150, 151
 Suburbánna zóna, 104
 Svetové mestá, 120
 Systematizujúci popis, 10
 Šachovnicový (sieťový) pôdorys, 63
 Škola spoločenskej relevancie, 12
 Špecializácia, 134
 Špecializované priestory, 67
 Štatistická metóda, 23
 Štatistické (veľkostné) kritérium, 31
 Štatistika, 21
 Štátny sídelný systém, 132
 Štvoruholníkové námestie, 64
 Štvrte chudoby, 81
 Ťažiská osídlenia, 135, 136
 Technika bodovania a balového škálovania, 25
 Technika expertných posudkov, 24
 Technika Fullerovho trojuholníka, 25
 Teleologický prístup, 10

Tempo urbanizácie, 143, 145
 Teoretický pluralizmus, 17
 Teória centrálnych miest, 15, 54
 Teória ekonomickej bázy mesta, 53
 Teória prahov, 89
 Teória štruktúry, 13
 Tercializácia, 166
 Terciárna a kvartérna sféra, 67
 Terciárne rastové jadrá, 92
 Transformačné procesy, 15, 61, 148, 151
 Trhový princíp, 57
 Trojuholníkové námestie, 64
 Trvalo udržateľný rozvoj, 15
 Typizácia sídelných systémov, 129
 Typy sídelných systémov, 130
 Údolná poloha, 43
 Umland, 106
 Urban sprawl, 148, 153
 Urbanistické bloky, 27
 Urbanistické formy, 60
 Urbanistické obvody, 27
 Urbanisticko-fyziografický prístup, 86
 Urbanizácia, 15, 16, 17, 119, 136, 140, 141, 146
 Urbanizácia v širšom význame, 119, 139
 Urbanizácia v užšom význame, 119, 139
 Urbanizácia vidieka, 15
 Urbanizmus, 86
 Urbanizovaná oblasť, 126
 Urbanizovaná zóna, 104
 Urbanizované územie, 33
 Urbanizovaný priestor, 17, 18, 30
 Urbánna ekológia, 9, 20
 Urbánna geografia, 20
 Urbánne poľnohospodárstvo, 159
 Urbánny systém, 15
 Urbánna explózia, 157
 Urbánno-rurálne kontinuum, 104
 Uzavreté komunity, 161
 Územné plánovanie, 21, 86
 Väzby, 128
 Väzby verejných služieb, 109
 Veľkomestá, 94, 95, 98
 Veľkosť mesta, 94
 Verejná správa, 15
 Vertikálna a horizontálna adícia, 164, 165
 Viacjadrový model, 73, 91
 Vidiecka krajina, 113
 Vidiecke sídla, 14, 94
 Vidiecke zázemie, 108
 Vilové štvrte, 84
 Vlastné zázemie, 106
 Vlastnosti mesta, 17
 Vlastnosti sídelného systému, 133
 Vnútoraná predmestská zóna, 105
 Vnútoraná štruktúra mesta, 58
 Vnútorané mesto, 150
 Vodné toky a plochy, 68
 Vojenská funkcia, 50
 Vonkajšia predmestská zóna, 105
 Vonkajšie mesto, 150
 Vretenovité námestie, 64
 Vyplňovacia fáza, 61
 Výrobná funkcia, 50
 Výskumné metódy, 15
 Vzdelanosť, 142
 Vzdelávacia a vedecká funkcia, 50
 Vznik miest, 36
 Záhradkárske osady, 67
 Západoeurópske mestá, 80
 Zásobovacie väzby, 109
 Zastavané územie mesta, 18
 Zázemie mesta, 103, 104
 Zdravie, 142
 Zelená revolúcia, 113
 Zipfovo pravidlo, 101
 Zložitý pôdorys, 63
 Zložky sídelného systému, 127
 Zotrvačnosť sídelného systému, 134

Obsah

Úvod.....	6
1.Prehľad literatúry	8
2.Vývoj geografie mesta	9
2.1 Od staroveku do prelomu 18. a 19. storočia.....	9
2.2 Od 19. storočia približne do 50. rokov 20. storočia	9
2.3 Od konca 2. svetovej vojny do konca 70. rokov	11
2.4 Od konca 70. rokov	12
2.5 Vývoj na Slovensku	14
3.Geografia mesta ako veda, jej špecifiká a predmet záujmu.....	16
4.Vzťah geografie mesta k iným vedám	20
5.Metódy výskumu.....	21
5.1 Metódy zberu dát.....	21
5.2 Analytické metódy	23
5.3 Metódy geografickej syntézy.....	24
6.Používané priestorové jednotky výskumu.....	26
7.Definícia mesta	28
8.Hranice mesta.....	33
9.Vznik miest	36
10.Mestá v rôznych spoločensko-historických formáciách	37
10.1 Predindustriálne mestá	37
10.2 Industriálne mestá	38
10.3 Postindustriálne mestá	40
11.Poloha mesta.....	40
11.1 Absolútna poloha	41
11.2 Relatívna poloha.....	41
11.2.1 Relatívna poloha z hľadiska kvantity	41
11.2.2 Relatívna poloha z hľadiska kvality	42
12.Funkcie mesta.....	46
12.1 Mestá bez vlastnej hospodárskej základne	48
12.2 Mestá s vlastnou hospodárskou základňou	49
12.2.1 Monofunkčné mestá.....	49
12.2.2 Polyfunkčné mestá	52
12.3 Teória ekonomickej bázy mesta	53
12.4 Centrálné funkcie	54
13.Vnútoraná štruktúra mesta.....	58

13.1 Fyzicko-geografická subštruktúra.....	60
13.2 Morfológická subštruktúra.....	60
13.2.1 Adičné procesy	61
13.2.2 Transformačné procesy	61
13.2.3 Pôdorys mesta	62
13.3 Funkčná subštruktúra	65
13.3.1 Funkčné areály	65
13.3.2 Rozmiestnenie funkčných areálov.....	69
13.3.3 Modely funkčnej subštruktúry mesta	70
13.4 Sociálno-demografická subštruktúra.....	74
13.4.1 Rozmiestnenie hustoty zaľudnenia v priestore mesta	74
13.5 Faktory organizácie priestorovej štruktúry.....	79
13.6 Ideové smery výskumu priestorovej štruktúry mesta	85
14 Priestorový rast mesta	89
14.1 Rast mesta vo vnútri.....	90
14.2 Rast mesta navonok.....	90
15 Veľkosť mesta	94
15.1 Malé mestá	94
15.2 Mestá strednej veľkosti.....	97
15.3 Veľkomestá.....	98
15.4 Miliónové mestá	98
15.5 Megamestá	99
16. Vzťah medzi veľkosťou a poradím mesta v sídelnom systéme	100
17 Mesto a zázemie	103
17.1 Členenie zázemia mesta.....	104
17.2 Typy väzieb medzi mestom a zázemím.....	108
17.3 Charakter väzieb medzi mestom a zázemím	110
17.4 Rozdiely vo využití územia mesta a zázemia.....	111
18 Od mesta po ekumenopolis.....	112
18.1 Aglomerácia.....	113
18.2 Konurbácia (sú mestie).....	115
18.3 Megalopolis.....	118
18.4 Ekumenopolis.....	119
19 Hierarchia miest.....	119
19.1 Metropola	123
19.2 Metropolizácia.....	125

20 Sídlný systém	126
20.1 Základné zložky sídelného systému	127
20.2 Typizácia sídelných systémov	129
20.3 Základné vlastnosti sídelného systému	133
20.4 Sídlný systém Slovenska	135
21 Urbanizácia	136
21.1 Aspekty urbanizácie	136
21.2 Dva pohľady na urbanizáciu	139
21.3 Definovanie urbanizácie	140
21.4 Hodnotenie urbanizácie	142
21.4.1 Miera urbanizácie	143
21.4.2 Tempo urbanizácie	145
21.5 Modely urbanizácie	145
21.6 Fázy urbanizácie	146
22 Transformačné procesy súčasného vývoja mesta	148
22.1 Transformačné procesy podľa výskytu v rôznych typoch miest	148
22.2 Transformačné procesy v geneticky odlišných častiach mesta	149
22.3 Transformačné procesy v subštruktúrach vnútornej štruktúry mesta	150
22.4 Konkrétne transformačné procesy	151
22.4.1 Suburbanizácia	151
22.4.2 Deurbanizácia	156
22.4.3 Reurbanizácia	158
22.4.4 Duálne mesto	159
22.4.5 Regresia sociálno-ekonomického statusu	162
22.4.6 Ruralizácia alebo rustifikácia	162
22.4.7 Revitalizácia	163
22.4.8 Intenzifikácia	164
22.4.9 Gentrifikácia	165
22.4.10 Komercializácia	166
22.4.11 Recesia a úhorovanie	168
22.4.12 Funkčná fragmentácia	168
22.4.13 Deindustrializácia a demilitarizácia	169
22.4.14 Sakralizácia	171
22.4.15 Automobilizácia	171
22.4.16 Ekologizácia	171
23 Obraz mesta	173

23.1 Metodika a ciele výskumu obrazu mesta	174
23.2 Súčasti obrazu mesta	176
23.3 Generické mesto	177
Zoznam literatúry.....	179
Internetové zdroje	196
Zoznam príloh.....	197
Vecný register	199

Geografia mesta

Richard Pouš

náklad:

počet strán:

formát: B5

vydavateľ:

tlač:

ISBN: