

J. HŮRSKÝ

ODSTUPŇOVÁNÍ MĚSTSKÝCH CENTER  
VYŠŠÍHO A STŘEDNÍHO ŘÁDU

Rozlišení našich měst na centra vyššího a středního řádu je za daného stavu výzkumu metodicky obtížnější nežli odlišení center středních a nižších. Je to pro nedostatek jednoho z nejdůležitějších kritérií, totiž kritéria, která bychom mohli pro stručnost nazývat „regiomorfni“ (rajonotvorné). Tato kvantitativní charakteristika uvažuje nejen tvar spádové oblasti k centru příslušející, ale i polohu centra vůči hranicím oblasti a členitost těchto rozmezí, ekonomicko-geografických předělů. Navíc oscilace předelových čar — s vytvářením výběžků a enkláv — nasvědčuje obvykle hospodářsko-geografickému *raison d'être* centra, byť jen jako substitutního. Zvlášť potřebné by bylo — jak vyplýne z dalších odstavců — znát charakter předělů Brno—České Budějovice—Pardubice, a to jako podkladu pro řešení chronicky sporné regionální centrality Jihlavy, ale i předelových čar Pardubice—Olomouc, České Budějovice—Plzeň aj.

Neustálenost názorů na četnost zmíněných přechodných forem plyne již z velmi odlišných pojetí samotného počtu vyšších center, jenž kolísá — zahrneme-li do nich i Prahu — mezi 7 (VŮVA 1972), 14 (Hůrský 1969, podle intenzity veřejné dopravy) a 17 (Blažek 1970, podle zaměstnanosti ve službách). V tomto rozboru, který se opírá o jeden ze tří metodicky nejcennějších tabelárních seznamů zmíněného vědecko-výzkumného úkolu ČSAV, uvádí M. Blažek jako přechodná centra Teplice, Most, Opavu, Děčín a Jihlavu. Z toho však neplyne, že centra s vyššími hodnotami nežli uvedených pět jsou skutečně „nesporná“. O prvních čtyřech centrech velkoměstského typu není třeba diskutovat. U dalších však (Ústí n. L., Olomouc, Hradec Králové) se uplatňuje zejména rozdílná odlehlost od nejbližších větších center. Tento činitel, který bychom mohli nazvat „koope- rační potenciál“, vede ke korekcím v pořadí podle ukazatele hrubé službové centrality, který je třeba z hlediska střediskovosti v užším smyslu akceptovat jako výchozí. Tak předstihuje ve významovém pořadí Ústí n. L. (zásluhou vztahu k Teplicím a Děčínu) Olomouc, a Hradec Králové (zásluhou Pardubic) České Budějovice, jež některé limity, např. dopravní, fakticky již nesplňují.

Vycházíme-li tedy z téměř všeobecně uznávaného souboru sedmi center vyššího řádu, je třeba uvažovat jako přechodná ještě dalších pět: České Budějovice, Liberec, Pardubice, Gottwaldov a Karlovy Vary.

Jak prozrazuje nadpis této úvahy, jde nám o odpověď na otázku, zda by se nemohlo dospět k přesvědčivějšímu řešení přechodných forem mezi centry vyššími a středními pomocí jejich podrobnějšího odstupňování. Podnětem nám byl příklad Anglie, který je, pokud jsme mohli zjistit, zatím jediný svého druhu. Je to tedy současně pokus o orientační srovnání na úrovni zemských struktur, tedy o srovnání bez zřetele k absolutnímu ekonomickému významu center. Jak jsme uvedli v článku o autorovi příslušné studie F. H. W. Greenovi, byla jím v měřítku

Anglie (s Walesem) přechodná centra roztržena do 4 kategorií. Spádové oblasti vymezil Green jen pro centra kategorií I—II.

Pozoruhodná je shoda zmíněného počtu nesporných center (7) u obou zemí, jakož i velká podobnost počtu odstupňovaných center do kategorií I—III. Jak plyne z připojené mapky (ve zmenšené reprodukci) tvoří první skupinu přechodných Plymouth a Norwich v Anglii a Cardiff ve Walesu. Mají podle Greena nevýhodu „poloostrovní“ polohy, odlehle od ostatních vyšších center. Platí to zvláště o Cardiffu, neboť Bristolský průplav působí vůči Bristolu jako centru nesporně vyšší úrovně spíše jako bariéra nežli komunikace. Green označuje centra této nejvyšší třídy přechodných center pejorativně jako centra „domnělá“ (doslovně se slovní partikulí „pseudo-“), ale vymezuje jejich spádové oblasti zcela obdobně jako u center naprosto nesporných, takže se od nich zmíněná tři centra liší jen jinou signaturou (prázdnou čtvercovou značkou). Soudíme, že jim u nás odpovídají střediska České Budějovice a Liberec. Odlehlou a relativně izolovanou polohu mají spíše České Budějovice, neboť v blízkosti Liberce leží vůči němu podřadný (subsidiární) Jablonec n. N. s centralitou méně než poloviční. Obě centra nedosahují charakteristického limitu ani z hlediska dopravní polohy, ani co do dopravního spádu.

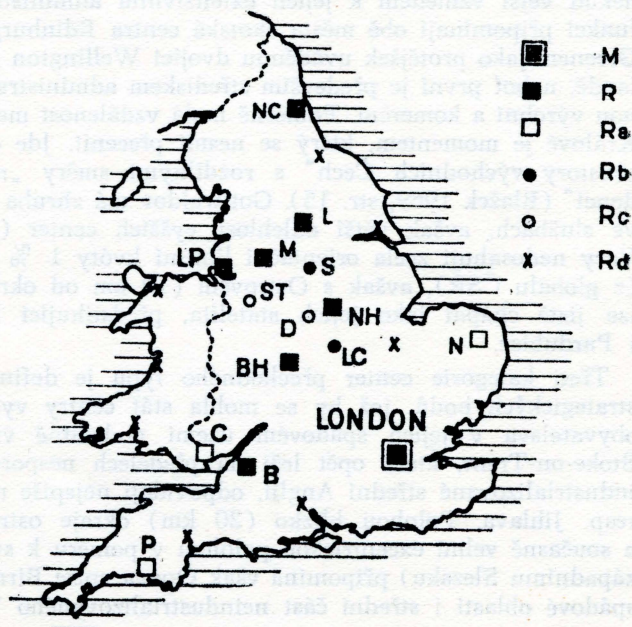
Do druhé kategorie sporných spadají centra, jež „mají možnost se centry vyššího řádu stát“. Jsou to Leicester a Sheffield, jejichž spádové oblasti jsou již kresleny „mimo úroveň“ ostatních, tj. překryvem, šrafovanými plochami. Je pozoruhodné, že obě centra leží na trojmezích, která téměř zákonitě skýtají příznivé předpoklady pro vznik dalších „ohnisek“ (focus points) příslušného řádu. Je to však v silně industrializované oblasti střední Anglie; u našich protějšků, jež leží daleko volněji (Pardubice, Gottwaldov a Karlovy Vary), nelze ani teoreticky výskyt takové polohy očekávat. Spíše je tomu uvnitř ostravsko-karvinské konurbace (s Bohumínem, Hlučínem, Havířovem atd.) nebo v oblasti Severozápadočeské hnědouhelné pánve. Pardubicím se „neukřivdilo“, jak by se na první pohled mohlo zdát. Především rozdíl 20 % mezi nimi a Hradcem je ještě poněkud větší vzhledem k jejich extenzivním administrativním hranicím. Dělbou funkcí připomínají obě města skotská centra Edinburgh a Glasgow — a k nim Greenem jako protějšek uváděnou dvojici Wellington a Auckland na Novém Zélandě, neboť první je především střediskem administrativním, druhé více základnou výrobní a komerční. Poměrně malá vzdálenost mezi Pardubicemi a Hradcem Králové je momentem, který se nesmí přecenit. Jde o dva samostatné „těžištní prostory východních Čech“ s rozdílnými směry „rozvojových územních tendencí“ (Blažek 1969, str. 15). Gottwaldov má zhruba stejný index zaměstnaných ve službách, avšak větší odlehlost vyšších center (Brno, Olomouc). Karlovy Vary nedosahují zcela orientační limitní kvóty 1 % zaměstnaných ve službách (z globálu ČSR), avšak s Ostrovem (10 km od okrajů sídelních ploch), který lze jistě chápat jako jejich statelita, předstihující Karlovy Vary Gottwaldov i Pardubice.

Třetí kategorie center přechodného typu je definována jako „města poblíž strategických bodů, jež by se mohla stát centry vyššího stupně, kdyby počet obyvatelstva v jejich spádovém území podstatně vzrostl“. Městům Derby a Stoke-on-Trent, která opět leží na předělech nesporně vyšších oblastí v silně industrializované střední Anglii, odpovídají nejspíše naše centra Most a Opava, resp. Jihlava. Polohou blízko (20 km) okraje ostravsko-karvinské konurbace a současně velmi excentrickou polohou v poměru k své spádové oblasti (tj. vůči západnímu Slezsku) připomíná však Opava spíše Birmingham, zahrnující do své spádové oblasti i střední část neindustrializovaného Walesu.

O poslední místo v první polovině center sledovaného typu — tj. „vážných“ kandidátů na rozdíl od toliko „perspektivních“ v polovině druhé — by se místo Opavy mohla za určitých předpokladů uplatnit Jihlava. Opava má příznivější hodnotu ukazatele dopravní intenzity a poněkud i zaměstnanosti v službách (o 4 % více), avšak méně příznivou dopravní polohu (klasif. symbol 354 oproti 365). Excentricita polohy je snad nejvyšší mezi centry vyššími a středními vůbec, takže se vnucuje představa, že velkoměstské centrum Ostrava prakticky ovládá celou oblast našeho Slezska.

Jihlava má další nedostatek přirozeně v tom, co jsme nazvali „koordinační potenciál“. Nejbližší intenzivněji industrializované středisko je Havlíčkův Brod (s centralitou o třetinu slabší), který sice vyrovná Krnov s Bruntálem, ale vzdálenost k nejbližší velkoměstské aglomeraci (Brnu) je aspoň čtyřnásobná. Jestliže se neuchýlíme k resignovanému konstatování o „prostoru bez středisek“, jež je ostatně rovněž jistou jednostranností, jeví se nám faktor celkové zeměpisné polohy u Jihlavy daleko závažnější nežli u Opavy. Snad by se měla Jihlavě přiznat funkce „spony“ mezi jižní Moravou a jižními Čechami, a tím i větší „prioritní koncentrace investičních prostředků“ (Současné problémy osídlení, str. 14) nežli jiným střediskům jihovýchodní Moravy.

Po Jihlavě lze co do obtížnosti zjištění regionalizační funkce uvést Teplice. Tak jako na mnoha jiných místech, nemůžeme ovšem ani zde přijmout extenzivní aglomerování z hlediska geografie průmyslu, avšak mnohé nasvědčuje tomu, že je nyní již daleko reálnější než dříve uvažovat vazby na Ústí n. L. z hlediska geografie sídelní. V tom ohledu je podstatný rozdíl od vztahu Ústí n. L. k Děčínu, který — aspoň opticky — je od něho jen málo vzdálenější nežli Teplice. Vzdušná vzdálenost mezi městskými středy Ústí n. L. a Teplic je zhruba 18 km, což je sice jen o 1/5 méně nežli je vzdálenost mezi Hradcem Králové a Pardubicemi, ale na rozdíl od těchto měst rostou zastavěné plochy Ústí a Teplic směrem k sobě. Vazba není však ještě tak těsná jako mezi Libercem a Jabloncem — kde jde

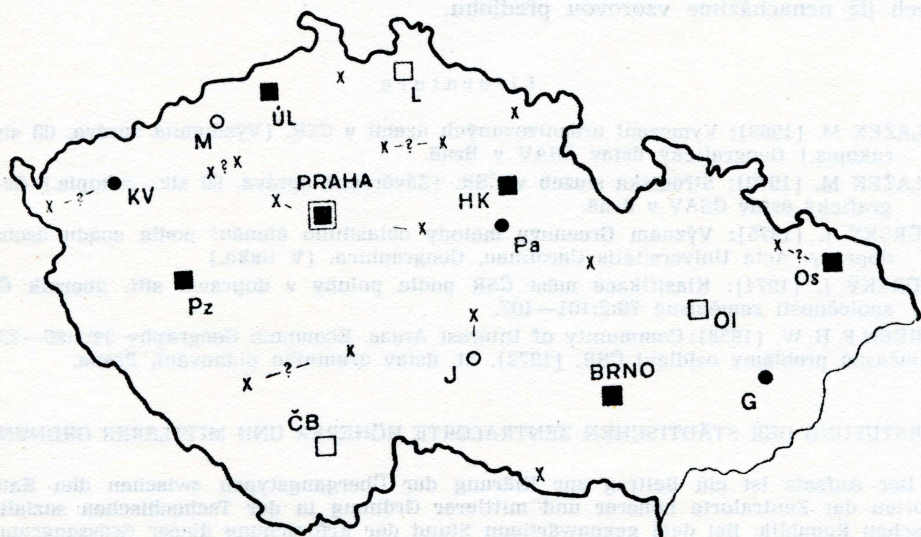


1. Centra vyššího řádu (R, včetně metropole M) a centra na přechodu k centrům středního řádu, rozříděná do 4 stupňů (Ra, Rb, Rc a Rd). Anglie a Wales v pojetí F. H. W. Greena.

také o vzdálenost téměř jen poloviční — a proto bychom raději hovořili o „párové oblasti“ nežli o „párovém městě“. Při téměř dvojnásobné převaze Ústí n. L. nad Teplicemi příslušelo by Teplicím postavení centra podřazeného (subsidiárního).

Třetí otázkou co do nesnadnosti je postavení Kladna vůči Praze. Titíž autoři se jednou vyslovovali pro koncepci produkčního satelitu, jindy zdůrazňovali „výrazné oddělení od území pražského“ (Blažek 1969, str. 15). Váhovým poměrem 1:10 by mohl připomínat vztah Rokycan k Plzni, kde však je komunikační vzdálenost téměř poloviční. Službová centralita je u Kladna o 1/5 menší nežli u sporné Jihlavy a také index dopravní polohy výrazně nižší. Tato fakta orientují Kladno do další, poslední kategorie center sledovaného typu.

Čtvrtá třída center na přechodu mezi vyššími a středními se u našeho anglického příkladu neliší od předchozích dvou definic, zato však odlišnou signaturou v mapce, navíc již neprovázenou popisem. Tím se má bezpochybně zdůraznit zmíněný již perspektivní — ne-li dokonce hypotetický — ráz výběru. Na rozdíl od dosavadních určitých stupňů pravděpodobnosti jde tu již jen o pouhou „možnost“. Mluví pro to i počet, neboť v této IV. kategorii je ještě o jedno město více nežli je v kategoriích I—III celkem. Hlavní poslání je nepochybně ve vyplňování prázdných prostor náhradními centry (krátce „substituty“). V jižní části země zjišťujeme podle polohy snadno Exeter a Southampton. Kdybychom postupovali u nás ve stejném směru, mohli bychom uvažovat o Znojmu, kdežto v Čechách by o tuto teritoriální funkci soutěžily Strakonice (s polohou jevící se účelnější) s více než o polovinu silnějším Tábořem. Peterbourgh při jihovýchodním okraji průmyslového středu by snad — přes větší vzdálenost od kompaktní průmyslové koncentrace — připomínal Kolín. Na severu ležící Middlesborough by polohu mezi dvěma silnými, ale vzdálenými centry mohl mít jistý protějšek v České Lípě. Napomáhá k tomu skutečnost, že její nejdůležitější, více než dvojnásob silný konkurent Děčín, leží příliš vysunut k západu, v pozici produkčně-komunikačního satelitu ústecko-teplického „dvojregionu“.



2. Centra vyššího řádu a centra na přechodu k centrům středního řádu, roztržiděná analogicky jako na obr. 1 do 4 stupňů. (Vysvětlivky viz na obr. 1.)

Hullu ve značné okrajové poloze by mohl v Čechách odpovídat Trutnov, avšak potřebnější se jeví zaplnění trajáhelníku Praha—Hradec Králové—Liberec. Mladá Boleslav váhou o více než polovinu větší má ovšem příznivější vyhlídky nežli Jičín. O vakuum mezi Kladenskem a Podkrušnohořím by tradičně soutěžily Žatec a Louny. Na nejzazším západě by Cheb — jako relativně vlivnější protějšek Carmarthenu v jižním Walesu — měl větší vyhlídky nežli o třetinu slabší Sokořov, jemuž bychom dali jinak přednost pro větší vzdálenost od státních hranic. Další waleské středisko Aberystwyth by mělo — opět relativně mocnější — pendant ve Svitavách, které nemají vakuum v zádech tak výrazné (severozápadní kvadrant Moravy) jako zmíněné město, ležící mimochodem opět na předělu dvou vyšších oblastí, totiž Birminghamu a Cardiffu. Patrně nejobtížnější je nalezení protějšku k Bangoru, v okrajové poloze západně od Liverpoolu. Snad bychom mohli pomýšlet na jihovýchodní kout Moravy. Pro doplnění počtu jsme do přiložené mapky zakreslili již zmíněný Havlíčkův Brod, který však svým vztahem k Jihlavě připomíná spíše poměr Peterborough k Leicesteru. Marně naopak pátráme po protějšku ke Kladnu, nicméně obdobných typů na půl cestě mezi „satelitem“ a „subsidiátem“ má Londýn několik. Londýn znamená ovšem pro Anglii s Walesem více nežli Praha pro ČSSR, jak plyne již z velikosti jeho spádové oblasti, zabírající zhruba třetinu země.

Závěrem je třeba přiznat, že — a to zvláště u „volné úvahy“ nad IV. kategorií — nám byla vůdčím motivem prostorová proporcionalita. To nakonec rozhodlo o tom, že se jeví jako nedoceněný Děčín, Přerov, resp. i Opava a Prostějov. Je to však prakticky neodvratné, stejně jako tomu bude po rozboru opačného konce center středního řádu — jichž je desetinásobek center vyšších — tj. na rozmezí s centry nižšími. Tato „dolní“ diferenciacce bude pracnější nežli byla „horní“ již pro větší počet přechodných typů, i když je v relativním smyslu, tj. v poměru k nesporným, menší, zhruba poloviční. Snad by to stálo za pokus rozřídit přechodné formy opět do 4 kategorií, i když pro takové členění v Greenových pravech již nenacházíme vzorovou předlohu.

#### Literatura

- BLAŽEK M. (1969): Vymezení urbanizovaných území v ČSR. (Výzkumná zpráva, 00 str., rukopis.) Geografický ústav ČSAV v Brně.
- BLAŽEK M. (1970): Střediska služeb v ČSR. (Závěrečná zpráva, 00 str., rukopis.) Geografický ústav ČSAV v Brně.
- HŮRSKÝ J. (1975): Význam Greenovy metody oblastního členění podle spádu osobní dopravy. Acta Universitatis Carolinae, Geographica. (V tisku.)
- HŮRSKÝ J. (1974): Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravní síti. Sborník Čs. společnosti zeměpisné 79:2:101—107.
- GREEN F. H. W. (1958): Community of Interest Areas. Economic Geography 34:3:20—226.
- Současné problémy osídlení ČSR. (1972). St. ústav územního plánování, Praha.

#### ABSTUFUNG DER STÄDTISCHEN ZENTRALORTE HÖHERER UND MITTLERER ORDNUNG

Der Aufsatz ist ein Beitrag zur Klärung der Übergangstypen zwischen den Kategorien der Zentralorte höherer und mittlerer Ordnung in der Tschechischen sozialistischen Republik. Bei dem gegenwärtigen Stand der Erforschung dieser Grössengruppe von Zentren ist dies schwieriger als die Präzisierung der Grenze zwischen den Zentren mittlerer und niederer Ordnung. Dies ist durch die Unkenntnis eines der wichtigsten unterscheidenden Merkmale, des „Kriteriums der Form der Region“ bedingt. Diese Bezugsgrösse berücksichtigt nicht nur die Form des Wirkungsbereiches allein, sondern auch die Lage des Zentrums innerhalb des Bereichs (der „nodalen Region“) — vor

allem als Grad seiner Dezentralität im wirtschaftsgeographischen Sinne — und den Gliederungsgrad der Grenzen (Scheidelinien) des Bereiches, besonders deren Neigung zur Bildung von polypenartigen Ausläufern oder sogar zu Exklaven. Wie eingehend begründet wird, wäres vor allem erforderlich, den Charakter der Scheidelinien Brno—České Budějovice—Pardubice zu erkennen und zwar als Unterlage für die Lösung des chronisch strittigen Zentralitätsgrades von Jihlava, dann auch der Scheidelinien Pardubice—Olomouc—České Budějovice—Plzeň u. A.

Die Unbeständigkeit der Ansichten zur gestellten Frage geht bereits aus den sehr unterschiedlichen Zahlenangaben über die höheren Zentren in der ČSR hervor. Diese schwanken zwischen 7 (Forschungsinstitut für Aufbau und Architektur) und 17 (nach den absoluten Zahlen der Werktätigen in der Gruppe „Dienstleistungen“ im breitesten Sinne des Wortes). Der Verfasser des Beitrages sprach sich vom Gesichtspunkte der Anziehungskraft auf den Personenverkehr (1969) für 14 aus, usw.

In weiterem beschäftigt sich der Autor mit der Klassifizierung der Übergangsformen, deren es insgesamt 9 gibt. Er schaltet hierbei weitere Kriterien ein. Anregungen zu diesem Versuch fand er in einer Arbeit von F. H. W. Green, in der für England und Wales die Übergangsformen von Zentren zwischen den Kategorien höherer und mittlerer Ordnung (wörtlich „zweiter und dritter Ordnung“) in 4 Stufen aufgegliedert werden. Es wird der Versuch einer Parallele mit der ČSR — im Masstab der beiden Länder — angestellt. Das Ergebnis ist aus den beiden Abbildungen zu ersehen. Jedes Pendant wird entsprechend kommentiert. Abschliessend äussert der Autor die Ansicht, dass eine ähnliche Gliederung für die Übergangsformen zwischen den Zentren mittleren und niederen Grades erforderlich ist, obwohl es hiezu in den Arbeiten von Green kein Vorbild gibt.

Abb. 1. Die Zentren höheren Grades und die Übergangsformen zur Kategorie der Zentren mittleren Grades gegliedert in 4 Stufen von England und Wales in der Konzeption von F. H. W. Green (M — Metropole R — die unproblematischen regionalen Zentren, Ra bis Rd — die vier Abstufungen der Übergangsformen).

Abb. 2. Die Zentren höheren Grades und die Übergangsformen zu den Zentren mittleren Grades in der ČSR, gegliedert analog wie in Abb. 1 in 4 Stufen.