

JAN BÍNA

## ČESKOSLOVENSKÁ MĚSTA S INTENZÍVNÍMI VZÁJEMNÝMI VZTAHY

J. Bína: *The Czechoslovak Towns with Intensive Interrelations*. Sborník ČGS, 96, 1, p. 27—36 [1991]. — The growth of regular sociogeographic relations among towns is a new feature of the settlement structure of Czechoslovakia. The paper deals with couples of towns, which show relatively advanced relations in mutual commuting both to work and to services.

KEY WORDS: sociogeographic linkage, couples of towns, mutual commuting to work, mutual commuting to services.

### 1. Úvod

Města jsou uzlovými body sociálně geografické nodální struktury osídlení. Upíná se na ně rozhodující část opakovaných územních pohybů obyvatelstva venkova, dojíždky za prací a cest za občanským vybavením. Mezi městy a venkovskými sídly v jejich zázemí se tak vytvářejí nejintenzívnější vztahy ze všech mezisídelních vztahů vůbec. To se v „normálních“ ekonomickogeografických regionalizacích předpokládá víceméně automaticky (hlavní význam se zde přikládá územní orientaci svazků). Intenzitní činitel se naopak uplatní při selektivní regionalizaci, tj. při vymezování jednotek dynamičtějších, zhuštěnějších než je průměr širšího celku. K tomu viz v literatuře např. vymezovací principy urbanizovaných oblastí, prostorů, regionů (4, 6, 7, 12 aj.), oblastí typu Ballungsgebiet resp. Verdichtungsraum v Německu (13, 15), urbanizovaných systémů město—zázemí (2) a koneckonců v našem územním plánování kodifikovaných útvarů sídelních regionálních aglomerací a městských regionů.

Jako nový jev v posledních zhruba dvou desetiletích lze pozorovat zřetelné prohlubování sociálně geografických svazků mezi městy navzájem. Roste vzájemná výměna pracovních sil mezi blízkými městy, a to i v odvětvích, která jsou zastoupena v obou příslušných městech a pohyb tak nemá charakter strukturního doplňování. Zvyšuje se denní, ale relativně ještě více nedenní pracovní dojíždková atraktivita metropolí a oblastních středisek; taková dojíždka vychází častěji z menších měst než z venkovských sídel. Četnějšími se stávají meziměstské cesty obyvatel za občanským vybavením, přičemž v podmínkách nerovnovážného nasycení vnitřního trhu se částečně stírají hierarchické rozdíly v obslužné střediskovosti. Zvláštní kapitolu tvoří meziměstské stěhování obyvatelstva. Největší část emigračních proudů z jednotlivých měst vždy směřovala opět do městských obcí. V tomto příspěvku, kde jsou sledovány so-

ciálně geografické vztahy beze změny trvalého bydliště, se však migraci obyvatelstva nevěnují.

Je-li tedy nutno hodnotit celek sociálně geografických meziměstských vztahů jako vývojově progresivní, pak není nezajímavé zjištění diferencované územní pokročilosti těchto procesů resp. registrace v tomto smyslu nejvyvinutějších dvojic měst. Tato města vytvořila nejprůzračnější prostředí jevu v podmínkách převažující extenzivní urbanizace (8). V přehledu jejich geografického rozložení se ukáží hlavní charakteristiky tohoto prostředí. Do jaké míry může být intenzivní spojení měst považováno za jakýsi předvoj budoucího četnějšího stavu v městské síti, je otázka složitá, při níž si musíme být vědomi modifikací a omezení, které v této sféře zřejmě přinese širší nástup atributů intenzifikační urbanizace (např. preference kontaktů před přesuny), ale pravděpodobně i změn v řízení ekonomiky.

V určení souboru měst šlo prakticky o výběr mezi pojetím administrativním, kdy za města a obce městského typu jsou uvažovány obce s MěstNV (1) a analyticko-statistickým, jež vychází z vymezení měst Federálním statistickým úřadem pro zpracování sčítání lidu 1980 (4). Vzhledem ke geografické metodě, jež stála u základu druhého souboru (5), je vhodnější dát přednost jemu. Měst podle FSÚ bylo stanoveno v ČSFR 491. I když v zaměření výzkumu na vztahy měst, tj. jader území, by lépe vyhovovalo pojetí měst jako skutečných jádrových útvarů (17), nelze pro uspořádání statistických dat města „očistit“ od administrativně k nim připojeného, ale zpravidla z hlediska většiny sídelně geografických znaků převážně venkovského zázemí.

## 2. Hodnocení zvýšené meziměstské dojížďky za prací

Periodický pohyb obyvatelstva za prací je všeobecně považován za nejvýznamnější sociálně geografický mezisídelní vztah. Má vysokou intenzitu (v r. 1980 vyjíždělo za prací mimo obec svého trvalého bydliště 34,6 % ekonomicky aktivních obyvatel), pravidelnou, z největší části každodenní periodicitu a napojuje se na něj část saturace výkonů občanské vybavenosti ve střediscích dojížďky. Údaje pocházejí ze sčítání lidu 1980.

Základním ukazatelem meziměstského vztahu je součet vyjížďky za prací (SVP) z města A do B a z města B do A. U některých dvojic dosáhl SVP vysokých hodnot. Na prvním místě stojí vztah Ostrava—Havířov (13 592 osob) a Ostrava—Hlučín (7 197). Praha měla největší pracovní výměnu s Kladnem (5 044), Bratislava s Pezinkem (3 427). Většinou jde o města dostatečně lidnatá, aby se uplatnil kvantitativní rozměr jevu.

Zintenzivnění pracovního pohybu mezi dvěma městy může však být vyjádřeno i geografičtěji, v relaci s ostatními charakteristikami dotyčných měst. K tomu účelu zavedme index s pracovním názvem index meziměstských dojížďkových vztahů (IMDV). Základem indexu zůstává součet vyjížďky za prací; upraven je dvěma koeficienty.

První koeficient zhodnocuje vzdálenost obou měst. Vychází z logické úvahy, že pro stejný objem pracovního pohybu musí vzdálenější města vynaložit více „sociálně geografické energie“ než města navzájem bližší. Diferencující vyjádření by proto mělo objem pohybu vynásobit vzdáleností. Prosté násobení SVP kilometrovými údaji by však vliv vzdálenosti přecenilo; rozdílly ve dvojicích s velkým SVP jsou značné: od 3—4 km

do 30—40 km (nejodlehlejší dvojici měst s SVP vyšším než 1 000 jsou Bratislava a Trnava, 42 km). Proto jsem po odhadu přiměřenosti vlivu zvolil jako hodnotu koeficientu třetí odmocninu kilometrové vzdálenosti.

Druhý koeficient zapojuje hledisko relativní významnosti pracovního pohybu vzhledem k velikostem příslušných měst. Vyhodnocuje se podíl, který představuje vyjížďka z města A do B z úhrnu ekonomicky aktivních bydlících v A; totéž pro město B. Uvažuje se podíl u toho města, kde je vyšší. Velkou většinu dvojic se zvýšeným pracovním pohybem tvoří města velikostně, ekonomicky a střediskově nesouměřitelná, kdy menší město je spádově připoutáno k městu většímu. Vyjížďka z tohoto malého města představuje významnou část jeho populační základny. Koeficientové zhodnocení tohoto stavu pak odráží relativní spjatost malého města s velkým, tj. objektivní zpevnění městské dvojice, byť jen příspěvkem malého města. Oboustranně velká města bývají i přes kvantitativně značnou pracovní výměnu k sobě relativně „netečná“. Například dvojice Liberec—Jablonec nad Nisou vykazovala SVP 2 637 osob, ale vyjížďka z Liberce do Jablonce představovala jen 2,9 % ekonomicky aktivních obyvatel Liberce a vyjížďka v opačném směru analogicky 6,5 %. Koeficient vyjadřuje tuto problematiku tak, že s každým dosaženým procentem ve dvojici vyššího podílu vyjíždějících do druhého města z místních ekonomicky aktivních se SVP upravuje násobitelem 0,03. Do podílu 33 % (0,99) má tedy koeficient zmenšující vliv, od 34 % zvětšující vliv. Mez, kdy gravitace jednoho města ve druhém staví základy vytvoření reálně existujícího dvojměstí, leží objektivně někde okolo 30 % uvedeného podílu. Uvažujeme-li soubor dvojic měst s SVP vyšším než 1 000, nejvyšší hodnotu měl Jur při Bratislavě ve vztahu k Bratislavě, 72,5 %. Nejnižší čísla samozřejmě vykazala velkoměsta ve vztahu k malým městům (minimum: Praha ve vztahu k Lysé nad Labem: 0,006 %). Mezi městy, odkud ve dvojici více osob vyjíždělo než dojíždělo, zaznamenaly nejnižší podíl Pardubice ve vztahu k Hradci Králové (2,1 %).

Matematicky lze výsledný index zapsat takto:

$$\text{IMDV} = 3 \cdot (P_{ij} + P_{ji}) \cdot \sqrt[3]{d_{ij}} \cdot \max \left\{ \frac{P_{ij}}{Ea_i}, \frac{P_{ji}}{Ea_j} \right\}$$

kde  $P_{ij}$  — počet vyjíždějících z  $i$  do  $j$ ,  $P_{ji}$  — počet vyjíždějících z  $j$  do  $i$ ,  $d_{ij}$  — přímá vzdálenost  $i$  a  $j$  v km,  $Ea_i$  — počet bydlících ekonomicky aktivních v  $i$ ,  $Ea_j$  — dtto v  $j$ .

Tab. 1

	SVP	IMDV		SVP	IMDV
Ostrava—Hlučín	7 197	31 142	Bratislava—Šamorín	2 169	7 418
Ostrava—Havířov	13 592	27 801	Otrokovice—Gottwaldov	4 789	6 896
Dubnica n. V. — N. Dubnica	4 752	12 197	Praha—Brandýs—St.Boleslav	2 540	5 978
Praha—Říčany	3 035	10 690	Teplíce—Dubí	2 936	5 761
Třinec—Jablunkov	3 239	9 823	Bratislava—Senec	1 957	5 429
Praha—Úvaly	1 777	9 112	Litvínov—Most	5 919	5 355
Bratislava—Jur p. B.	1 717	9 063	Praha—Řevnice	1 069	5 290
Bratislava—Bernolákovo	1 712	8 360	Prešov—Velký Šariš	1 577	5 072
Bratislava—Pezinok	3 427	8 177	Bratislava—Stupava	1 790	5 033
Praha—Rožtoky	2 070	7 492	Praha—Kladno	5 044	4 801

Jaký je poměr mezi IMDV a SVP ukáže příklad dvaceti dvojic měst s nejvyššími hodnotami IMDV. Na prvním místě stojí město, které je vzájemně dojížďkově silnější.

Za hranici zvýšených meziměstských dojížďkových vztahů budeme pracovně považovat hodnotu IMDV 1 000 a více. Přehled všech takových dvojic měst přináší tab. č. 2.

### 3. Hodnocení zvýšené meziměstské dojížďky za službami

Zajištění výzkumu v této sféře vhodnými statistickými daty je nepochybně nižší než u dojížďky obyvatel za prací, což samozřejmě souvisí s rozdíly podstaty obou těchto procesů. Postup zde proto nemůže být — až na výjimky — založen na číselných údajích.

Existují tři druhy podkladů, žádný však plně neodpovídá na vznikající otázky. První druh materiálů je na čísla bohatý, ale je statický. Jsou to jednak data ze sčítání lidu 1980 o počtu pracovníků v terciérním sektoru měst, jednak data ze sčítání občanské vybavenosti obcí r. 1981. Umožňují diferenciaci středisek a nestředisek a odhadnutí územních předpokladů cest za službami. Pro náš účel lze zjistit celkovou úroveň a specifickou v občanském vybavení navzájem blízkých měst. V případě nápadných rozdílů lze pak předpokládat zvýšené obslužné vztahy mezi nimi. Druhou skupinu podkladového materiálu představují výsledky anketárního šetření Geografického ústavu ČSAV v letech 1978—1979. Tajemníci MNV a MěstNV byli dotazováni na hlavní i vedlejší cíle obyvatel obce při nákupech a návštěvách služeb. Jde tedy o materiál z hlediska územních vazeb velmi cenný, avšak jeho výpovědní hodnota je částečně snížena nevyhnutelným subjektivismem při vyplňování údajů za obec. U venkovských obcí, kde bývají spádové poměry zřetelné, odpovídá většinou anketa realitě, ale v případě vnějších vztahů měst, které jsou procesem „subtilnější“ a méně jednoznačným, a navíc městské společenství je heterogennější, není zřejmě možné se spoléhat jen na tento podklad, resp. údaje podrobněji územně diferencovat. Konečně třetím podkladem jsou data o dojížďce žáků, studentů a učňů do škol ze sčítání lidu 1980. Podrobný pramen se týká však jen části občanské vybavenosti.

Pro vyhledávání zvýšených meziměstských obslužných vztahů použijí po jednom znaku ze všech uvedených skupin podkladových materiálů. Konkrétně je to:

1. Situace, kdy ze dvou blízkých měst je jedno vybaveno buď v celkovém rozsahu občanské vybavenosti nebo v některém jejím druhu zřetelně lépe než druhé; lépe vybavené město je přitom nejvýše zhruba stejně velké nebo je menší než hůře vybavené město (je-li větší, viz bod 2). Jedná se o potenciální předpoklad nehierarchické meziměstské kooperace v terciérním sektoru. Podklad: 11, 16.

2. V anketě 1978—1979 zjištěný spád města, které nedosáhlo postavení střediska základního obslužného regionu podle vymezení J. Maryáše (10), ke svému takovému středisku. Zde je nutno předpokládat výrazný hierarchický vztah, malá města jsou vlastně v postavení venkovských obcí. Podklad: 10.<sup>1)</sup>

3. Meziměstská denní dojížďka žáků, studentů a učňů do škol 250 a více osob. Podklad: 10.

#### 4. Územní výsledky

Tabulka nejdříve přinese seznam všech městských dvojic, které vyhověly hlediskům zvýšené vzájemné dojížděky za prací a za službami. IMDV je uváděn, je-li vyšší než 1 000. Symboly + ve sloupcích 1, 2, 3 odpovídají situacím obslužných vztahů měst popsanych v kap. 3.

Tab. 2

	IMDV	1	2	3		IMDV	1	2	3
Praha—Roztoky	7 492		+		Sokolov—Habartov	2 973		+	
—Kralupy n. Vlt.	1 212				Tachov—Planá		+		
—Neratovice	1 234				Děčín—Benešov n. Pl.	1 828			
—Brandýs—St. Boleslav	5 978			+	Rumburk—Krásná Lípa			+	
—Čelákovice	2 613				—Mikulášovice			+	
—Lysá n. Labem	2 069				Chomutov—Jirkov	2 476		+	
—Úvaly	9 112		+		—Kadaň				+
—Český Brod	2 025				Kadaň—Klášteřec n. O.	2 705			
—Říčany	10 690				Jablonec n. N.—Smržovka			+	
—Jilové u Prahy			+		Liberec—Chrastava	1 855			
—Řevnice	5 290				—Frýdlant				+
—Mníšek p. Brdy			+		—Jablonec n. N.				+
—Unhošť	1 231				Litoměřice—Terezín			+	
—Kladno	4 801			+	—Lovosice	1 279			
Beroun—Zdice			+		Louny—Postoloprty			+	
Kladno—Stochov			+		Most—Litvínov	5 355	+		+
—Libušín	3 373		+		Teplice—Dubí	5 761		+	
—Unhošť			+		—Krupka	4 702		+	
Kolín—Kouřim			+		—Bílina	1 270			+
—Kutná Hora				+	—Duchcov	1 704			
Kutná Hora—Uhl. Janovice			+		Ústí n. L.—Děčín				+
—Čáslav				+	—Teplice				+
Ml. Boleslav—Bakov n. J.	1 460				Havlíčkův Brod— Příbyslav			+	
Nymburk—Poděbrady	1 173	+			Hradec Král.—				
Č. Budějovice—Hluboká n. V.	2 861		+		Třebechovice p. O.	1 781		+	
Tábor—Sezimovo Ústí	2 313	+	+		—Pardubice				+
Cheb—Františkovy Lázně	2 001				Nová Paka—Láz. Běláhrad			+	
Karlovy Vary—Sokolov				+	Náchod—Hronov	1 058			+
Ostrov—Jáchymov	1 225				Pardubice—Přelouč				+
Plzeň—Rokycany				+	—Chrudim				+
—Přeštice	1 277				Dobruška—Opočno		+	+	
—Dobřany	1 598		+		Jilemnice—Jablonec n. J.			+	
—Nýřany	1 483		+		Trutnov—Svoboda n. Ú.			+	
—Stříbro				+	Blansko—Adamov			+	

1) J. Maryáš zpracoval současně mapku Meziregionální vazby v dojížděce za službami, která obsahuje územní orientaci spádu mezi slabšími a silnějšími středisky základních obslužných regionů. Existence takového spádu nemusí ovšem zdaleka znamenat, že jde o zintenzívněné meziměstské vazby, spíše jde o důsledek přirozené hierarchizace služeb. Vysoká uzavřenost uvnitř okresů napovídá, že tajemníci leckdy mechanicky udávali okresní město. Na takovém spádu se pak mohou silně podílet zařízení administrativně vázaná, tj. s výslovným okresním rámcem své působnosti. Ve sféře volné vybavenosti může jít o běžný meziměstský rozptyl. Proto materiál ve smyslu tohoto příspěvku nepřebírám, i když je zřejmé, že v některých případech, zejména v zázemí velkoměst, malá města — střediska základních obslužných regionů zvýšené obslužné vztahy k hlavnímu jádru vykazují.

Tab. 2 (pokračování)

	IMDV	1	2	3		IMDV	1	2	3
—Boskovice		+			—Modra	3 835			
Brno—Blansko				+	—Bernolákovo	8 360		+	
—Slavkov	2 301				—Senec	5 429			+
—Židlochovice	2 243				—Trnava	1 079			+
—Ivančice				+	—Sládkovičovo	1 015			
—Kuřim	3 661		+	+	—Šamorín	7 418			
—Tišnov	2 229			+	—Dun. Streda	1 171			
Zlín—Otrokovice	6 896			+	Pezinok—Modra		+		
—Napajedla	1 259			+	Komárno—Kolárovo	1 198			
—Vizovice	2 520				Levice—Tlmače			+	
Val. Klobouky—Slavičín		+			Z. Moravce—Topolčianky	2 112		+	
Hodonín—Dubňany	1 729		+		Nové Zámky—Šurany	1 434			
Kroměříž—Chropyně			+		Senica—Myjava		+		
—Hulín			+		Holíč—Gbely			+	
Žďár n. S.—Nové					Trnava—Hlohovec				+
Město n. M.		+			Hlohovec—Leopoldov			+	
Frýdek—Místek—					B. Bystrica—Slov. Lupča	3 477		+	
—Frýdlant/O.	2 263				—Zvolen				+
—Třinec				+	Brezno—Podbrezová	1 026		+	
Třinec—Český Těšín	2 641	+		+	—Valaská			+	
—Jablunkov	9 823				Čadca—Krásno n. Kys.			+	
Karviná—Havířov	3 018			+	Tvrdošín—Trstená		+		
—Orlová	3 295			+	Martin—Sučany	2 161		+	
—Český Těšín	1 431			+	—Turany			+	
—Bohumín				+	Pov. Bystrica—Púchov				
Havířov—Orlová	1 174				Púchov—Beluša			+	
—Český Těšín				+	Dubnica n. V.—Nová				
Nový Jičín—Příbor				+	Dubnica	12 197			
Kopřivnice—Příbor	1 822				—Ilava		+		
Studénka—Bílovec		+			Prievidza—Bojnice	4 788	+	+	
Olomouc—Šternberk				+	—Nováky	3 093			
—Přerov				+	—Handlová				+
—Litovel				+	Hnúšťa—Tisovec			+	
—Uničov				+	Veľ. Krtíš—Modrý Kameň			+	
Opava—Kravaře	2 432		+		Zvolen—Sliač	1 844		+	
Ostrava—Bohumín	1 583			+	—Detva	2 123			+
—Orlová	1 677			+	—Hriňová	1 300			
—Havířov	27 801			+	Žilina—Kys. N. Mesto	2 023			
—Frýdek—Místek				+	—Martin				+
—Bílovec	1 590				—Bytča	1 120			
—Opava				+	Košice—Prešov				+
—Hlučín	31 142			+	—Moldava n. Bod.	1 788			
Přerov—Lipník n. B.				+	—Medzev			+	
—Hranice				+	Poprad—Kežmarok	1 553			+
Vsetín—Val. Meziříčí				+	—Svit	1 431			
Val. Meziříčí—Rožnov				+	Kežmarok—Spišská Belá			+	
p. R.					Prešov—Veľký Šariš	5 072		+	
Bratislava—Stupava	5 033		+		Rožňava—Plešivec			+	
—Malacky	2 980				Spiš. N. Ves—Levoča		+		
—Jur pri B.	9 063		+		Trebišov—Sečovce	1 076			
—Pezinok	8 177			+					

V dojíždce za prací zaujímají nejvyšší hodnoty IMDV směrově krajně asymetrické svazky vznikající mezi městem s obytnou funkcí a městem se soustředěním pracovních příležitostí. Vrcholů se dosahuje v případech, je-li tímto druhým městem jednak Praha, Bratislava, ale obě mu-

sí ustoupit Ostravě, v jejímž zázemí zachycují silné proudy pracovního pohybu města podstatně lidnatější než v zázemí obou metropolí. Dvojice s více až zcela vyrovnanými směry pohybu se uplatňují svým maximem (Zlín—Otrokovice) až na dvanáctém místě a i potom mnohem řidčeji. Použitá metodika umožňuje konstatovat, samozřejmě bez nároku na monopolní přesnost a způsob interpretace, že máme u nás celkem 89 městských dvojic se zvýšenými pracovními vztahy.

Ve sféře pohybu za službami lze analogicky takových dvojic vyznačit 124. Oba soubory se přitom prostupují (tj. u svazků měst se objevují obě hlediska) ve 48 případech. Zde tedy jde o nejreálnější dvojměstí. Ve struktuře vlastních obslužných vztahů je nejméně zastoupen stav nehierarchické meziměstské kooperace (17 případů). Výchozí podmínka, tj. rozdíly v občanské vybavenosti nezávislé na velikosti měst, byla u nás v podstatě překonána plánovitým řízením této sféry v závislosti na počtu obsluhovaných obyvatel. [Nelze rovněž přehlédnout, že se pohybujeme v souboru měst, kde určitý standard obslužné úrovně byl doplňujícím vymežujícím činitelem souboru.] Proto rozdíly vidíme obvykle jen u určitého dílčího druhu vybavenosti, nejčastěji v umístění nemocnic. Situace zapojení menšího města do obslužné sféry města většího charakterizuje 58 dvojic. Aniž bychom výsledky přeceňovali (podstatný význam má samo určení městských obcí v zázemích velkých center), lze říci, že vcelku dobře zastupují stav hierarchické obslužné kooperace. Ve třech dvojicích (Tábor—Sezimovo Ústí, Dobruška—Opočno a Prievidza—Bojnice) lze u menšího města pozorovat, že vedle převládajícího spádu k hlavnímu středisku disponuje některými obslužnými aktivitami, které vyvolávají i pohyb opačný. V Opočně a Bojnicích je to nemocnice, v Sezimově Ústí obchodní síť. Téměř stejně četné (56 případů) jsou svazky prostřednictvím dojížděky do škol. Absolutní orientace ukazatele však zvýrazňuje velká města.

Užitečných snad bude několik poznámek k hlavním urbanizovaným oblastem ČSFR.

Ve středních Čechách se působením Prahy vytváří ohromný meziměstský soustředěný spád, a to jak v pohybu za prací, tak za službami. Ke spojení s Prahou slouží zejména železnice s rychlou tzv. předměstskou dopravou; na nich leží většina nejintenzivněji spádujících měst (Úvaly, Roztoky, Říčany, Řevnice). Pracovní pohyb Praha—Kladno jako jediný v této oblasti zmírňuje vysokou směrovou nevyrovanost: z Prahy do Kladna vyjíždělo 1 007 osob, což odpovídá čtvrtině kladenské vyjížděky do Prahy.

V Severočeském kraji čilé pracovní vztahy zhodnocují vzájemnou blízkost měst zejména v pánevních okresech. Hlavní pozici má Teplicko; směrově vyrovnané vztahy vykazuje okresní město s Dubím a Duchcovem. Pevnou osou Mostecka je konurbace Most—Litvínov s těžištěm v chemických závodech Zhruba uprostřed, s nehierarchickou kooperací „sídlíštní“ vybavenosti Mostu s „klasickou“ vybaveností Litvínova, která je podporována společnou tramvajovou dopravou. Podobně dopravně spojený Liberec a Jablonec n. Nisou naopak kromě nadlimitní vzájemné dojížděky do škol „nevyšly“.

Situace v brněnské urbanizované oblasti je specifikována tím, že na rozdíl od Prahy a Bratislavy není pracovní vyjížděka z okolních měst do Brna podněcována takovou nabídkou pracovních příležitostí terciér-

ního sektoru a v průmyslu mají např. Adamov, Blansko, Kuřim podobnou strojírenskou specializaci, čímž je poněkud snižována pracovní výměna.

Ostravská průmyslová konurbace je v naší sídelní geografii jedinečná v tom, že v poválečném období tu vznikla nová, dnes lidnatá města bez odpovídající ekonomické základny. Proběhlo to jak v absolutním smyslu slova (Havířov), tak ve smyslu velkého rozšíření malého základu (Hlučín, Bohumín). Velké pracovní styky s Ostravou byly tudíž předvídaný již v zakládacích koncepcích. Havířov má rovněž intenzivní pracovní vztahy s Karvinou (vůči ní se částečně prosazuje i dojížďkově). Směrově vyrovnaný je vztah Karviná—Orlová, podobně jako většina ostatních „tangenciálních“ spojení konurbace (neuvažujeme-li Třinec). Z hlediska obslužných vazeb je charakteristické, že všechna zdejší města vyhověla kritériím centra základního obslužného regionu, a tak pro svazky zbývá měření jen dojížďkou do škol; tento jev je častý.

Hlavní město Slovenska je do 30—40 km obklopeno malými městy; i když většina z nich má historický urbánní základ, jejich vzrůst na reálnou městskou úroveň silně Bratislava ovlivnila, především obytně-decentralizačními podněty. Pohyb za prací je pak nutným důsledkem. Zapojení Juru pri Bratislave, Bernolákova a Pezinku odpovídá první desítku celostátně nejvyvinutějších indexů. Jen Pezinok dokáže docílit směrový poměr 1 : 7, jinde je to okolo 1 : 20. Počáteční úroveň zvýšených pracovních vztahů sahá do značných vzdáleností, větších než u Prahy. Rovněž 484 žáků, studentů a učňů denně se pohybujících mezi Bratislavou a Trnavou je nejvyšší počet na takovou vzdálenost v ČSFR. Hierarchická orientace obslužného spádu do Bratislavy vyznačuje především metropoli nejbližší města.

V zázemí Košic se zvýšené meziměstské vztahy uplatňují málo, zřejmě hlavně proto, že jako městské zde byly charakterizovány jen nečetné obce. Mezi městy jsou tak poměrně velké vzdálenosti.

## 5. Závěr

Dosažený stav a další vzestup sociálně geografických vztahů mezi městy celkově souvisí s urbanizačním procesem, který se u nás stále výrazně teritoriálně projevuje. Převažující extenzivnost naší urbanizace nese s sebou pokračující přerozdělování obyvatelstva, občanské vybavenosti i ekonomických aktivit z venkova do měst, města se tím stávají stále významnějšími body celkové organizace území. Po připojení okolních obcí představují i rozlehlé obvody státní správy základního stupně. Mezi socioekonomickými aktivitami, které jsou nyní více než dříve soustředěny ve městech (reálně i formálně podle administrativních hranic), přibývalo přirozeně i těch článků, které potřebují vzájemné svazky; tím se konsolidovaly a posílily podněty meziměstských vztahů. Je pravidlem, že dynamické části určitého celku preferují své vzájemné svazky před svazky s ostatními částmi.

Vícestranné, „plošné“ extenzivně-urbanizační podněty zvýšených meziměstských svazků můžeme odvodit v území uhelných pánví a koncentrace těžkého průmyslu se vzájemně se doplňující socioekonomickou strukturou. Tyto oblasti (Ostravsko, SHR) můžeme označit za první typ



charakteristického územního průmětu maxima sledovaného jevu. Druhým typem jsou pak metropolitní urbanizované oblasti Prahy a Bratislavy, v menší vyvinutosti i Brna a Plzně. Městskou extenzivní progresi (doplněnou specificky o charakteristický komplex služeb) zde reprezentují v podstatě jen ústřední města, která zároveň delimitují část svých obytných funkcí do svého zázemí. Intenzivní vztahy tamějších menších měst s hlavním centrem pak vycházejí ze základní a nejefektivnější funkční diferenciaci, „bydlení—práce“.

Naopak nejméně pokročilými oblastmi z hlediska sledovaného jevu jsou ta území, kde dosud bez významnějších modifikací funguje klasický systém město—zázemí. Tam obvykle bývá i větší vzdálenost měst.

#### Literatura:

1. ANDRLE, A., SRB, V.: Nová koncepce pojmů město a venkov a její význam pro geografii. Sborník ČSGS, 93, Praha, Academia 1988, č. 2, s. 103—115, č. 4, s. 252—264.
2. BÍNA, J.: Urbanizované sídelní systémy město—zázemí v Československu. Sborník ČSGS, 91, Praha, Academia 1986, č. 3, s. 177—188.
3. BÍNA, J.: Vývoj osídlení v ČSSR a jeho územní prognóza. In: Pracovní hypotéza územní prognózy vybraných celků sociálně ekonomické sféry ČSSR k roku 2010. Geografie, teorie — výzkum — praxe, 8, Brno, GGÚ ČSAV 1987, s. 140—168.
4. BLAŽEK, M.: Vymezení urbanizovaných území v ČSR. Výzkumná zpráva. Brno, GGÚ ČSAV 1969, 19 s.
5. ČTRNÁCT, P.: Diferenciace vývoje měst v ČSR v letech 1961—1980. In: Problémy osídlení a migrace. Praha, Čs. sociologická společnost při ČSAV a Čs. demografická společnost při ČSAV 1983, s. 13—30.
6. GRĚGORČIK, J., PŘÍKRYL, Z.: Koncepce rozvoje regionálních měst a jejich regionů. Výzkumná zpráva. Brno, Výzkumný ústav výstavby a architektury 1973, 118 s.
7. HAMPL, M., JEŽEK, J., KÜHNL, K.: K problematice vymezení a hodnocení urbanizovaných prostorů v ČSR. In: Sborník prací, 8, Brno, GGÚ ČSAV 1984, s. 73—102.
8. HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K.: Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Praha, Univerzita Karlova 1987, 254 s.
9. HLADKÝ, M., SILVAN, J.: Teoreticko-metodologické východiská scénára dlouhodobého rozvoje osídlení ČSSR. In: Urbanita, 44, Bratislava, Alfa 1984, s. 97—108.
10. MARYÁŠ, J.: Dojíždka do škol a za službami. In: Atlas obyvatelstva ČSSR. Brno, GGÚ ČSAV 1987, list III/2.
11. MARYÁŠ, J.: Občanská vybavenost — služby, zdravotnictví. In: Atlas obyvatelstva ČSSR. Brno, GGÚ ČSAV 1987, list IV/2.
12. MILERSKI, O.: Vymezení aglomerací v ČSR z hlediska potřeb oblastního plánování. Sborník ČSGS, 87, Praha, Academia 1982, č. 3, s. 185—195.
13. MOHS, G.: Das Ballungsproblem beim Aufbau des Sozialismus. Wiss. Zeitschr. d. Karl Marx.-Univ., 13, Leipzig 1964, č. 3.
14. Seznam obcí městského charakteru stanovených Federálním statistickým úřadem pro zpracování sčítání lidu 1. II. 1980 podle krajů a okresů. In: Statistický lexikon obcí ČSSR, Praha, SEVT 1984, díl II, s. 1 707—1 711.
15. SCHLIEBE, K., TESKE, H. D.: Verdichtungsräume — eine Gebietskategorie der Raumordnung. Geogr. Rundschau, 9, Braunschweig, Univ.-Verlag 1970, 140 s.
16. TOUŠEK, V.: Pracující ve službách, dopravě a spojích. In: Atlas obyvatelstva ČSSR. Brno, GGÚ ČSAV 1987, list II/4.
17. VAISHAR, A., ZAPLETALOVÁ, J.: Ke správnosti využití statistického vymezení města v geografii. Sborník ČSGS, 94, Praha, Academia 1989, č. 2, s. 103—106.

## Summary

### THE CZECHOSLOVAK TOWNS WITH INTENSIVE INTERRELATIONS

A new feature of Czechoslovakia's settlement system is the permanent growth of socio-geographical relationships between towns. In the paper attention is paid to the degree attained of this trend and to the establishment of regions in which it manifests itself most distinctly. Couples of towns are evaluated presenting intensified interrelations in two spheres: in commuting of the population to work and in prevailing trips of the inhabitants to services. In the first sphere many statistical data are available. This is why the evaluation is based here on a mathematical index whose basis is the total of people commuting to work from the town A to B and from the town B to A. This basis was modified by following coefficients: the distance between the towns and the share represented by commuters to the other town in the population number of the respective town. The evaluation of intensive service relationships (2nd sphere) is constructed as: a) a potential hypothesis following from the uneven distribution of service facilities, b) an intensive relationship of the smaller town to the larger one, c) an interurban movement of pupils and students to schools. In Table 2 all couples of towns were involved which fulfilled at least one of the indices mentioned.

The territorial analysis has shown that an intensification of socio-geographical relationships between towns occurs 1. in the region of coal basins and concentrations of heavy industry, 2. in the urbanized regions of Praha and Bratislava, to a smaller extent even in those of Brno and Plzeň. The first type of the region is predominantly homogeneous, the second one distinctly nodal a partner in intensive relationships is for all towns the main nucleus. The regions least advanced from the viewpoint of the investigated phenomenon are on the contrary the regions where the classical system town — hinterland is working so far without more significant modifications.

*(Pracoviště autora: Geografický ústav ČSAV, Mendlovo nám. 1, 662 82 Brno).*

*Došlo do redakce 29. 3. 1988*

*Lektoroval Ján Verešik*