

Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj



Jakub TRENDÁ

Vliv železnice na rezidenční suburbanizaci v zázemí
Prahy: příklad Černošic

The Influence of Railways on Residential
Suburbanization in the hinterland of Prague:
the example of Černošice

Diplomová práce

Praha 2016

Vedoucí diplomové práce: Doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací zpracoval samostatně, pod vedením školitele Doc. RNDr. Miroslava Marady, Ph.D., a že jsem uvedl a řádně citoval všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 24. 4. 2016

Podpis:

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu diplomové práce Doc. RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za rady a náměty k mé diplomové práci. Dále bych chtěl poděkovat zejména rodičům za velkou podporu při psaní diplomové práce.

Abstrakt

Vliv železnice na rezidenční suburbanizaci v zázemí Prahy: příklad Černošic

Cílem diplomové práce si je vysvětlení vlivu železnice na podobu a průběh rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy od svých počátků do současnosti. Hodnocení vlivu bylo zkoumáno na základě 3 hlavních faktorů, které jsou v práci zkoumány. Prvním faktorem, kterým se práce zabývá, je vliv železnice na populační vývoj sídel ve vztahu k rezidenční suburbanizaci. Druhým faktorem je ověření existence železničního suburbia v zázemí Prahy na příkladu Černošic. Třetím faktorem je vliv železnice na způsob vyjíždky obyvatel. V diplomové práci byla použita kvalitativní i kvantitativní metody. Například byla použita statistická analýza dat a informace zjištěné z archivních materiálů.

Klíčová slova: železnice, rezidenční suburbanizace, Černošice, zázemí Prahy

Abstract

The Influence of Railways on Residential Suburbanization in the hinterland of Prague:
the example of Černošice

The target of the diploma thesis is to explain the long term influence of railway on the feature and development of residential suburbanization within the hinterland of Prague. The influence was assessed on the set of information found in the literature and 3 main factors which the thesis deal with. The first factor is the influence of railway on the development of population in relation to residential suburbanization. The second factor is the verification of the existence of railway suburb in the hinterland of Prague in the case of Černošice. The third factor is the influence of railway on the decision making of chosen mode of transport used for commuting. Qualitative and quantitative data were used in the thesis. Statistical data analysis was used as well as the information found in the archives.

Keywords: railway, residential suburbanization, Černošice, the hinterland of Prague

Obsah

1.	Úvod	9
2.	Problematika vlivu železnice na rezidenční suburbanizaci v literatuře	11
2.1	Vliv železnice na populační vývoj sídel	11
2.2	Železniční suburbium	12
2.3	Vliv železnice na způsob vyjížděky obyvatel	15
2.4	Vliv železnice a dopravní dostupnosti na sídla	16
2.5	Vývoj rezidenční suburbanizace ve vztahu k železnici	17
2.6	Podpora rezidenční suburbanizace železničními společnostmi	19
2.7	Koncept zahradních měst	20
2.8	Role automobilismu	21
3.	Charakteristika rezidenční suburbanizace	23
3.1	Stručná charakteristika období rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy	23
3.1.1	Rezidenční suburbanizace před první světovou válkou	23
3.1.2	Meziválečná rezidenční suburbanizace	24
3.1.3	Rezidenční suburbanizace v období socialismu	25
3.1.4	Současná rezidenční suburbanizace	26
3.2	Rezidenční suburbanizace v Černošicích	26
3.2.1	Význam rezidenční suburbanizace pro Černošice	26
3.2.2	Příčiny rezidenční suburbanizace v Černošicích	28
4.	Metodika	29
4.1	Vymezení pojmu rezidenční suburbanizace	29
4.2	Vymezení zájmové oblasti pro výzkum rezidenční suburbanizace	30
4.3	Vývoj územního členění Černošic	31
4.4	Určení vybavenosti obce železnicí	32
4.5	Kritika dat ze Sčítání lidu, domů a bytů	33
4.5.1	Kritika dat o počtu obyvatel	33
4.5.2	Kritika dat o vyjížděce obyvatel	33
4.6	Zpracování dat v programu SPSS	34
4.7	Tvorba mapového podkladu	36
5.	Vliv železnice na populační vývoj obcí	41
5.1	Populační vývoj obcí v zázemí Prahy	41
5.2	Populační vývoj Černošic	45
5.3	Ověření vlivu železnice na změnu počtu obyvatel	

	na základě statistické analýzy dat	51
5.4	Souhrn poznatků o vlivu železnice na populační vývoj obcí	52
6.	Vliv železnice na změnu rozlohy zastavěných ploch	54
6.1	Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích	54
6.2	Souhrn poznatků o vlivu železnice na změnu rozlohy zastavěných ploch	59
7.	Vliv železnice na způsob vyjížděky obyvatel	61
7.1	Vyjížděka obyvatel ze zázemí Prahy	61
7.1.1	Přepravní proudy	61
7.1.2	Role železnice ve způsobu vyjížděky obyvatel	65
7.1.3	Dopravní chování suburbanitů ve vztahu k vybavenosti sídel železnicí	67
7.1.4	Změny dopravního chování suburbanitů mezi lety 2001 a 2011	70
7.2	Dopravní chování obyvatel Černošic	75
7.3	Souhrn poznatků o vlivu železnice na způsob vyjížděky obyvatel	78
8.	Závěr	79
9.	Seznam literatury	82
9.1	Tištěné zdroje informací	82
9.2	Elektronické zdroje informací	85
10.	Přílohy	88

Mapa 1: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích mezi lety 1840 a 2013

Mapa 2: Rozloha zastavěných ploch v Černošicích v roce 1840

Mapa 3: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích do roku 1932

Mapa 4: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích do roku 1951

Mapa 5: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích do roku 1992

Mapa 6: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích do roku 2013

Mapa 7: Intenzita místní meziobecní železniční a autobusové dopravy
v Praze a jejím zázemí v roce 2013

Mapa 8: Podíl železniční dopravy na vyjížděce obyvatel v roce 2001

Mapa 9: Podíl železniční dopravy na vyjížděce obyvatel v roce 2011

Mapa 10: Vývoj podílu železniční dopravy na vyjížděce obyvatel mezi lety 2001 a 2011

Mapa 11: Vyjížděka obyvatel podle dopravních módů a jejich kombinací v roce 2001

Mapa 12: Vyjížděka obyvatel podle dopravních módů v roce 2011

Mapa 13: Vývoj podílu veřejné dopravy na vyjížděce obyvatel mezi lety 2001 a 2011

Seznam grafů

Graf 1: Relativní změny počtu obyvatel obcí se železnicí a obcích bez železnice v zázemí Prahy mezi lety 1869 a 2011	41
Graf 2: Relativní změny počtu obyvatel Černošic a obcí v zázemí Prahy mezi lety 1869 a 2011,.....	46

Seznam tabulek

Tab. 1: Změna podílů dopravních módů mezi lety 2001 a 2011 na vyjížděce obyvatel ..	73
---	----

Seznam obrázků

Obr. 1: Fröhlichova vila od architekta Jana Kotěry, objekt postaven v letech 1902 – 1903, Střední ulice, Černošice	24
Obr. č. 2: Dům advokáta Samuela, objekt postaven v letech 1903 – 1904, Střední ulice, Černošice	27
Obr. č. 3: Rodinný dům z meziválečného období, ulice Boženy Němcové, Černošice	51
Obr. č. 4: Rodinný dům postavený po roce 2006, Smetanova ulice č. p. 1011, Černošice	59
Obr. č. 5: Rodinný dům postavený v rámci developerského projektu po roce 2000, Leknínová ulice, Černošice	75

Seznam použitých zkratk

ČD	České dráhy
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK ...	Český úřad zeměměřický a katastrální
GIS	Geografické informační systémy
SŽDC ...	Správa železniční dopravní cesty
ÚAZK ...	Ústřední archiv zeměměřický a katastrální
SLDB ...	Sčítání lidu, domů a bytů

1. Úvod

Cílem diplomové práce Vliv železnice na rezidenční suburbanizaci v zázemí Prahy: příklad Černošic je posouzení vlivu železnice na podobu a průběh rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy od nejstarších fází rezidenční suburbanizace po současnost.

Práce je rozdělena do třech věcných oblastí vlivu. Prvním tématem je hodnocení vlivu železnice na populační vývoj sídel ve vztahu k rezidenční suburbanizaci. Druhým tématem je ověření existence železničního suburbia v zázemí Prahy na příkladu Černošic. Touto otázkou se zabýváme zejména z toho důvodu, že železniční suburbium je typ sídla, který sice je v zahraniční literatuře popsán, ale v zázemí Prahy dosud nebyla jeho existence ověřena. Třetím tématem je vyhodnocení vlivu železnice na způsob vyjížděky obyvatel.

Souvislost mezi železnicí a suburbanizací byla zkoumána v zázemí Prahy z toho důvodu, že se jedná o oblast přímo ovlivňovanou velkoměstem, tudíž se dekoncentrační procesy v tomto území projevovaly a dosud projevují. Je zajímavé sledovat souvislosti v čase a ve společenském kontextu. Zázemí Prahy bylo v práci definováno poměrně úzce z toho důvodu, abychom mohli vliv zkoumat pokud možno od počátku ovlivňování suburbanizace železnicí.

Pro detailnější pochopení všech těchto témat byl výzkum prováděn na příkladu Černošic, které jsou díky své výhodné dopravní poloze na železnici sídlem, kde předpokládáme výrazný vliv železnice na rezidenční suburbanizaci ve všech sledovaných obdobích. Černošice byly vybrány jako modelová lokalita i z toho důvodu, že se jedná o obec v zázemí Prahy, která z pohledu populačního vývoje mezi lety 1869 a 2011 relativně nejvíce vzrostla. Také se jedná o lokalitu, kde se rezidenční suburbanizace projevovala již od svých počátků.

Rezidenční suburbanizace je dnes jedním z nejvýraznějších procesů, který výrazně ovlivňuje geografickou organizaci společnosti Česka. Proto si myslíme, že výzkum vlivu železnice na rezidenční suburbanizaci má stále svou relevanci.

Práce se zabývá především vlivem železnice na suburbanizaci, méně již opačným vlivem suburbanizace na železnici. Přestože jsme si vědomi toho, že dráha i proces suburbanizace se ovlivňují oboustranně, v práci zkoumáme především to, jakým způsobem dráha ovlivňuje rezidenční suburbanizaci.

Pro správnou interpretaci vztahu mezi železnicí a suburbanizací a získání komplexního pohledu byl v práci kladen důraz na pestrost použitých metod. Pro analýzy byly použity jak kvalitativní, tak i kvantitativní metody výzkumu.

Prvním předpokladem pro pochopení sledovaného jevu bylo získání a vyhodnocení informací ze zahraniční a domácí literatury. Z tohoto důvodu jsou relevantní a zajímavá fakta v práci uvedena, zejména v kapitole č. 2. Byly také použity archivní materiály a z nich převzaty informace, které nejsou v běžné literatuře dostupné.

Na základě statistických dat ze sčítání lidu, domů a bytů mezi lety 1869 a 2011 byly kvantifikovány dlouhodobé populační změny obcí v zázemí Prahy ve vztahu k železnici a suburbanizaci a vytvořeny příslušné grafy, viz kapitola č. 5. Kapitola č. 6 obsahuje analýzu vývoje zastavěných ploch v Černošicích ve vztahu k železnici. Mapování bylo provedeno na základě archivních a aktuálních map zpracovaných v prostředí GIS. Poslední kapitola č. 7 přináší charakteristiku dopravního chování obyvatel při vyjížděce na základě dat ze Sčítání lidu, domů a bytů 2001 a 2011.

Z kvantitativních metod výzkumu byla použita statistická analýza dat pomocí testování hypotéz a spočítány koeficienty korelace. Položené otázky a výsledky testování jsou uvedeny v kapitolách č. 5.3., 7.2.3. a 7.3.

V neposlední řadě jsou součástí práce přehledné mapy zachycující stav a vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích, intenzitu železniční a autobusové dopravy, podíly a změny využití dopravních módů ve vyjížděce obyvatel. Vytvořené mapy názorně ilustrují procesy projevující se v prostoru. Třináct map je součástí příloh.

2. Problematika vlivu železnice na rezidenční suburbanizaci v literatuře

Před vlastní analýzou jsme vycházeli z dostupné literatury pro získání celkového přehledu o jednotlivých faktorech, které působily v různých obdobích na vývoj vlivu železnice na rezidenční suburbanizaci. Vliv železnice na rezidenční suburbanizaci může být zkoumán na základě mnoha faktorů. V rámci zjišťování vlivu na základě literatury byly jako faktory, které v kapitole uvádíme, vybrány tyto: Vliv železnice na populační vývoj sídel, železniční suburbia, vliv železnice na způsob vyjížděky obyvatel, vliv železnice a dopravní dostupnosti na sídla, Podpora rezidenční suburbanizace železničními společnostmi. Vzhledem k vysoké roli automobilismu pro fungování současných suburbií jsme tento fenomén stručně uvedli.

Pro nás jsou klíčovými směry, kterými se budeme v práci dále věnovat, výzkum vlivu železnice na populační vývoj sídel a vliv železnice na způsob vyjížděky obyvatel. Tyto směry odpovídají kapitolám č. 5 a 7, které jsou v práci uvedeny. Přítomnost železničního suburbia v zázemí Prahy byla ověřována na základě dat zjištěných z analýzy změn rozlohy zastavěných ploch v Černošicích. Pokud by toto sídlo splňovalo další definiční znaky železničního suburbia, mohly bychom se domnívat, že Černošice jsou skutečně železničním suburbiem (Fishman 1987).

Ostatní vlivy železnice na rezidenční suburbanizaci v práci uvádíme pouze na základě dostupné literatury, protože nepovažujeme za účelné se zabývat příliš širokým spektrem faktorů. V práci je prováděna analýza vlivu železnice na rezidenční suburbanizaci na základě 3 hlavních faktorů. Těmito faktory je vliv železnice na populační vývoj sídel ve vztahu k suburbanizaci, vliv železnice na změnu rozlohy zastavěných ploch a vliv železnice na vyjížděku obyvatel.

2.1 Vliv železnice na populační vývoj sídel

Vliv železnice na populační vývoj sídel v souvislosti s rezidenční suburbanizací byl v literatuře (Bartušek 1978) studován na základě časové řady o vývoji počtu obyvatel mezi lety 1869 a 1970 v zázemí Prahy. Z údajů vyplývá, že železnice měla prokazatelný pozitivní vliv na populační růst sídel nacházejících se na železnici. V zázemí Prahy můžeme největší populační přírůstky obcí zaznamenat u tratí, které vedou environmentálně atraktivními oblastmi zvláště na jihu, jihozápadě a východě. Sídla, kde železnice nejvíce podpořila rezidenční suburbanizaci, můžeme nalézt koncentrované kolem železničních tratí Praha – Benešov u Prahy, Praha – Vrané nad Vltavou, Praha – Beroun a Praha – Poříčany (Bartušek 1978).

O pozitivním populačním vývoji sídel ve vztahu k železnici svědčí konstatování (Mumford 1989, s. 503), že „Suburbia postavená mezi lety 1850 a 1920 vděčila své existenci primárně železnici.“ Nové suburbánní lokality seskupené podél železničních tratí, však byly tím, jak se nové objekty stavěly v docházkové vzdálenosti od zastávky, prostorově limitovány. Je tedy zřejmé, že s prostorovým omezením a koncentrovanější povahou zástavby byla nová sídla populačně limitována. V zastavěném území nebyly k dispozici volné parcely pro další výstavbu v blízkosti železniční stanice či zastávky a z tohoto důvodu se nová výstavba koncentrovala do další lokality na trati, zpravidla kolem další zastávky ve větší vzdálenosti od města.

O populačním limitu suburbánních sídel se můžeme dále dočíst (Mumford 1989, s. 503), že „Tato suburbia, natažená podél železnice, nebyla kontinuálně lokalizována a nebyla prostorná; bez legislativního rámce byla populačně i prostorově limitována. Největší suburbia vzácně dosahovala 10 000 obyvatel. Suburbia obvykle dosahovala méně jak 5 000 obyvatel. Například v roce 1950 Bronxville ve státě New York, typické suburbium obývané vyšší třídou, mělo 6 778 obyvatel, zatímco Riverside ve státě Illinois, založený v roce 1869, měl jen 9 153 obyvatel.“

Populační růst sídel v zázemí New Yorku a s ním spojený nárůst počtu vyjíždějících může dokládat počet prodaných traťových jízdenek. Například ze stanice Westport Station do New Yorku bylo v roce 1935 prodáno 318 jízdenek a v roce 1938 celkem 390. Počet prodaných jízdenek postupně stoupal až na 800 v roce 1949 a více než 1200 jízdenek v roce 1954 (Spectorsky 1955).

2.2 Železniční suburbium

Termín „železniční suburbium“ je typ sídla, který nebyl v české odborné literatuře dostatečně popsán. Při definování tohoto termínu vycházíme z dostupné zahraniční literatury (Fishman 1987; Hanlon 2010; Kellett 1979, Mumford 1989; Perkin 1971).

Železniční suburbium můžeme definovat jako specifický typ sídla vázaný na železniční dopravu. Jedná se o sídlo s většinou kruhovým půdorysem, ve kterém je zastávka vlaků umístěna zpravidla v centrální poloze. Kruhový půdorys sídla však může být narušen zvláště fyzicko-geografickými překážky. Díky lokalizaci suburbánních objektů je umožněna co možná nejkratší docházková vzdálenost k zastávce vlaků. Železniční suburbia vznikala v zázemí měst a zároveň zpravidla v přírodně atraktivních územích (Mumford 1989). Tato sídla vznikala v počátečních fázích suburbanizace v 19. a na počátku 20. století, kdy železnice

byla nejrychlejším a nejvíce se rozvíjejícím dopravním módem (Mumford 1989).

Termín železniční suburbium definujeme na základě anglicko-jazyčné literatury, kde se tento typ sídla označuje jako „railway suburb“ či „railroad suburb“. Jedná o termín, který se vyskytuje v zahraniční literatuře pojednávající o prvních fázích suburbanizace. V literatuře z britského prostředí je uváděn termín „railway suburb“ a můžeme na něj narazit například v těchto publikacích: Kellett 1979, Perkin 1971. V literatuře od amerických autorů můžeme nalézt termín „railroad suburb“, který je definičně shodný s britským termínem. Termín „railroad suburb“ můžeme najít například v publikacích: Hanlon 2010, Mumford 1989, Teaford 2008.

Železniční suburbia byla na příkladu londýnského zázemí velice vzácně lokalizována samostatně bez vazby na již stávající osídlení. Nově založená suburbia měla „tendenci se shlukovat kolem již existujících vesnic a menších měst“ (Kellett, 1979, s. 369). Původní sídla tak byla doslova pohlcena novou zástavbou. V 60. a 70. letech 19. století tak můžeme mluvit o suburbiích v zázemí Londýna, která měla napojení na železnici spíše jako o „vesnicích se železnicí“ než o opravdových železničních suburbiích (Kellett, 1979, s. 369). Zajímavé je zjištění, že v době, kdy soukromé drážní společnosti v Británii vlastnily na konci 19. a počátku 20. století železnici, tyto společnosti aktivně podporovaly růst železničních suburbií, aby tak zvýšily své zisky z přepravy osob (Kellett 1979).

O určité nutné vzdálenosti železničních suburbií od jádrového města svědčí následující tvrzení (Fishman 1987, s. 136), že „Potřeba vzdálenosti mezi buržoazními suburbii a rozrůstajícím se industriálním městem inspirovala změnu k vytvoření železničních suburbií.“ Proces rezidenční suburbanizace v okolí Philadelphie může být ilustrován na příkladu sídla Germantown. Ve 40. letech 19. století bylo postaveno několik tratí spojujících Philadelphii s uhelnými pánvemi ve východní Pennsylvanii. Tyto železniční tratě, směřující na sever od Philadelphie přes Germantown, podpořily rozvoj suburbanizace. U této vesnice byly postaveny buržoazní vily a postupně sídlo bylo přetvořeno na suburbium (Fishman 1987). V 50. a 60. letech 19. století se počet vil znásobil a objekty využívané původně na víkendy a o prázdninách byly transformovány na trvalé bydlení. Od 60. let 19. století již byly objekty využívané k celoročnímu bydlení (Fishman 1987).

O vzniku železničních suburbií v zázemí amerických měst se můžeme dočíst v publikaci (Teaford 2008, s. 3, 4), kde se píše „Avšak železnice, ne parník, byla původcem suburbia poloviny 19. století. Dovolovala Američanům bezprecedentní úroveň mobility a otevřela možnost semirurálního života těm městským pracujícím, kteří si mohli dovolit zaplatit jízdné. Výsledkem byly shluky suburbánních domů kolem vzdálených nádraží v městských

oblastech v celých Spojených státech.“ Kolem železničních stanic se tvořily železniční suburbia a železnice se stávala hlavním dopravním módem pro dojíždění ze zázemí do měst. V průběhu 19. století se s tím, jak postupovalo osvojování Ameriky novými obyvateli, se začala zakládat a rozvíjet i nová města ve střední a západní části USA. S rozvojem měst se šířila i suburbanizace, kterou můžeme od 60. let 19. století identifikovat i v zázemí Chicaga (Teaford 2008, s. 4): „Chicago se stávalo předním železničním centrem ve Spojených státech a tím i předním městem, kde se stavěla železniční suburbia.“

V okolí Chicaga se nachází pozoruhodná suburbánní lokalita, Riverside. Riverside byl postaven jako první architektonicky naplánované suburbánní sídlo ve Spojených státech. Toto suburbium bylo navrženo předním americkým architektem F. L. Olmstedem a postaveno v roce 1869 (Teaford 2008). Riverside byl „situován na dráze 9 mil západně od Chicaga a představoval podle jejích zakladatelů vzorové suburbánní sídlo.“ ... „Riverside obsahoval křivolaké ulice, velké pozemky, stromy, křoví a atmosféru venkova, kterou stále více požadovali bohatí Američané při hledání nového domova.“ (Teaford 2008, s. 7).

Trať Chicago – Aurora – Quincy byla otevřena v roce 1863. Podnikatel Emery E. Childs zakoupil půdu o rozloze 6,5 km² kolem železnice a založil společnost Riverside Development Company. Tato společnost si dala za cíl vybudovat zde novou suburbánní lokalitu. Riverside byl vybudován jako exkluzivně suburbánní sídlo na železnici se zakřivenými ulicemi s rozměrnými domy a velkými zahradami. Domy byly projektovány význačnými americkými architekty, jako byl například Daniel Burnham, Louis Sullivan, Calvert Vaux a Frank L. Wright. Od 60. let 19. století spojovaly Riverside s Chicagem vlaky pro dojíždějící. Riverside byl v této době poslední stanicí příměstského vlaku a umožňoval lidem uniknout z přeplněného, špinavého a hlučného Chicaga (Riverside, Community web site, History 1999–2014). Železnice umožnila rezidentům v Riversidu dostat se snadno do Chicaga (Riverside, Community web site, History 1999–2014).

Centrální náměstí sídla přitom bylo lokalizováno u železniční zastávky a v sídle byly založeny parky. Ve 20. a 30. letech 20. století dále pokračoval rozvoj sídla. Domy byly již budovány na menších parcelách, než v předešlém období. Riverside je do dnešní doby unikátním železničním suburbium, který se od okolní zástavby odlišuje svými zakřivenými ulicemi (Riverside, Community web site, History 1999–2014). Toto sídlo bylo postupem doby obklopeno novějšími chicagskými suburbii, které mají, na rozdíl od Riversidu, pravidelnou síť ulic směřujícími ve směru východ-západ a sever-jih.

O důrazu suburbanitů na zachování přírody v okolí železničního suburbia svědčí (Mumford 1989, s. 503), že „Železniční suburbium bylo nejdříve ochráněno od rozšiřování

nebo přehnaného růstu počtu obyvatel kvůli existujícímu přírodnímu pásu, který měl podobu užitkových zahrad, které zůstaly mezi suburbii a zvyšovaly rekreační potenciál.“ V málo členité krajině jižní Anglie v zázemí Londýna však mohly zahrady zvyšovat atraktivitu životního prostředí. Tyto zahrady kolem zastavěného území tak tvořily jakýsi prostorový limit zástavby a zároveň oddělovaly jednotlivá železniční suburbia od sebe (Mumford 1989).

Železniční suburbia můžeme pracovníčně členit na 2 kategorie – železniční suburbia vzniklá jako nová sídla a železniční suburbia postavená u již existujících sídel.

V práci se budeme zabývat, zda existují i v Česku železniční suburbia. Podle dostupných indicií, jako je například stáří zástavby v lokalitě, lokalizace sídla u železniční zastávky, koncentrace staré zástavby v docházkové vzdálenosti od železniční zastávky a suburbánní charakter sídla se domníváme, že definici železničního suburbia patrně splňují právě Černošice, příp. Klánovice.

2.3 Vliv železnice na způsob vyjížděky obyvatel

Význam železnice pro vyjížděku je zhodnocen například v (Ullrich 1938, s. 111): „Jedním z významných vlivů na dojíždění je také blízkost železnice, zatímco autobusy, jak bylo řečeno, jsou příliš drahé. Ta území sídel, která leží ve druhé a třetí zóně blíže k železnici, vykazují silnější dojížděku do Prahy než ostatní sídla. Tak jezdí z Klecánků, které se nacházejí v blízkosti Vltavy naproti železniční stanici Roztoky, relativně více osob za prací do Prahy než z Klecan. Z Klecan dojíždí dále více lidí než ze Zdib; z Hoštic a Vodochodů dojíždí více lidí než z Klíččan. Posledně jmenovaná obec díky její poloze na hlavní silnici a nízkému podílu původního obyvatelstva vysílá jen 4 % jejích obyvatel za prací do Prahy. Kromě její velké vzdálenosti od Prahy má těžká přístupnost železnice zcela rozhodující důležitost.“

Na dojížděce do Prahy se podílely ve větší míře nově příchozí oproti starousedlíkům, tj. lidé, kteří v obci žili před koncem roku 1918 (Ullrich 1938). Na konci 30. let 20. století žilo ve vymezených obcích 1426 rodáků (23 % z celkového počtu obyvatel), 985 starousedlíků (15,8 % z celkového počtu obyvatel) a 3 804 nově příchozích (61,2 % z celkového počtu obyvatel; vlastní výpočet z Ullrich 1938). Například z celkového počtu vyjíždějících do Prahy, 2 963 lidí, tvořili 23,4 % vyjíždějících rodáci, 10,5 % starousedlíci a 66,1 % nově příchozí. O důležitosti vyjížděky do Prahy z jednotlivých sídel svědčí vysoký podíl vyjíždějících z ekonomicky aktivních. Z 6215 zaměstnaných obyvatel vyjíždělo do Prahy za zaměstnáním 2 963 lidí (47,7 % zaměstnaných z obcí), 2 686 (43,2 % zaměstnaných z obcí) bylo zaměstnáno přímo v obci, zatímco 566 osob (9,1 % zaměstnaných z obcí) vyjíždělo do

jiné obce mimo Prahy (vlastní výpočet z Ullrich 1938).

Z tohoto přehledu vyplývá, že nově příchozí obyvatelstvo již vykazovalo denní dojíždku mnohem vyšší než původní obyvatelstvo, které většinou mělo místo pracoviště v obci trvalého pobytu nebo v jiné obci než v Praze. Z toho je zřejmé, že obce v meziválečném období prošly procesem rezidenční suburbanizace. Tento proces však byl prostorově ohraničen. Hranice, odkud lidé denně dojížděli do Prahy, je dávana do přímé souvislosti se železnicí. Vyjíždka prakticky ustává ve vzdálených sídlech bez přímého železničního spojení (Ullrich 1938).

Faktorem pro volbu dopravního módu pro vyjíždění hraje také vzdálenost, na kterou je vyjíždka uskutečňována. Ze sídel v zázemí Prahy, které se nacházely k Praze nejbližší, se lidé v meziválečném období dostávali zejména pěšky a na kole. Ze vzdálenějších obcí dojížděli hlavně vlakem a kupovali si levné dělnické týdenní jízdenky (Ullrich 1938).

V literatuře se také uvádí, že podíl vyjíždějících z celkového počtu obyvatel nemusí být vždy vysoký (Kellett 1969). Například v roce 1951 z Londýnských suburbií pravidelně dojíždělo 496 000 lidí z celkového počtu 2 413 000 obyvatel (Kellett 1979). Podobně z výsledků Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 (dále „SLDB 2011“) pro Česko můžeme pozorovat na příkladu Černošic, že do Prahy, centra dojíždky, denně dojíždí pouze 1677 lidí z celkového počtu 6 849 obyvatel. Z celkového počtu vyjíždějících do Prahy vyjíždí 1255 osob do zaměstnání (ČSÚ Dojíždka 2014). Tento údaj ze SLDB 2011 může však být do určité míry zkreslen tím, že data za počet vyjíždějících vykazovala poměrně vysokou non-response.

2.4 Vliv železnice a dopravní dostupnosti na sídla

Důležitost dopravní dostupnosti sídel ve vztahu k železnici dokazuje to, že způsob rozhodování suburbanitů o výstavbě nových domů v okolí New Yorku mohl vypadat i takto (Spectorsky 1955, s. 15): „60 minut bylo tolik, kolik plánoval na přesun do jeho kanceláře. 60 minut, říkal si pro sebe, se rovná přibližně 50ti mílím po železnici: položil kompas na bod mezi stanicemi Pennsylvania Station a Grand Central Station, hluboce se nadechl, a nakreslil kruh.“

Dopravní dostupnost je tedy zpravidla vnímána jako klíčový prvek pro rozvoj suburbanizace a udržování vazeb mezi městem a suburbii. Přesto v raných fázích suburbanizace mohla hrát roli i „nedostupnost“ zázemí měst. Zde je myšlena spíše cenová než dopravní

nedostupnost zázemí. Majetnější skupiny obyvatelstva se mohly prostorově separovat v suburbíích a vytvořit tak sídla bez méně majetných skupin obyvatelstva, které by dojížděly do města podobně jako tito noví rezidenti.

Odlíšná situace mohla nastat tam, kde rezidenční suburbia existovala již před příchodem železnice. Například v Hampsteadu, který se nacházel v tehdejší londýnském zázemí, byl příchod železnice vnímán často negativně. Obyvatelé se obávali, že železnice sníží status jejich sídla (Fishman 1987).

Pokud se podíváme na situaci v zázemí Prahy, pak vliv železniční dopravy a blízkost sídla k centru Prahy působil na rozvoj rezidenční suburbanizace i v těch lokalitách, kde životní prostředí již bylo značně pozměněno lidskou činností, zejména průmyslem a těžbou. Jako příklad takové lokality uveďme Radotín, který je dnes součástí Prahy, ale v polovině 20. století byl dosud samostatnou obcí. Místní cementárny a jiné průmyslové podniky (např. výroba důlních lokomotiv, motorů, akumulátorů, ventilátorů), jako i těžba vápence způsobovaly značné znečištění životního prostředí (zvláště vypouštění spalin a velkou prašnost). I přesto byla blízkost Prahy a dobrá dopravní dostupnost po železnici dostatečným stimulem pro výstavbu nových rodinných domů a vil městského charakteru. Do Radotína se stěhovaly zejména rodiny nižších úředníků, řemeslníků a zřízenců (Král, 1946). Byly vybudovány nové „městské zahradní čtvrti na svazích Velkého a Malého háje“ (Král 1946, s. 134). Dále byly v meziválečném období v Radotíně vybudovány i vily pro víkendové či letní pobyty, zejména u řeky.

Zajímavé jsou zmínky o výstavbě objektů v zázemí Prahy v meziválečném období, které však byly dopravně špatně dostupné, a to jen po silnici. Podle popisu (Král 1946) se jedná o osadu Kala, nové sídlo sestávající z velké většiny z vil postavených ve 30. letech 20. století. Tato osada je umístěná izolovaně, nepřiléhá k žádnému staršímu sídlu. Kala se nachází při silnici Roblín – Solopisky. O spíše rekreačním využívání vil svědčí sdělení (Král 1946, s. 143), že „Až sem pronikly pak již vily Pražanů a jiných občasných návštěvníků, kteří tu tvoří malou kolonii při silnici.“ Z tohoto popisu je zřejmé, že individuální doprava už v meziválečném období umožnila budování objektů i v místech s horší dostupností veřejné dopravy, protože individuální doprava již částečně dokázala tento problém vyřešit. V zásadě se však jedná spíše o výjimečný příklad nové výstavby, protože ta se stále koncentrovala zejména v bližší vzdálenosti k železnici.

2.5 Vývoj rezidenční suburbanizace ve vztahu k železnici

Důležitost železnice pro ranou fázi suburbanizace podtrhuje tvrzení (Fishman, 1987, s. 135),

že „Pokud klasická suburbia byla budována na těchto protikladech buržoazní civilizace, jejich vlastní podoba závisela na velmi specifickém typu industriální technologie: železnici.“

Rezidenční suburbanizace se šířila v 19. a na počátku 20. století ve směru od města především podél železničních tratí. Můžeme se například dočíst (Mumford 1989, s. 503), že „Velikost a měřítko suburbia nebyla úplně výsledkem volného (bezlimitního) plánování, které podporovalo výstavbu s nízkou hustotou osídlení. Existoval totiž přirozený limit pro rozšiřování jakékoliv takovéto komunity, která byla obsluhována železnicí. Železniční stanice byly od sebe vzdáleny 3 až 5 mil. Domy musely být lokalizovány do pohodlné docházkové vzdálenosti od železniční stanice.“

O vztahu železnice a rané suburbanizace se můžeme dále dočíst (Fishman, 1987, s. 136), že „Teprve ve druhé polovině 19. století developeři a rezidenti pochopili potenciál železnice pro suburbanizaci.“ O rozvoji suburbanizace podél dráhy vypovídá tvrzení, že (Fishman, 1987, s. 136) „Rozvoj nezbytně postupoval podél železničních tratí, ..., obyvatelé, kteří dojížděli, mohli výjimečně bydlet více jak 15 minut chůze od železniční stanice, takže rozvoj se uskutečňoval do určitých souvislých nódů organizovaných kolem stanice. To nevyhnutelně vytvořilo typ sídla – železniční vesnici – komunitu se svojí vlastní identitou, prostorově omezenou a obklopenou volnou krajinou, a to dalo jednotný styl železničním suburbii, které byly budovány kus po kuse.“

K rozvoji rané suburbanizace, která byla vázána na železnici, přispíval fakt, že železniční tratě bývaly zpravidla radiálně zaústěny do města (Fishman 1987). Dráhy, které směřovaly přímo do měst, tak mohly být využity pro příměstskou dopravu. Železniční tratě se ve městech zpravidla sbíhaly do centrální železniční stanice („hubu“), nebo byly alespoň lokalizovány u centra města (Fishman 1987). Železnice poskytovaly kapacitní spojení zázemí měst s městským centrem.

O vlivu zdokonalení dopravy a zavedení nového módu, železnice, na suburbanizaci svědčí následující text (Hanlon 2010, s. 19, 20): „Zdokonalení dopravy v preindustriálním městě znamenalo zjednodušení dopravy a pokles její ceny. Lepší cesty dovozovaly celoroční provoz za jakéhokoliv počasí, zatímco zlevnění či odstranění mýtného na mostech a silnicích zredukovaly cenu cestování dokonce i pro chodce.“ Dopravní prostředky založené na koňské síle (kočáry) přinesly zejména úsporu času. Železnice navíc vedle časové úspory znamenala významnou změnu pro celý charakter rezidenční suburbanizace. „Raná suburbanizace byla utvářena dopravními zlepšeními, které rozšířily rozsah suburbanizace.“ (Hanlon 2010, s. 20).

Železnice podpořila rozvoj suburbií i kolem přelomu 19. a 20. století. Elektrifikované železnice umožnily rozvoj suburbanizace i kolem Los Angeles a pomohly nebývale prostorově rozšířit zastavěné území (Teaford 2008, s. 12): „S většími vozy a větší rychlostí meziměstské elektrifikované železnice na počátku 20. století dále podporovaly „sprawl“ metropole. Všude, kde byly železnice, se stavěla rezidenční sídla, která utvářela formu zástavby, která se stala známou pro Jižní Kalifornii. Dlouho před výstavbou dálnic byli obyvatelé Jižní Kalifornie rozprostřeni podél elektrifikovaných meziměstských linek a realizovali svůj americký sen po rodinném domě.“

Význam železnice pro rozvoj suburbanizace je také ohodnocen v následujícím textu (Sýkora, 2003, s. 62): „K většímu rozvoji suburbanizace dochází až s technickým pokrokem v dopravě [Muller 1995]. Koncem 19. a v první části 20. století umožňuje rozvoj železnice oddělení pracoviště a bydliště na větší vzdálenost než je daná pěší docházkou a nové rezidenční lokality se podél tratí šíří do okolí měst ve Velké Británii i USA [Hall 1996]. K rozvoji příměstských rezidenčních satelitů v této době docházelo i v metropolitních oblastech Prahy či Budapešti a to zejména podél železničních tratí.“

O pozitivním či negativním vlivu na utváření aglomerací a růstu počtu obyvatel v zázemí těchto aglomerací se hovoří následovně (Musil, Ryšavý, Velíšková 1984, s. 45): „Teprve s rozvojem první fáze průmyslové revoluce a s rozvojem hromadné dopravy osobní i nákladní dopravy (železnice) se začala rozvíjet jádra dnešních aglomerací jako sídelní soustavy několika vzájemně propojených sídel poměrně těsně přiléhající k železničním tratím. V jejich směru přitom došlo k rozsáhlému rozšíření zázemí jádrového města.“ Železnice tak umožnila prostorové šíření vlivů města, avšak selektivně podél drah. Navíc železnice může mít pozitivní efekt na rozvoj sídel pouze tam, kde je zastávka či stanice. V místech, kde zastávka není, převažují spíše negativní efekty dráhy jako je hluk, případně znečištění emisemi z parních či diesellových lokomotiv. Mezi zastávkami tak působí „tunelový efekt“, naproti tomu automobil může zastavit prakticky na jakémkoliv místě běžné silnice, pokud to není přímo zakázané například zákazem zastavení. To má vliv například na vyšší výstavbu nových obchodů podél silničních komunikací.

2.6 Podpora rezidenční suburbanizace železničními společnostmi

Suburbanizace zvláště v raném období, kdy byla vázána především na železnici, se rozvíjela přednostně podél železničních tratí (Fishman 1987). Tento proces mohl probíhat buď „samovolně“ nebo byl záměrně podporován. Rezidenční suburbanizace byla v 19. století významně podporována zejména soukromými železničními společnostmi. Tyto společnosti měly tendenci podporovat suburbánní rozvoj podél svých železničních tratí v očekávání

vyšších přeprav a tedy i zisků z pravidelné dojížděky obyvatel suburbií. V praxi mohla tato podpora vypadat tak, že železniční společnost vybuďovala novou trať, na které bylo vybudováno nové suburbium.

Příkladem takového postupu je vybudování sídla Chesnut Hill u Pennsylvanie (Fishman 1987). Henry Howard Houston, přední člen představenstva soukromé železniční společnosti Pennsylvania Railroad, v 70. letech 19. století skoupil pozemky o rozloze 3000 akrů pro vytvoření nového sídla – suburbia. Prosadil, aby byla do sídla zavedena odbočná trať se zastávkami tak, aby sídlo dopravně obsluhovala. Časová dostupnost ze sídla do centra se zrychlila na 30 minut jízdy vlakem (Fishman 1987).

Dalším stimulem pro rozvoj rezidenční suburbanizace bylo snížení cen jízdenek a zavedení speciálních tarifů pro dojíždějící. Železniční společnosti v okolí Bostonu dokonce vypravovaly zvláštní vlaky, kterými zdarma vozily potenciální zájemce o stavbu suburbánních objektů do konkrétních lokalit (Binford 1985). Nezanedbatelnou roli hrála také reklama. Některé železniční společnosti dokonce prodávaly pozemky na stavbu rodinných domů v okolí železnice (Binford 1985). Významným stimulem bylo též zavádění nových spojů pro dojíždění obyvatel a tím zintenzivnění osobní dopravy.

Na příkladu železniční společnosti Buštěhradské dráhy můžeme vidět, že i v Česku mohly soukromé železniční společnosti podporovat pravidelnou dojížděku ze zázemí do centra města, a to speciálním snížením tarifů. Pro „Pražský obvod“ existovaly snížené měsíční traťové lístky i zpáteční jízdenky, a to mezi stanicemi Praha-Masarykovo nádraží a dnes Prahou-Veleslavínem, Prahou-Ruzyní a v současnosti již neexistující zastávkou Liboc (Österreichisches Kursbuch 1912).

2.7 Koncept zahradních měst

Koncept zahradních měst E. Howarda bývá často označován „za předchůdce současné podoby rezidenční suburbanizace“ (Ouředníček 2013, s. 37). Koncept zahradního města vychází z představy o nové formě prostorového růstu města. Místo dosavadního extenzivního růstu městského jádra a neregulované suburbanizace, který probíhal v 80. letech 19. století například v Londýně, měl být rozvoj regulován do nově vytvořených sídel v zázemí centrálního města (Howard 1960).

Zahradní město mělo představovat určitou formu suburbia. Zahradní města měla být stavěna v zázemí města, avšak oproti ostatním suburbiím mělo být zahradní město více nezávislé na centrálním městě. V rámci nového sídla měly být kromě obytných domů zastoupeny

také továrny a budovy, jako jsou školy a nemocnice. Zahradní města měla řešit především špatné podmínky bydlení v centrálním městě, jako jsou například malé domy, špatné hygienické podmínky, znečištění ovzduší apod. (Howard 1960).

Nově vzniklé sídlo, zahradní město, mělo být spojeno s centrálním městem přímou železniční tratí. Zároveň mělo být jinou železniční linkou spojeno s ostatními zahradními městy v zázemí centrálního města. Důležitost železnice v 80. letech 19. století podtrhuje fakt, že představovala nejrychlejší a nejmodernější dopravní mód. Sídlo mělo být napojeno na železnici spojující zahradní města navzájem odbočnou tratí, která měla sídlo kompletně obkružovat. Z okružní trati měly být vedeny vlečky přímo do továren, které měly být lokalizovány právě v sousedství okružní tratě.

Uvedme dva příklady zahradních měst, které se nacházejí severně od Londýna. Jsou to města Welwyn Garden City, založené roku 1920 (Howard 1960) a Letchworth, založený roku 1909 (Howard 1960). Oproti konceptu E. Howarda je železniční stanice v obou městech situována v samém středu města. Doba jízdy vlaku z Letchworthu na londýnské nádraží Kings Cross trvá 55 minut (National Rail Timetable 2014).

2.8 Role automobilismu

Automobilismus umožnil ve vztahu k rezidenční suburbanizaci rozvolnění vztahu mezi železnicí a lokalizací rezidenční suburbanizace. Od počátku druhé fáze průmyslové revoluce, kdy se začínají využívat automobily, je umožněno šíření aglomerací, tj. i procesu suburbanizace do oblastí mimo dráhy. Tyto oblasti byly zapojeny do fungování aglomerace méně než oblasti s dráhou. O rozvojových osách v souvislosti s rozvojem automobilismu svědčí následující údaj (Musil, Ryšavý, Velíšková 1984, s. 45), že „Teprve ve druhé fázi, s rozvojem využití elektřiny a automobilu, dochází k většímu plošnému rozptylu přírůstků obyvatelstva i do území mezi hlavními rozvojovými pásy.“

S rozvojem automobilismu se nová výstavba začala koncentrovat kolem silnic. To přetvořilo prostorovou strukturu suburbií, které začaly být lineárně natažené podél silnic a prvních dálnic. O proměně charakteru zástavby vypovídá například tvrzení (Mumford 1989, s. 506), že „Do té doby, co železniční zastávka a docházková vzdálenost od ní řídila růst suburbií, suburbia měla kompaktní formu.“

Z pohledu doby jízdy při dojíždění se používání automobilu nemuselo jevit jako výhodnější řešení oproti veřejné dopravě, včetně železnice. To mohlo být markantní v lokalitách do té doby dobře napojených veřejnou hromadnou dopravou, ať už vlaky nebo autobusy.

Jako svědectví o růstu míry automobilizace společnosti se můžeme dočíst (Mumford 1989, s. 506), že „příchod automobilu byl doprovázen záměrnou demontáží systému elektrické železniční dopravy. Ve více urbanizovanějších oblastech Ameriky, elektrická doprava, často v soukromém vlastnictví, stejně jako parostrojní železnice, dosahovala mnohem vyšší rychlosti než současné autobusy. Více než jako doplněk k veřejné železniční dopravě se auta stala jejím těžkopádným náhradníkem.“

Zintenzivnění automobilizace a nárůstu využívání aut před železnicí však mělo efekt nejen v nové lokalizaci objektů, které již nebyly vázány na železnici, ale i na zvětšující se závislosti na automobilu jako na prakticky jediném dopravním prostředku obsluhující lokality bez napojení na veřejnou hromadnou dopravu. Mobilita se začala uskutečňovat ne chůzí a používáním hromadné dopravy, ale využíváním automobilu. Suburbia tak ztratila svůj koncentrovaný charakter individuální zástavby kolem zastávky vlaků a více se rozvolnila do krajiny buď ve formě nové zástavby kolem stávajících sídel nebo ve formě zcela nových sídel (Mumford 1989).

Závislost obyvatel suburbií na automobilové dopravě však může být problémem pro lidi, kteří nemají auto a řidičské oprávnění nebo auto vůbec nemohou řídit. Takovými skupinami obyvatel jsou zejména děti a staří občané. Oproti železnici, kterou může použít kdokoli, kdo zaplatí jízdné, může auto řídit pouze osoba schopná takového úkonu. Pokud osoba nemůže řídit vůz, je odkázána na spolujízdu s člověkem, který je schopen řídit automobil. To výrazně podporuje vznik dopravní, potažmo sociální exkluze. Automobily na jednu stranu rozšířily území běžně dosažitelné, ale na druhou stranu znevýhodnila lidi, kteří nemohou auto řídit. Jako charakteristiku změn, které zapříčinila automobilizace, můžeme citovat (Mumford 1989, s. 506): „Auta ale udělala něco více, než že odstranila dřívější omezení a odstranila měřítko chodníků. To buď zdvojnásobilo počet aut, která rodina potřebovala, nebo přinutilo manželku žijící v suburbii dělat šoféra na plný úvazek.“

3. Charakteristika rezidenční suburbanizace

V této kapitole se zaměříme na proces suburbanizace v souvislosti se železnicí a měnicím se společenským kontextem v jednotlivých obdobích 19. až 21. století.

3.1 Stručná charakteristika období rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy

V rámci práce byly pro analýzu procesu suburbanizace v souvislosti se železnicí a měnicím se společenským kontextem identifikovány následující fáze suburbanizace v zázemí Prahy (Ouředníček 2013). Jednotlivá období jsme určili na základě společenských a historických faktorů (Ouředníček 2003). V zázemí Prahy proto definujeme tyto čtyři fáze suburbanizace: období před 1. světovou válkou, meziválečné období, rezidenční suburbanizace v období socialismu a současná suburbanizace datovaná pro účely této práce od roku 1989.

3.1.1 Rezidenční suburbanizace před první světovou válkou

Fáze suburbanizace před první světovou válkou se v zázemí Prahy projevovala zhruba od 80. let 19. století (Musil, Ryšavý, Velíšková 1984). Toto období je z pohledu dopravy a suburbanizace podstatné tím, že se jedná o období před příchodem automobilu a v začátcích automobilismu (Matoušek 2010). Železnice hrála dominantní roli v dopravě v období industrializace a ovlivnila i rezidenční suburbanizaci. V sídlech, kde se projevovala rezidenční suburbanizace, byly budovány především honosné vily. V tomto období se do procesu rezidenční suburbanizace zapojovaly především majetné skupiny obyvatel – vyšší třída a buržoazie. Toto období se však vyznačovalo různými formami užívání objektů. V rámci jedné obce bylo časté užívání domů obyvateli s pravidelnou celoroční dojížděnkou do Prahy, vedle toho v obci bydlela druhá skupina obyvatel, a to jen přes letní sezónu (např. od května do října), která do Prahy dojížděla jen v tomto letním období. Třetí skupinou je obyvatelstvo využívající objekty pouze k rekreaci. Za čtvrtou skupinu lze označit služebnictvo, které většinou nikam nedojíždělo (Podskalník, Brátka 1957).

Obr. č. 1 Fröhlichova vila od architekta Jana Kotěry, objekt postaven v letech 1902 – 1903, Střední ulice, Černošice



Zdroj: archiv autora

3.1.2 Meziválečná rezidenční suburbanizace

Tato fáze suburbanizace se již naplno a zřetelně projevila v zázemí Prahy (Ouředníček 2003). Tuto fázi suburbanizace můžeme datovat od roku 1918 v souvislosti s posílením významu Prahy po založení Československa, bytovou nouzí v poválečných letech a preferencí bydlení (Podskalník, Brátka 1957). V této době již celoroční bydlení začíná nabývat převahy nad ostatními způsoby využití vil a domků, jako je například druhé bydlení. Pro dojíždění stále hrála hlavní roli železnice, avšak se stoupající mírou automobilizace začalo stoupat i četnost využívání automobilu pro dojíždění (Moucha 1936). V meziválečném období se do procesu rezidenční suburbanizace zapojovaly i nižší společenské vrstvy. Razantní byl i nárůst počtu obyvatel v zázemí Prahy vyvolaný suburbanizací, zejména v obcích podél železnice (Historický lexikon obcí 2006). Toto období je ukončeno druhou světovou válkou, kdy dochází k zastavení výstavby v důsledku zákazu výstavby civilních objektů (Matoušek 2010).

Význam železnice pro meziválečnou suburbanizaci je zdůrazňován i současnými výzkumníky suburbanizace (Ouředníček 2003, Sýkora 2003). O vlivu železnice na lokalizaci meziválečné suburbanizace se můžeme dočíst, že (Sýkora, Mulíček in Stanilov a kol. 2014, s. 136): „Nové rezidenční lokality byly budovány za hranicemi města kolem železničních tratí radiálně od městského centra. Zahrnovaly přístavby k vesnicím pro nízkopříjmovou dělnickou třídu stejně tak jako sídla pro střední a vyšší třídu s honosnými vilami.“

O významu meziválečné suburbanizace pro některé dnes již pražské lokality či sídla v zázemí Prahy, například pro Černošice či Klánovice (Ouředníček 2003, s. 237): „U některých sídel představoval příliv zámožnějších obyvatel z města zřejmě rozhodující část jejich populačního růstu (Černošice, Klánovice).“

3.1.3 Rezidenční suburbanizace v období socialismu

Po konci druhé světové války ani po roce 1948 nedochází k opětovnému oživení meziválečné suburbanizace. Tento jev je způsoben zejména nedostatkem stavebního materiálu a později uplatňováním střediskové soustavy osídlení (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987). Středisková soustava osídlení preferovala především rozvoj menších měst a středně velkých, zvláště okresních měst. Například (Hampl 2005, s. 36) říká, že „Zcela byl proto potlačen i metropolizační a suburbanizační proces.“ V 50. letech 20. st. můžeme v zázemí Prahy u některých sídel zaznamenat populační růst, který je však způsoben přerozdělováním domů, bytů a nuceným umístěním nájemníků. V 70. a 80. letech 20. století můžeme v zázemí Prahy sledovat pozvolný nárůst stavební aktivity, který je však řádově nižší oproti suburbánní výstavbě v meziválečném období (Historický lexikon obcí 2006). Po druhé světové válce ve rostlo využívání autobusové dopravy pro dojížděku.

I přesto, že na úrovni Česka počet obyvatel mezi cenzy v letech 1950 a 1991 stoupal, populační vývoj obcí v zázemí Prahy byl v zásadě opačný. Zejména obce na železnici, které masivně populačně vzrostly do roku 1938 v souvislosti se suburbanizací, zaznamenaly mezi lety 1950 a 1991 stagnaci či dokonce pokles počtu obyvatel. V publikaci (Hampl 2005, s. 37) se můžeme dočíst, že „Jestliže v období 1950–1970 byly metropolizační a suburbanizační procesy výrazně utlumeny, pak v období 1970–1991, resp. 1970–1989 je oprávněné hovořit o kontrametropolizaci.“ Úbytek počtu obyvatel můžeme v letech 1950–1991 zaznamenat jak v obcích v zázemí Prahy, tak i například v obcích okresu Brno-venkov (Hampl 2005).

Přestože populace v suburbiích nerostla, atraktivita Prahy však zůstala i za socialismu

vysoká, což můžeme doložit na základě vysokým saldem dojíždky, která se realizovala i ze vzdálenějších obcí (Hampl 2005).

3.1.4 Současná rezidenční suburbanizace

V souvislosti se společenskými a ekonomickými změnami, které nastaly po roce 1989, se jen pozvolně opětovně rozvíjí proces suburbanizace. Podle publikace (Hampl 2005, s. 37) „Teprve v letech 1991–2001 dochází alespoň k určitému rozvoji suburbanizace a k nastartování „přirozených“ metropolizačních tendencí.“

V souvislosti s technologickými změnami v dopravě a vysokou automobilizací již nevidíme jasnou souvislost mezi lokalizací rezidenční suburbanizace přednostně do obcí vybavených železnicí. V zázemí Prahy probíhá rezidenční suburbanizace především formou urban sprawlu (Sýkora, Mulíček 2014). Nová zástavba je výrazně dekoncentrovaná a často lokalizovaná bez závislosti na umístění zastávek veřejné dopravy. Část výstavby je uskutečňována individuálními stavebními projekty, část je uskutečňována developery (Sýkora, Mulíček 2014). Současná fáze suburbanizace se vyznačuje vysokými přírůstkem obyvatel obcí v zázemí Prahy.

3.2 Rezidenční suburbanizace v Černošicích

3.2.1 Význam rezidenční suburbanizace pro Černošice

Černošice jsou z dlouhodobého pohledu obcí, která byla v zázemí Prahy zasažena suburbanizací relativně nejvíce. Černošice jsou mezi lety 1869 a 2011 relativně osmou populačně nejvíce rostoucí obcí v Česku (Historický lexikon obcí 2006). To při velkém počtu obcí nacházejících se na území Česka dokládá výrazné změny sociálního i fyzického prostředí lokality. Černošice jsou výjimečné z pohledu relativních změn obyvatelstva i na úrovni celého státu. Toto město je dlouhodobě druhou obcí v Česku s největším relativním růstem obyvatel, na jejíž růst měla rezidenční suburbanizace rozhodující podíl (Historický lexikon obcí 2006).

Černošice jsou jednou z nejatraktivnějších lokalit rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy. Význam této lokality podtrhuje fakt, s jakou intenzitou se proces rezidenční suburbanizace ve městě projevil (Moucha 1936). Dále se jedná o lokalitu s ranou fází suburbanizace, což také dokládá její význam a atraktivitu. Lze usuzovat, že více atraktivní lokality byly pro suburbánní typ bydlení vybírány dříve, než lokality méně atraktivní. V současné době je velké procento území zastavěné a oproti minulosti se nachází na katastru města mnohem méně volné plochy, která je vhodná pro potenciální stavbu objektů určených k bydlení (ČÚZK Katastr

nemovitostí 2016).

Rezidenční suburbanizace v Černošicích má velmi dlouhou, skoro 130 let starou tradici. V roce 1888 zde byla postavena první vila dnešního č. p. 278 v Karlické ulici (Podskalník, Brátka 1957, Město Černošice 2014). Na území dnešních Černošic se až do poloviny 19. století nacházely pouze dvě vesnice (Horní Černošice a Dolní Mokropsy) a jedna osada (Stará Vráž; Podskalník, Brátka 1957). Většinu rozlohy dnešních Černošic zabírala orná půda. V současné době je větší část území zastavěna a pouze velmi malá část rozlohy města spadá do kategorie orné půdy (ÚAZK Archivní mapy 2014). V současnosti jsou tři historická sídla spojena zástavbou a tvoří pouze jeden celek.

Obr. č. 2: Dům advokáta Samuela, objekt postaven v letech 1903 – 1904, Střední ulice, Černošice



Zdroj: archiv autora

3.2.2 Příčiny rezidenční suburbanizace v Černošicích

Rozhodující příčinu rezidenční suburbanizace je nutné hledat mimo Černošice, a sice v Praze. Na příkladu Prahy můžeme pozorovat dekoncentrační procesy, kterými je rezidenční suburbanizace součástí.

Ke konci 19. století se zhoršovalo životní prostředí v Praze do té míry, že část obyvatelstva začala cítit touhu po návratu do přírody. Lidé pořádali výlety do okolí Prahy a po vzoru aristokracie začali budovat první objekty v přírodě za městem (Sýkora 2003). Právě poptávka po bydlení v přírodě, krása řeky Berounky a lesů v okolí a přítomnost železnice byla rozhodující pro začátek rezidenční suburbanizace v Černošicích. Podstatnou roli samozřejmě hrála blízkost k Praze. Jistou roli mohla hrát také bohatá historie místa, např. nedaleko od Černošic se nachází zbytky hradu Kazín. V neposlední řadě v Černošicích nebyl průmysl, který by mohl mít negativní vliv na kvalitu životního prostředí (Podskálník, Brátka 1957). Podstatnou roli hrála také image lokality. Černošice byly (a stále jsou) považovány za exkluzivní lokalitu.

O stavebním rozvoji Černošic se můžeme dočíst (Král 1946), že sídlo vděčí za svůj rozvoj zejména výhodné poloze na Berounce, kde se mohou lidé přes léto koupat, tak lesům a dobré dopravě. O Horních Černošicích je k roku 1946 psáno (Král 1946, s. 144), že mají „Také velmi dobré spojení železniční značně frekventovanou tratí, probíhající Berounskou kotlinou a spojující Prahu s Berounem a Plzní, a nadto automobilovou silnicí podpořily rozkvět Horních Černošic. Ty dokonce se pak staly i trvalým sídlem mnohých úředníků, zaměstnanců a podnikatelů, pracujících v Praze a dojíždějících tam denně za svým povoláním. Tak se staly Horní Černošice součástí velkopražské oblasti. Dnes jsou obývány na 1200 trvalými obyvateli, kromě občasných a dočasných návštěvníků a zejména početných letních hostů.“

Hlavními důvody rozvoje Černošic v meziválečném období byla zejména bytová nouze v Praze, nižší životní náklady v zázemí Prahy, nižší ceny bydlení, půdy a bytové výstavby, stejně tak nižší daně a poplatky, a v neposlední řadě levná příměstská železniční doprava (Musil, Ryšavý, Velíšková 1984).

V současnosti jsou Černošice stále atraktivní lokalitou pro rezidenční suburbanizaci s více jak 7 tisíci obyvateli. Důvody růstu počtu obyvatel jsou obdobné, co v předchozích obdobích.

4. Metodika

4.1 Vymezení pojmu rezidenční suburbanizace

V naší práci budeme rezidenční suburbanizaci posuzovat rámcově podle této definice (Sýkora 2003, s. 57): „Suburbanizací se zpravidla rozumí růst města prostorovým rozpínáním do okolní venkovské a přírodní krajiny. Nejde však o každé rozšiřování zastavěného území, ale o takový rozvoj v okolí měst, který charakterizují přívlastky rozvolněný, rozptýlený či roztroušený. Suburbanizace je spojována s mnohem nižší hustotou osídlení, než existuje ve městě. Charakterizují ji samostatné nebo řadové, jedno až dvoupodlažní rodinné domky s vlastní zahradou, které obvykle vytvářejí sociálně homogenní rezidenční zóny.“

V práci se zabýváme především rezidenční suburbanizací, která se nachází v dostatečné vzdálenosti od jádra města. Proto se nebudeme zabývat takovými lokalitami, jako je Ořechovka, Hanspaulka či vilová čtvrť Vinohrad. Tyto lokality sice můžeme charakterizovat jako typ osídlení s rozvolněnou zástavbou a ve své době byly tyto lokality budovány na okraji města a rozbíhaly se do krajiny, což by řečené definici vyhovovalo. Dnes je však tato zástavba uvnitř centrální části Prahy. Toto osídlení budeme chápat jako součást města a jako jiný spíše typ bydlení oproti činžovním domům (Sýkora 2003).

Z dalších definic suburbanizace jmenujme například tuto (Ouředníček 2003, s. 236): „Podle mého názoru je suburbanizace jedním z druhů urbanizačních procesů, při kterém se obyvatelstvo a některé jeho aktivity stěhují z jádra města do zázemí.“ a (Ouředníček 2003, s. 235) „Proces suburbanizace můžeme vnímat jako součást procesu vývoje měst, tj. procesu urbanizace.“

V naší práci se však budeme rezidenční suburbanizací zabývat především v rámci okresů Praha-východ a Praha-západ podle starého vymezení. Nebudeme se zabývat vlastním růstem Prahy a jeho jádra, stejně tak komerční suburbanizací, například výstavbou obchodních center nebo skladů v zázemí Prahy. Podobně se nebudeme zabývat růstem měst-předměstí Prahy (například Smíchov, Žižkov, Vinohrady; Ouředníček 2003). V práci se také nebudeme zabývat růstem města v období socialismu, kdy se budovala zejména panelová sídliště. Tento typ výstavby nebudeme považovat za suburbánní, i když většinou probíhal na okraji měst, ale za rozšiřování kompaktního města. Panelové domy a obytné okrsky totiž byly projektovány jako městské prostředí (Fishman 1977). Kvůli zaměření práce na zázemí Prahy nebudeme také až na výjimky hodnotit suburbánní vývoj v administrativních hranicích hlavního města Prahy (tzv. vnitřní suburbia).

Na příkladu Černošic můžeme uvést, že starší objekty, které jsou dnes využívány jako suburbánní typ bydlení, nebyly před druhou světovou válkou využívány stejně. Z publikací můžeme usuzovat, že bydlení v Černošicích mělo 3 základní podoby (Podskalník, Brátka 1957; Moucha 1936). Jedná se o „klasickou“ rezidenční suburbanizaci, „semi-suburbanizaci“ a druhé bydlení. „Klasickou“ rezidenční suburbanizaci charakterizujeme jako celoroční bydlení v objektu s případným dojížděním do města. „Semi-suburbanizaci“ jako bydlení v Černošicích zpravidla pouze přes léto. V tomto období s případným dojížděním do města. Druhé bydlení je v současnosti uskutečňováno zejména v objektech určených k druhému bydlení (chaty) a omezuje se tak většinou na dny pracovního volna. V předválečném období ale některé vily sloužily jako objekty druhého bydlení, což je dnes spíše výjimečné (Podskalník, Brátka 1957). Druhým bydlením jsme se v práci nezabývali. „Semi-suburbanizaci“ jsme v práci neklasifikovali jako rezidenční suburbanizaci a dále jsme se jí také nezabývali.

4.2 Vymezení zájmové oblasti pro výzkum rezidenční suburbanizace

Rezidenční suburbanizaci budeme zkoumat především v bližším zázemí Prahy, protože předpokládáme, že rezidenční suburbanizace se zde projevovala ve všech hlavních fázích (Historický lexikon obcí 2006). Podobně se domníváme, že v této oblasti byla suburbanizace v průběhu moderní historie jedním z nejdůležitějších procesů (Ouředníček 2013).

Jako zázemí Prahy bylo definováno území okresů Praha-východ a Praha-západ podle starého vymezení do 31. 12. 2006. Toto vymezení zázemí Prahy bylo vybráno kvůli tomu, že se jedná o nejbližší okolí Prahy, kde předpokládáme, že se suburbanizační procesy projevovaly jak v dřívějších fázích, například v meziválečném období, tak i v současnosti (Historický lexikon obcí 2006). Při vymezení většího území by se do výběru dostávaly i obce, kde suburbanizační proces byl v zásadě menší či se projevoval pouze v jednom období. Cílem bylo spíše vymezení určitého pásu kolem Prahy, který jsme definovali jako jeho nejbližší zázemí, na kterém bychom mohli provádět výzkum vztahu železnice na suburbanizaci ve všech obdobích, kdy suburbanizace v zázemí Prahy probíhala.

Zejména okres Praha-východ podle současného vymezení vybíhá více na severovýchod a východ do oblastí, které podle našeho soudu jsou od Prahy dost vzdáleny. Suburbanizace se v těchto místech nejspíše neprojevovala ve všech obdobích. Podstatně širší vymezení zázemí Prahy by vedlo k riziku, že do zvolené oblasti by byla zahrnuta i sídla jako například Kralupy nad Labem či Kladno. Hlavním zdrojem růstu těchto měst totiž nebyla suburbanizace ve vztahu k Praze (Ouředníček 2003). Jako nevhodný pro vymezení zázemí Prahy byl identifikován čistě geometrický princip určitého vymezeného okruhu kolem Prahy.

Podobně nebylo zvoleno ani některé ze soudobých vymezení suburbánního zázemí Prahy, protože jedinými kritérii pro takovéto vymezení jsou pouze data o soudobé suburbanizaci, jako je například podíl vyjíždějících z ekonomicky aktivních obyvatel. Nakonec bylo zvoleno jako zázemí Prahy území okresů Praha-východ a Praha-západ podle vymezení do 31. 12. 2006 podobně, jako bylo použito například v člancích (Sýkora, Ouředníček 2007; Ouředníček 2003). Jsme si však vědomi toho, že v tomto vymezení se nachází také mikroregionální centrum s určitou autonomií na hlavním městě, což je Brandýs nad Labem-Stará Boleslav.

4.3 Vývoj územního členění Černošic

Pro pochopení procesů vztahujících se k území dnešních Černošic je důležité se zmínit o územním členění. Dnešní město Černošice se skládá ze třech historických sídel – Horních Černošic, Dolních Mokropes a Staré Vráže. Horní Černošice a Dolní Mokropsy byli až do 19. století vesnicemi a Stará Vráž osadou (Podskálník, Brátka 1957). Venkovský charakter zástavby se začal měnit až s výraznou stavební aktivitou od 80. let 19. století, kdy se v Černošicích začaly stavět vily městského charakteru.

Od poloviny 19. století se na území dnešních Černošic nacházely 2 obce – Horní Černošice a Dolní Mokropsy. Osada Stará Vráž patřila k obci Dolní Mokropsy. Od roku 1864 do roku 1920 byli Horní a Dolní Černošice spojeny v jednu obec, která se jmenovala Černošice, ale která měla podstatně jiné územní vymezení než dnešní Město Černošice, protože Dolní Mokropsy byli stále samostatnou obcí. Od roku 1920 byli Horní Černošice opět samostatné (Město Černošice 2014).

Když bylo postaveno v okolí černošické zastávky asi 20 vil, které se nacházely na katastrálním území Dolních Mokropes, požádali obyvatelé těchto vil o založení nové samostatné obce. Tato obec měla sestávat výhradně ze suburbánních objektů lokalizovaných jižně od dnešní zastávky Černošice. Žádosti však nebylo vyhověno a samostatná suburbánní obec nebyla ustavena (Pamětní kniha školy 1919).

Ve 20. let 20. století vzniklo na území Černošic nové sídlo pojmenované Nová Vráž. Toto sídlo bylo postaveno na katastrálním území obce Dolní Mokropsy (Podskálník, Brátka 1957).

S rostoucí stavební aktivitou v meziválečném období docházelo k postupnému zastavování dosud volných ploch mezi Novou Vráží, Horními Černošicemi a Dolními Mokropsy do té míry, že do začátku 50. let 20. se prakticky stavebně spojily Horní Černošice a Dolní Mokropsy.

Zástavba se šířila podél železniční tratě a ulice Dr. Janského (Podskalník, Brátka 1957).

V roce 1950 došlo k opětovnému sloučení Horních a Dolních Černošic a navíc byly připojeny i Dolní Mokropsy. Nová obec byla pojmenována Černošice a zahrnovala jak území dnešního města Černošice, tak i katastrální území Dolní Černošice. V roce 1969 byly Černošice povýšeny na město a vznikl zde Městský národní výbor. V roce 1974 však byly od města Černošice odděleny Dolní Černošice, které se staly součástí Prahy a od této doby patřily k Praze 5-Lipencům (Město Černošice 2014).

4.4 Určení vybavenosti obce železnicí

Ve statistických analýzách zjišťování vlivu železnice na suburbanizaci byly obce v zázemí Prahy rozčleněny do dvou kategorií. První kategorií jsou obce se železnicí a druhou obce bez železnice. Obce se železnicí byly vybrány jako ty obce, které se nacházejí na železniční trati a současně se na katastrálním území obce nachází železniční zastávka či stanice. Proto nebyly do skupiny obcí se železnicí zařazeny obce jako Káraný či Zápy, přes jejichž katastrální území sice železnice vede, ale nenachází se zde žádná železniční stanice či zastávka. Jako síť drah byly brány do výběru ty tratě, které jsou provozovány veřejnou osobní dopravou k roku 2016 (Jízdní řád 2016). Dále do této sítě byla přidána již neprovozovaná trať Čelákovice – Mochov, protože železnice po většinu období mezi lety 1869 a 2011 ovlivňovala populační vývoj Mochova.

Do skupiny obcí se železnicí byly zařazeny také ty obce, které sice na trati přímo neleží, ale jejich hlavní sídlo je lokalizované do 2 kilometrů od železniční stanice či zastávky nacházející se na katastrálním území jiné obce. Takovými případy jsou například Lety, jejichž centrum je 1,5 km od železniční stanice Řevnice a podstatná část zástavby je ještě blíže. Podobně byla do skupiny obcí se železnicí zařazena i obec Husinec, která se nachází na pravém břehu Vltavy. Obyvatelé této obce však mohou použít hned dvou železničních zastávek na protilehlém břehu Vltavy. K zastávce Řež vede ze severozápadní části obce lávka a pro přístup k zastávce Úholičky lze použít přívoz Úholičky – Husinec-Řež (Mapy.cz 2016).

Pro přesnost zde vyjmenujme všechny obce okresů Praha-východ a Praha-západ podle starého členění, které byly zařazeny do kategorie obcí se železnicí: Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Čelákovice, Černošice, Čisovice, Davle, Dobrovíz, Dobřichovice, Dolany, Hostivice, Hovorčovice, Hradištko, Hrusice, Husinec, Chrástany, Chýně, Jeneč, Jílové u Prahy, Jinočany, Kaliště, Kamenný Přívoz, Klínek, Kněževes, Kojetice, Lázně Toušeň, Lety, Libčice nad Vltavou, Lichoceves, Líšnice, Měchenice, Měšice, Mirošovice, Mnichovice,

Mníšek pod Brdy, Mochov, Nučice, Ořech, Petrov, Pohoří, Polerady, Roztoky, Rudná, Řevnice, Říčany, Senohraby, Strančice, Středokluky, Světice, Svrkyně, Trnová, Tuchoměřice, Úholičky, Úvaly, Vrané nad Vltavou, Všenory, Všestary, Zahořany, Zbuzany, Zeleneč, Zlonín.

Do skupiny obcí se železnicí byla zařazena i obec Dobrovíz, u které se však vliv železnice projevoval až od roku 1966 (Hudec 2006), kdy byly do obce zavedena železnice v souvislosti s přeložkou tratě Hostivice – Středokluky. Do obcí se železnicí byl zařazen i Mochov, kam už v současnosti veřejná osobní železniční doprava není vedena, ale kde železnice podstatnou dobu ovlivňovala populační vývoj obce. Z celkových 171 obcí obou okresů Praha-východ a Praha-západ podle starého členění patří do skupiny obcí se železnicí 59 obcí a do skupiny obcí bez železnice 112 obcí.

4.5 Kritika dat ze Sčítání lidu, domů a bytů

4.5.1 Kritika dat o počtu obyvatel

Jsme si vědomi toho, že historické srovnání populačního vývoje obcí v tak dlouhém časovém horizontu, jako je období mezi lety 1869 a 2011 s sebou nese několik metodických problémů (Historický lexikon obcí 2006). Nejdříve zmiňme fakt, že mezi lety 1869 a 1950 bylo zjišťováno přítomné obyvatelstvo. Mezi lety 1961 a 2011 bylo zjišťováno trvale bydlící obyvatelstvo. V roce 2011 byla ve statistických publikacích doplněna data i za obvykle bydlící obyvatelstvo. K roku 1869 bylo zjišťováno jen přítomné civilní obyvatelstvo. Tento fakt zkresluje statistiky zvláště v sídlech se stálou vojenskou posádkou. V případě okresů Praha-východ a Praha-západ se jedná zejména o Brandýs nad Labem-Starou Boleslav (Historický lexikon obcí 2006).

Pro srovnatelnost dat má však s ohledem na zaměření práce zcela zásadní význam termín (rozhodný okamžik) každého censusu mezi lety 1869 a 1950 (Historický lexikon obcí 2006). Po většinu tohoto období, kdy bylo zjišťováno přítomné obyvatelstvo, byla ve velké oblibě i rekreace a pobyt v rámci druhého bydlení v objektech v zázemí Prahy (Blažková a kol. 2014). Zejména v období mezi lety 1880 a 1950, kdy suburbanizace v zázemí Prahy se částečně prolínala s druhým bydlením či rekreací například v rámci životního stylu obyvatel jednoho domu, jsou zjištěné počty obyvatel do určité míry závislé na době konání censusu. Podle archivních dat totiž víme (Moucha 1936), že v meziválečném období se počet obyvatel v zázemí Prahy vždy dramaticky zvýšil v letním období zejména s obsazováním objektů druhého bydlení a pronajímáním letních bytů. Například na konci 20. let 20. století se počet obyvatel v Horních Černošicích v průběhu každé letní sezóny až zpětinásobil na 3 500 obyvatel (Moucha 1936). Většina censů proběhla mezi lety 1869 a 1950 v zimním

období, menší část na jaře či na podzim (Historický lexikon obcí 2006). Z toho plyne, že v datech není obsažen žádný extrémně vysoký počet přítomného obyvatelstva způsobený trávením letní dovolené či jinou formou rekreace v letním období v zázemí Prahy (Moucha 1936).

Rozhodný okamžik sčítání lidu zpravidla následoval o půlnoci mezi daty, která zde uvádím a následujícím dnem. Ve sčítáních lidu 1869 až 1910 byl rozhodný okamžik sčítání lidu vždy 31. 12. (Historický lexikon obcí 2006). V roce 1921 proběhlo sčítání lidu 15. 2. a v roce 1930 se uskutečnilo sčítání 1. 12. Sčítání lidu v letech 1950 i 1961 proběhla k 1. 3. Následující sčítání proběhla k 1. 12. 1970, 1. 11. 1980, 3. 3. 1991, 1. 3. 2001 a 25. 3. 2011 (Historický lexikon obcí 2006; ČSÚ Informace o SLDB 2011, 2015).

Pro srovnatelnost dat mezi sčítáními pracujeme pro rok 2011 s trvale bydlícím obyvatelstvem (ČSÚ Informace o SLDB 2011, 2015). Mezi lety 1869 a 1950 tedy data mohou být poněkud zkreslena i osobami bez trvalého bydliště v Černošicích (Historický lexikon obcí 2006). Pro přehlednost se pokusme identifikovat hlavní skupiny obyvatel bez trvalého bydliště v Černošicích. Část obyvatel tvořili majitelé letních vil se svými rodinami, popřípadě služebnictvem. Ti často trávili letní období v Černošicích a v zimním období se vraceli do Prahy. Druhou skupinu tvořili obyvatelé chat, pro které byla rekreace přes léto atraktivnější než zimní rekreace. Poslední skupinu tvořili lidé, kteří nevlastnili žádnou nemovitost v této lokalitě, ale přes letní období si pronajímali buď celý dům, byt či pouze místnost. I přesto, že zimní dovolená od 20. let 20. století získávala na oblibě, ve srovnání s letní dovolenou se této formě rekreace nevěnovalo takové množství lidí (Moucha 1936).

Z řečeného můžeme dovozovat, že sčítání lidu i mezi lety 1869 a 1950 podchytila na území Černošic hlavně trvale bydlící obyvatelstvo. Proto by data o počtu obyvatel na území Černošic za roky 1869 až 1950 měla být srovnatelná s počtem obyvatel mezi lety 1961 a 2011 (Historický lexikon obcí 2006; ČSÚ Dojíždka 2014).

4.5.2 Kritika dat o vyjížděce obyvatel

V práci byla použita data o vyjížděce obyvatel z obcí okresů Praha-východ a Praha-západ podle starého členění za roky 2001 a 2011 ze sčítání lidu, domů a bytů (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016; ČSÚ Dojíždka 2014). Tato dvě sčítání byla zvolena z toho důvodu, že se jedná o dva nejaktuálnější censy a jednak jsou to jediná sčítání, v rámci kterých se zjišťoval způsob vyjíždky podle použitého dopravního prostředku (ČSÚ Informace o SLDB 2011, 2015).

Pro analýzu vlivu železnice na rezidenční suburbanizaci v zázemí Prahy byly brány v potaz jen ty proudy vyjížďky, které směřují z obcí v zázemí Prahy do hlavního města. V práci šlo o zjišťování vlivu železnice na rezidenční suburbanizaci v rámci působení Prahy jako jádra, ze kterého vycházejí dekoncentrační procesy (HAMPL, Gardavský, Kühnl 1987). Ostatní proudy vyjížďky: směřující z Prahy do obcí v jejím zázemí, proudy v rámci zázemí Prahy či proudy ze zázemí Prahy do jiných center dojížďky nebyly brány v potaz. Tyto proudy necharakterizují přepravní směry vztahující se k vlastní rezidenční suburbanizaci v zázemí Prahy s polaritou jádro-zázemí (HAMPL 2005).

Poněkud obtížným se ukázalo srovnání dat o vyjížďce mezi roky 2001 a 2011 (Databáze ČSÚ Vyjížďka 2016; ČSÚ Dojížďka 2014). Data z roku 2011 vykazují poměrně vysokou non-response. V roce 2011 nebyl v kategorii zaměstnaných zjištěn údaj o vyjížďce u 1 526 938 lidí. V kategorii žáků, studentů a učňů to bylo 539 458 osob. To jsou vysoká čísla ve srovnání s celkovým počtem ekonomicky aktivních, kterých bylo v roce 2011 celkem 5 080 573. Žáků, studentů a učňů bylo v roce 2011 sečteno 1 525 390 (Bednářová 2013). Přesto s daty bylo počítáno, ale ne v absolutních číslech, která mohou být vysokým non-response zkreslená. Ve statistických analýzách bylo počítáno s podíly jednotlivých dopravních prostředků či podíly obyvatel. Takto by mělo být zabráněno pokud možno co nejvíce ve zkreslení výsledků (Hendl 2009).

Vysoká non-response u vyjížďky patrně také zapříčinila fakt, že v obcích v zázemí Prahy nebyla zjištěna korelace (Pearsonův koeficient korelace) mezi změnou počtu obyvatel a změnou počtu vyjíždějících mezi lety 2001 a 2011 (Interní databáze ČSÚ Vyjížďka 2016; ČSÚ Dojížďka 2014). V zázemí Prahy bychom mohli za normálních předpokladů usuzovat, že změna počtu vyjíždějících obyvatel z obcí bude korelovat se změnou počtu obyvatel. Tento předpoklad nebyl splněn, protože hodnota Sig. byla 0,784. Korelace tak není signifikantní. Spearmanův korelační koeficient má hodnotu 0,021.

4.6 Zpracování dat v programu SPSS

V práci byly provedeny statistické analýzy na základě dat o vyjížďce obyvatel a počtu obyvatel ze Sčítání lidu, domů a bytů 2001 a 2011 (Databáze ČSÚ Vyjížďka 2016; ČSÚ Dojížďka 2014). Pro rok 2001 byla data manuálně zpracována na základě poskytnutých individuálních dat o vyjížďce obyvatel z obcí okresů Praha-východ a Praha-západ do Prahy podle starého členění (Databáze ČSÚ Vyjížďka 2016). Pro rok 2011 byla data zpracována z publikace Dojížďka do zaměstnání a do škol podle Sčítání lidu, domů a bytů 2011, dojížďkové proudy, Česká republika (ČSÚ Dojížďka 2014). Z publikace (ČSÚ Dojížďka 2014) byly vybrány dojížďkové proudy z obcí okresů Praha-východ a Praha-západ podle starého

členění do Prahy.

Data o vyjížděci byla nejdříve nahrána do souboru excel (.xls; ČSÚ Dojíždka 2014). Tento soubor byl nahrán do prostředí SPSS, ve kterém byly prováděny statistické analýzy. Všechny statistické analýzy byly hodnoceny na 5% hladině významnosti.

Ve statistických analýzách bylo pracováno s dvouvýběrovým t-testem a párovým t-testem. Oba dva testy patří do kategorie parametrických testů, tzn. že proměnné vstupující do analýzy by měly vykazovat normální rozdělení (Hendl 2009). Některé proměnné vstupující do analýzy v našem případě však nevykazovaly normální rozdělení. Přesto byly testy použity, protože jsou dostatečně robustní (Hendl 2009). V práci byl také zjišťován koeficient korelace mezi proměnnými. Jako korelační koeficient byl zvolen Spearmanův koeficient korelace, protože řeší i nelineární typ závislosti a má tak širší použití než Pearsonův koeficient korelace (Hendl 2009).

4.7 Tvorba mapového podkladu

Všechny kartografické výstupy byly tvořeny v prostředí GIS. K tvorbě map byla použita geodatabáze ArcČR 500, verze 3.2. Tato geodatabáze byla stažena 24. 7. 2013 z internetové stránky společnosti Arcdata Praha, (Arcdata Praha, Digitální geografická databáze 2013).

Jako podklad k vytvoření map č. 1 – 6 byly využity mapy Stabilního katastru, které jsou volně dostupné na internetu (ÚAZK Archivní mapy 2014). Z rastru využití ploch byly vybírány ty pozemky, které byly buď přímo zastavěné, nebo bezprostředně k zastavěným pozemkům přiléhaly buď jako zahrady nebo hospodářské dvory. Zastavěné pozemky byly vektorizovány. Skupiny kategorie ploch, tj. zastavěná plocha objekty, zahrady přiléhající k zastavěné půdě a hospodářské dvory byly sloučeny do kategorie zastavěná půda. Tento postup byl zvolen kvůli tomu, aby mohl být kompaktně vymezen intravilán sídel. Také pouze při hypotetickém mapování jednotlivých objektů by zakreslované plochy na tak velkém území, jako je katastrální území Černošic, byly příliš malé. To by mělo podstatný dopad na přehlednost map. Na druhou stranu touto metodou není zachycena případná nová výstavba na zahradách u stávajících objektů, ke které v určité míře docházelo zejména po roce 1948. Výhodou zvoleného postupu je však identifikace kompaktně zastavěných území, což zvyšuje přehlednost map a umožňuje pospojování parcel do bloků zástavby. Mapa Vývoje zástavby v Černošicích odráží skutečný vývoj rezidenční zástavby, která je charakteristická pro rezidenční suburbanizaci. V roce 2011 bylo v rámci SLDB zjištěno, že 96 % objektů z domovního fondu jsou rodinné domy. Chaty jsou v Černošicích

koncentrovány na východě a jihu katastrálního území při břehu Berounky (ČSÚ Veřejná databáze 2015).

Mapy Stablního katastru byly z internetu převedeny do formátu jpeg (ÚAZK Archivní mapy 2014). Takto vzniklé kopie map byly nahrány do prostředí GIS, kde sloužily jako podkladový rastr. Jednotlivé mapy byly georeferencovány a ke každému rastru bylo přiřazeno nejméně 5, v průměru však 10 vlíčovacích bodů pro větší přesnost georeferencování. Po ukončení georeferencování byla prováděna vektorizace jednotlivých zastavěných pozemků a přiléhajících zahrad. Pokud na sebe zastavěné plochy, případně s navazujícími zahradami, navazovaly, byly do výsledné vrstvy (shapefilu) spojeny.

Jako podklad pro vrstvu zástavby z roku 1932 byla použita Přehledná mapa Horních Černošic, Dolních Černošic a Dolních Mokropes (Žikeš 1932). Mapa byla převedena do formátu jpeg, georeferencována a vektorizována stejným způsobem jako mapy Stablního katastru.

Vrstvy zachycující zástavbu k roku 1951, 1992 a 2010 na základě údajů z databáze Archivních map (ÚAZK Archivní mapy 2014). Byly vybrány již georeferencované vrstvy, které byly přímo nahrány do prostředí GIS a následně vektorizovány (ÚAZK Archivní mapy 2014). Pro rok 1951 byla použita vrstva map DMO-05, na které jsou identifikovatelné jak objekty, tak parcely, na kterých se nacházejí (ÚAZK Archivní mapy 2014). Jako podkladový rastr pro vrstvu zachycující zástavbu k roku 1987 byla vybrána Katastrální mapa k roku 1992 v analogové verzi (ČÚZK Katastr nemovitostí 2014). Vrstva zachycující zástavbu k roku 2013 byla vytvořena na základě vektorizace digitální katastrální mapy, která se vztahuje k roku 2013 (ČÚZK Katastr nemovitostí 2014).

Mapa č. 7 byla tvořena na základě dat o počtu vlakových a autobusových spojů. Zdrojem dat byly jízdní řády železniční a autobusové dopravy (Železniční jízdní řád 2013; Jízdní řády 2013). Ručně byly počítány jednotlivé spoje a ty zanášeny do mapy podle trasy, kudy spoje jezdí. V rámci autobusové dopravy byly vybírány a do map zanášeny pouze ty spoje, které byly na internetové stránce www.idos.cz (Jízdní řády 2013) uvedeny v kategorii místní autobusové dopravy (modrým podbarvením textu čísla i trasy linky). Do výběru byly dále přiřazeny pouze ty autobusové spoje, které překračovaly hranice obce. Na mapě tak není zakreslena intenzita dopravy v Praze, která nepřekračuje hranice hlavního města. Podobně není uvedena ani intenzita vnitroobecních autobusových spojů u jiných obcí, pokud spoje nepřekračují hranice mezi obcemi. Pro lepší přehlednost byla zanedbána většina spojení směřujících mimo centrum obce do jednotlivých sídel. Cílem bylo zjišťování meziobecních intenzit autobusové dopravy. Do intenzity autobusové dopravy byly vybírány ty spoje, které

jezdily alespoň 3 pracovní dny v tzv. referenčním týdnu (týden 13. 7. - 19. 7. 2013). Nebyly vybírány ty spoje, které jezdily méně jak 3x ve všedních dnech a spoje jezdící v sobotu a neděli.

V jednom jasně definovaném případě však byla intenzita autobusové dopravy uměle snížena oproti skutečnému stavu. Jedná se o stav, kdy obec, do které zajíždí autobusový spoj, se nachází mimo hlavní silnici a autobus sjíždí z hlavní silnice, aby obec dopravně obsloužil, a na hlavní silnici se stejnou trasou vrací. Jsme si vědomi toho, že úsek cesty mezi hlavní silnicí a obcí je ve skutečnosti pojížděn dvakrát. V podstatě se však jedná o jistou zajíždku a pro dopravní obslužnost je význam podobný, jako kdyby se obec nacházela přímo na hlavní silnici. Bylo tedy rozhodnuto, že pro autobus sjíždějící z hlavní silnice a opět se na ní vracějící bude v úseku mezi obcí a hlavní silnicí započítán pouze jednou (Jízdní řády 2013).

Intenzita místní meziobecní autobusové dopravy byla vypočtena následujícím způsobem. Z internetové stránky (Jízdní řády 2013) byly vyhledány všechny autobusové linky jedoucí obcemi okresů Praha-východ a Praha-západ k 15. 7. 2013 (středa). Byly staženy všechny linky pro vymezené území ve formátu pdf (Jízdní řády 2013). Z tabulek linek ve formátu pdf byly manuálně počítány intenzity autobusové dopravy. Zjištěný počet autobusů byl přiřazen pomocí funkce Edit do atributové tabulky (Attribut Table) do vrstvy silnic z databáze ArcČR 500 (Arcdata Praha, Digitální geografická databáze 2013).

Intenzita místní meziobecní železniční dopravy byla vypočtena na základě dat z knižního jízdního řádu Správy železniční dopravní cesty 2013 (Železniční jízdní řád 2013). Byla zjišťována intenzita osobní meziobecní železniční dopravy. Do map byly tedy zanášeny pouze osobní vlaky, které překonávaly hranice obce. Do mapy tak nebyly zakresleny například vlaky jedoucí pouze v rámci obce, tzn. například vnitropražské vlaky Praha-hlavní nádraží – Praha-Radotín. Do mapy však byla zakreslena i Městská linka Praha-Libeň – Roztoky u Prahy, protože tato linka podobně jako většina linek S překračuje hranice obce, v tomto případě hranice hlavního města. Intenzita železniční dopravy byla manuálně vypočtena z traťových tabulek Železničního jízdního řádu 2013 a přiřazována k jednotlivým tratím (Železniční jízdní řád 2013). Hodnoty intenzity železniční dopravy tak byly uváděny do atributové tabulky (Attribut Table) k vrstvě Železnice z geodatabáze ArcČR 500 (Arcdata Praha, Digitální geografická databáze 2013).

Pro tvorbu mapy č. 11 byla použita individuální data z databáze ČSÚ (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016) v digitální podobě ve formátu excel (.xls). V této databázi byla obsažena anonymizovaná data o jednotlivých vyjíždějících podle dopravních prostředků.

Tato individuální data byla sečtena a přiřazena k jednotlivým vyjíždkovým proudům směřujícím do Prahy. V této databázi byla uvedena data o způsobu vyjíždky podle dopravního prostředku pouze v jednotlivých kombinacích vyjíždky (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016). Pokud někdo cestoval do Prahy pouze jedním dopravním prostředkem, byl tento údaj v databázi uveden. Ve výsledcích ze SLDB 2001 je tak počet vyjíždějících roven počtu způsobů vyjíždky podle dopravních prostředků a jejich případných kombinací. Počet možných kombinací způsobu vyjíždky podle dopravního módu je značný a v metadatech k databázi bylo uvedeno celkové množství 95 možných způsobů vyjíždky (Interní databáze ČSÚ Vyjíždka 2016). Z tohoto počtu bylo vybráno 18 nejčastějších způsobů, které byly zanášeny do map.

Na úrovni okresů Praha-východ a Praha-západ bylo 18ti nejčastějšími způsoby vyjíždky vyjádřeno 95,87 % veškerých vyjíždějících. Pouze u obce Pětihosty se jednalo o více jak 25 % z vyjíždějících, což však byla v rámci obcí spíše výjimka. Více jak 10ti procentní podíl jinak vyjíždějících, než je obsaženo ve vybraných 18ti kategoriích, je ještě u obcí Dobročovice, Nupaky, Kaliště, Karlík, Světice, Herink a Vrané nad Vltavou. Naopak u 15ti obcí je vybranými 18ti způsoby vyjíždky vyjádřena veškerá vyjíždka do Prahy (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016). Data za 18 nejčastějších kategorií byla manuálně přiřazena k jednotlivým obcím do atributové tabulky (Attribut Table) a v analýzách je s nimi dále počítáno.

Data o počtu vyjíždějících do Prahy za roky 2001 i 2011 (mapy č. 11 a 12) byla nahrána do prostředí GIS do atributové tabulky (Attribut Table) vrstvy obcí z geodatabáze obcí poskytnuté od ČSÚ (Databáze ČSÚ Vrstva obcí 2016). Vyjíždka obyvatel z obcí okresů Praha-východ a Praha-západ ze SLDB 2001 (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016). Z dat byly postupně pomocí kartografické reprezentace dat tvořeny mapy.

K vytvoření mapy č. 12 byla použita vybraná data z CD Dojíždka do zaměstnání a do škol podle SLDB 2011, Dojíždkové proudy, Česká republika, kraje, okresy, obce (ČSÚ Dojíždka 2014). Byly vybrány obce okresů Praha-východ a Praha-západ podle starého vymezení a vybrány vyjíždkové proudy z těchto obcí do Prahy. V datech této publikace jsou ke každému vyjíždkovému proudu přiřazeny údaje, které byly v diplomové práci dále zpracovávány: celkový počet vyjíždějících, počet denně vyjíždějících, počet vyjíždějících zaměstnanců, počet vyjíždějících žáků a studentů; odděleně jsou publikovány údaje za vyjíždku podle dopravního módu u zaměstnanců a žáků, studentů (ČSÚ Dojíždka 2014). V kategorii zaměstnanců, stejně tak jako v kategorii žáků a studentů, jsou ze způsobu vyjíždky podle dopravních módů uvedeny tyto: autobus, městská hromadná doprava, automobil-řidič, automobil-spolucestující, vlak, kolo, motocykl a neuveden. V údajích není uveden počet jiných dopravních módů. V tabulkách v publikaci můžeme nalézt počty

vyjíždějících pouze za vyjmenované dopravní prostředky, nikoliv za jejich kombinace (ČSÚ Dojíždka 2014). Při součtu číselných údajů za jednotlivé dopravní prostředky (podle způsobu vyjíždky) zjistíme, že tento součet zpravidla převyšuje počet vyjíždějících uvedený k přepravnímu proudu. Z toho můžeme vyvozovat, že například člověk, který do sčítacího archu hypoteticky vyplnil, že do Prahy dojíždí automobilem jako řidič, vlakem a městskou hromadnou dopravou, je započítán třikrát do způsobu vyjíždky podle dopravních prostředků. V tomto případě by byl započten jednou do kategorie automobil-řidič, jednou do kategorie vlak a jednou do kategorie městská hromadná doprava. Při tvorbě grafů tak vychází vyšší počet dopravních prostředků než je počet vyjíždějících. Tento fakt do určité míry ztěžuje hodnocení, jelikož pro některé obce v blízkosti Prahy je charakteristické použití menšího množství dopravních prostředků, například pouze autobusu, zatímco pro jiné obce je velmi častá kombinace vlak a městská hromadná doprava (ČSÚ Dojíždka 2014).

K vytvoření mapy č. 13 byl pro každou obec zjištěn podíl veřejné dopravy na vyjíždce do Prahy (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016; ČSÚ Dojíždka 2014). Jako veřejná doprava byla v obou letech brána doprava autobusem, vlakem či městskou hromadnou dopravou. Ostatní způsoby dopravy použité pro dojíždění, tj. kolo, motocykl, auto jako řidič i auto jako spolucestující byly zařazeny do individuální dopravy. Ostatní dopravní prostředky nebyly v žádné databázi obsaženy. Jsme si však vědomi toho, že v lokálním měřítku mohou hrát při dojíždění svou roli. Jako příklad jmenujme přívoz přes Vltavu pro občany Vraného nad Vltavou.

Pro rok 2011 byl podíl využití veřejné dopravy spočítán jako podíl veřejných dopravních módů z počtu uvedených dopravních módů použitých k vyjíždce (autobus, městská hromadná doprava, vlak, automobil-řidič, automobil-spolucestující, kolo, motocykl). Pro rok 2001 byl podíl veřejné dopravy spočítán z 18ti nejčastějších kategorií podle způsobu vyjíždky jako podíl veřejných dopravních módů z počtu uvedených dopravních módů použitých k vyjíždce. Aby data byla srovnatelná s rokem 2011, byl v případných kombinacích dopravních prostředků započítán dopravní mód vždy do své kategorie. To znamená, že například člověk dojíždějící vlakem a autobusem byl započten jednou do kategorie vlak a jednou do kategorie autobus stejným způsobem, jako byla zpracována data o vyjíždce ze SLDB 2011.

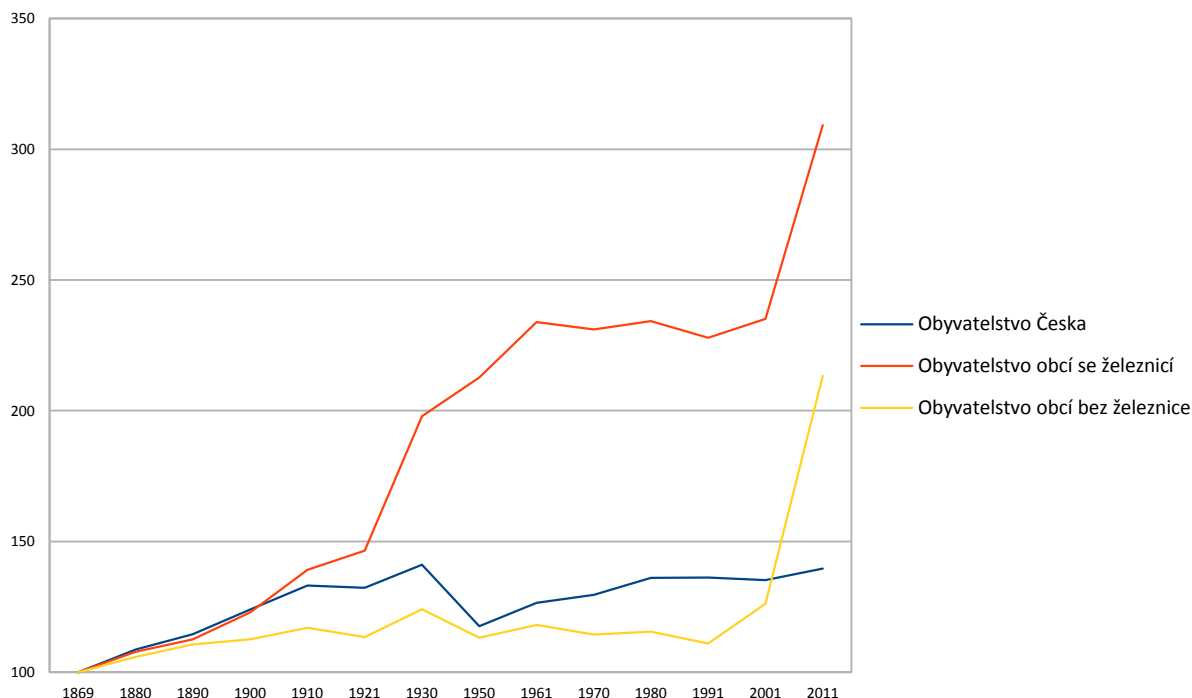
Podobným způsobem tvořením podílů byly vytvořeny i mapy č. 8 a 9. Mapa č. 10 byla zpracovávána stejně jako č. 13, avšak místo veřejné dopravy byl zjišťován rozdíl podílu vlaku na vyjíždce do Prahy (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016; ČSÚ Dojíždka 2014).

5. Vliv železnice na populační vývoj obcí

5.1 Populační vývoj obcí v zázemí Prahy

Vliv železnice na populační vývoj sídel měříme na základě kvantitativních dat o změně počtu obyvatel v jednotlivých intersenzálních obdobích mezi lety 1869 a 2011 (Historický lexikon obcí 2006). Myslíme si, že výzkum vlivu železnice na populačního vývoj sídel je velmi důležitý. Populační vývoj sídel v zázemí měst je jednou ze základních charakteristik, kterými hodnotíme rezidenční suburbanizaci (Sýkora, Ouředníček 2007). Dekoncentrační procesy, kterými je rezidenční suburbanizace součástí, můžeme v zázemí Prahy pozorovat od 80. let 19. století. Předpokládáme tak, že rezidenční suburbanizace byla převažujícím procesem v zázemí Prahy, který měl vliv na populační vývoj blízkých sídel (Musil, Ryšavý, Velíšková 1984; Bartušek 1978). Přesto jsme si vědomi toho, že i ostatní procesy, jako je například urbanizace, do určité míry formovaly populační vývoj obcí. Na příkladu Úval či Říčán můžeme pozorovat v meziválečném období také urbanizaci způsobenou rozvojem průmyslu (Ouředníček 2003).

Graf č. 1 Relativní změny počtu obyvatel obcí se železnicí a obcí bez železnice v zázemí Prahy mezi lety 1869 a 2011 (v %). Rok 1869=100 %.



Zdroj: *Historický lexikon obcí 2006, ČSÚ Dojíždka 2011, 2014*

Obce v zázemí Prahy byly rozčleněny na obce se železnicí a obce bez železnice. Toto členění nám umožňuje zjistit, do jaké míry se populační vývoj obcí se železnicí lišil od populačního vývoje obcí bez železnice.

Populační vývoj obcí se železnicí i obcí bez železnice v okresech Praha-východ a Praha-západ byl mezi lety 1869 a 1890 v podstatě shodný s vývojem populace Česka. Podle dostupných pramenů víme, že nástup suburbanizace před první světovou válkou byl velmi pozvolný (Ouředníček 2003). Tento fakt dokládá i populační vývoj sídel v zázemí Prahy. V 80. letech 19. století zaznamenáváme velmi pozvolný růst počtu obyvatel a všechny obce okresů Praha-východ a Praha-západ nevykazovaly ani takový populační růst, jako byl průměr Česka. V datech o počtu obyvatel vybraných okresů se začíná suburbanizace výrazněji projevovat až v 90. letech 19. století, kdy obce se železnicí populačně rostou oproti obcím bez železnice. Rezidenční suburbanizace však nejspíše nebyla jediným procesem, který měl vliv na populační růst sídel. Například pro Brandýs nad Labem-Starou Boleslav, Říčany či Úvaly jistě svoji roli sehrál růst tamního průmyslu spojený se stěhováním obyvatel z okolí do těchto sídel (Ouředníček 2003).

Mezi lety 1900 a 1910 již sledujeme další růst rozdílu mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice. Obce na dráze dále výrazně rostou, zatímco obce bez železnice populačně sílí méně, dokonce v menší intenzitě než je průměr na úrovni Česka. Mezi lety 1900 a 1910 již obce se železnicí obou okresů populačně rostou rychleji, než je průměr všech obcí Česka (Historický lexikon obcí 2006). Populační vývoj jak obou okresů, tak Česka byl poznamenán první světovou válkou a úbytkem počtu obyvatel způsobený jak přímými válečnými ztrátami, tak nižší porodností apod. Vývoj počtu obyvatel v obcích se železnicí však byl v intercensálním období před a po první světové válce tak pronikavý, že i přes změny počtu obyvatel způsobené válečnými událostmi, můžeme lety 1910 a 1921 sledovat populační růst této skupiny obcí.

Celkově můžeme říci, že rezidenční suburbanizace před první světovou válkou se v obou okresech z populačního hlediska projevila spíše méně. Na lokální úrovni jednotlivých obcí se však mohlo již jednat o výraznější populační růst. Jjako příklad uveďme sídla v údolí Berounky – Černošice, Dobřichovice a Všenory. V rámci fáze suburbanizace před 1. světovou válkou již došlo ke zvýšení rozdílů v populačním růstu sídel obcí se železnicí a obcí bez železnice obou okresů. Obce bez železnice v obou okresech rostly jen velmi mírně a celkově spíše stagnovaly. V uvedeném období se navíc stále zvyšoval rozdíl v jejich růstu/stagnaci i oproti průměru všech obcí Česka (Historický lexikon obcí 2006).

Meziválečná fáze suburbanizace se dramaticky projevila na populačním vývoji sídel okresů Praha-východ a Praha-západ. V důsledku založení Československa a růstu významu Prahy jako jejího správního centra došlo k pronikavému rozvoji suburbanizace. Svoji roli sehrál také nedostatek bytů v Praze (Král 1946). Mezi lety 1921 a 1930 počet obyvatel obcí se železnicí vzrostl o více jak třetinu (Historický lexikon obcí 2006). Tento růst je o to výraznější, že je koncentrován do pouhých devíti meziválečných let. Určitou dynamiku populačního růstu můžeme pozorovat také u obcí bez železnice. To se dá vysvětlit o několik řádů menší, avšak přítomnou suburbanizací, která se díky automobilismu odpoutala od železnice. Jedním z takových příkladů může být Mukařov a Louňovice. Další intercensální období mezi lety 1930 a 1950 je poznamenáno zejména druhou světovou válkou, odsunem německy mluvícího obyvatelstva a dosídlováním pohraničí především lidmi z vnitrozemí (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987). Dále k poklesu obyvatelstva přispívaly přímé válečné ztráty.

I přes všechny vlivy na změnu počtu obyvatel způsobené druhou světovou válkou byla meziválečná fáze suburbanizace velmi silná. I přes výrazný celorepublikový pokles počtu obyvatel vykazují obce se železnicí v obou okresech stále robustní růst. Ten byl však koncentrován jen do let 1930 až 1938 (Král 1946). Po roce 1938 došlo k výraznému útlumu civilní stavební činnosti, která byla s počátkem 40. let 20. století zcela zakázána. I po roce 1945 však byl znatelný útlum stavební činnosti související zejména s nedostatkem stavebního materiálu (Podskalník, Brátka 1957). Obce bez železnice výrazně ztrácejí své obyvatelstvo a jejich populační velikost je srovnatelná s daty z roku 1921 (Historický lexikon obcí 2006).

Obecně můžeme říci, že meziválečná fáze suburbanizace měla a dosud má klíčový podíl na populačním přírůstku v obcích se železnicí v nejbližším zázemí Prahy. Naopak odlišný byl vývoj v obcích bez železnice obou okresů, kde přes růst počtu obyvatel ve 20. letech 20. století dochází ke snížení počtu obyvatel. Populační vývoj obcí bez železnice v zázemí Prahy je podobný, jako můžeme pozorovat ve vnitřních periferiích Česka. Suburbanizační proces v tomto období byl ve skupině obcí bez železnice stále slabý.

Zajímavý je stále robustní růst počtu obyvatel v obcích se železnicí mezi lety 1950 a 1961 (Historický lexikon obcí 2006). Tento růst nebyl způsoben pokračujícími suburbanizačními procesy, protože ty byly velmi utlumeny direktivním socialistickým plánováním po roce 1948. Populační růst lze vysvětlit jednak přerozdělováním bytů, rozdělováním velkých bytů na menší bytové jednotky a vysokou porodností. V zázemí Prahy také docházelo k přeměně vil, které byly dosud užívány jako druhé bydlení, na stálé bydlení. Fenomén druhého bydlení v honosných vilách z meziválečného či starších období tak po druhé světové válce postupně

mizí. Populační růst způsobený přerozdělováním či změnou užíváním objektů však trval zejména v 50. a na počátku 60. let 20. století.

V souvislosti s absencí nové výstavby docházelo v následujících intercensálních obdobích k populační stagnaci jak obcí se železnicí, tak obcí bez železnice obou okresů (Historický lexikon obcí). Určité malé oživení stavební aktivity můžeme zaznamenat až v 70. a 80. letech 20. století (Musil, Ryšavý, Velíšková 1984). Ten však nezapříčinil populační růst, protože v té samé době docházelo také ke snižování průměrného počtu obyvatel na 1 dům způsobený nejspíše stěhováním obyvatel z přeplněných bytů (Historický lexikon obcí 2006). V 70. a 80. letech 20. století vykazovaly okresy Praha-východ a Praha-západ záporné migrační saldo zejména s Prahou, kam se lidé stěhovaly například do nově postavených panelových sídlišť (Sýkora, Ouředníček 2007). V celém období socialismu, které můžeme rámcově vymezit censy z let 1950 a 1991, došlo k úbytku počtu obyvatel v obcích bez železnice. Růst počtu obyvatel v letech 1950 až 1961 byl způsoben spíše krátkodobými jevy. Poté následuje stagnace a pozvolný pokles počtu obyvatel až do roku 1991.

V souvislosti se společenskými a ekonomickými změnami po roce 1989 dochází k opětovnému nastartování rezidenční suburbanizace, která se výrazně projevuje v zázemí Prahy (Hampel 2005). Z pohledu dopravy se situace velmi změnila a železnice již není hlavním dopravním módem. Rostoucí automobilizace způsobila, že železnice jako jeden ze základních lokalizačních faktorů již přestala významněji působit na růst populace a rezidenční suburbanizace se výrazně projevuje i v obcích bez železnice. Od 90. let 20. st. můžeme pozorovat nárůst počtu obyvatel v zázemí Prahy například u obcí v širším pásu podle dálnice D1 (Historický lexikon obcí 2006). Populačně stagnující obce bez železnice zaznamenávají mezi lety 1991 a 2001 větší růst počtu obyvatel, který je způsoben zejména nízkými počátečními hodnotami počtu obyvatel. Celkem se však nejednalo u obou skupin obcí o až tak zásadní růst. Obce se železnicí populačně rostly jen mírně. Počet obyvatel v obcích bez železnice vzrostl na hodnotu přesahující počet obyvatel této skupiny obcí v roce 1921 jen o 7 033 osob (Historický lexikon obcí 2006).

Následující intercensální období mezi lety 2001 a 2011 se však vyznačuje razantním růstem obou skupin obcí, který je v případě obcí se železnicí srovnatelný s obdobím 1921 až 1930. Na začátku 21. století tak za 10 let přibýlo v obcích se železnicí více jak 34 tisíc obyvatel, zatímco v obcích bez železnice to bylo už více jak 48 tisíc lidí (Historický lexikon obcí 2006). Populační růst obcí bez železnice byl v obou porevolučních intercensálních obdobích strmější než u obcí se železnicí jak v absolutních, tak relativních hodnotách. Přesto se nepodařilo obcím bez železnice, kterých je početně více než obcím se železnicí, druhou

skupinu obcí dohnat, protože „populační náskok“ obcí se železnicí z předešlých období suburbanizace je stále velmi výrazný. Populační růst obcí bez železnice je umožněn především tím, že je rozprostřen do okolí kolem Prahy do velkého počtu obcí. Populační růst obcí se železnicí byl i je však koncentrován do menšího počtu obcí podél železničních tratí. To dokazuje zajímavý fakt, že zatímco průměrný populační zisk 1 obce se železnicí je mezi lety 2001 a 2011 celkem 594 osob, u obcí bez železnice je populační zisk pouhých více jak 430 osob (Historický lexikon obcí 2006).

Příčinami odlišného populačního vývoje obcí se železnicí oproti obcím bez železnice ve vztahu k rezidenční suburbanizaci a železnici je zejména role železniční dopravy. Z kvantitativních dat můžeme pozorovat vysoký rozdíl v populačním vývoji obcí se železnicí oproti obcím bez železnice (Sýkora 2003). Železnice hrála pro rozvoj rezidenční suburbanizace zcela zásadní roli, což se projevilo sídelními preferencemi obyvatel, kteří se stěhovali do zázemí Prahy. Poloha na železnici byla považována za výhodnou z toho důvodu, že železnice jako rozhodující dopravní mód sloužila k vyjíždce obyvatel. Železnice tak nebyla pouze dopravním módem, ale lokalizačním faktorem. Nová výstavba se koncentrovala kolem železničních tratí.

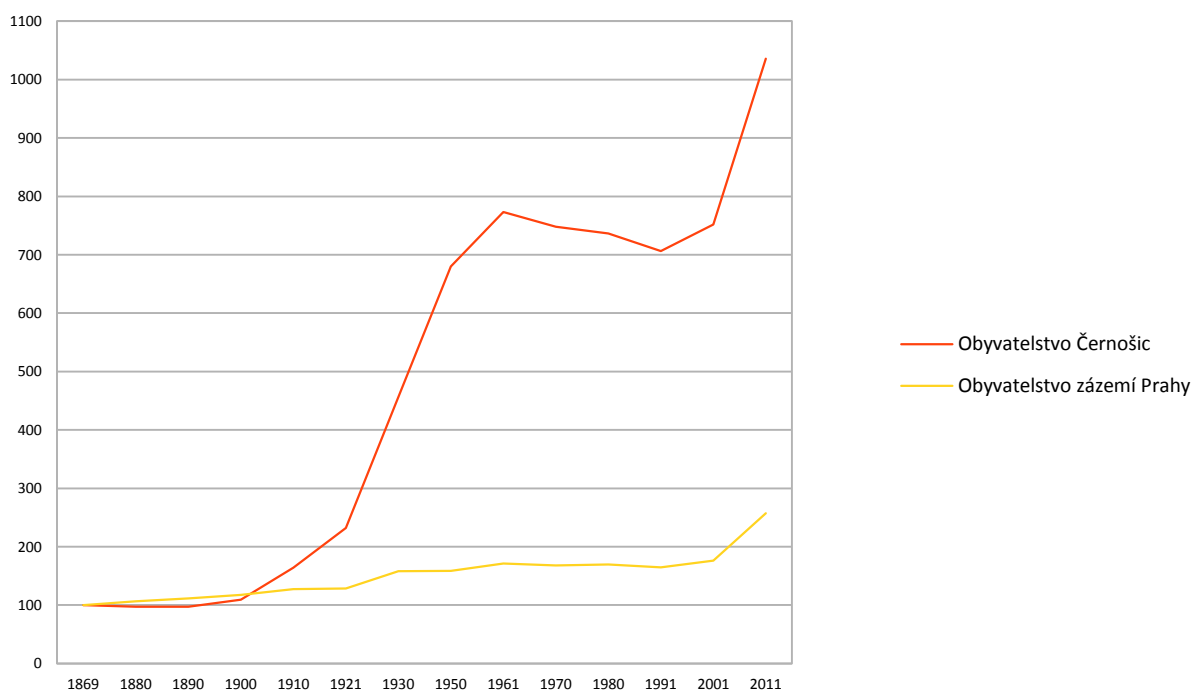
V současné době již železnice není rozhodujícím lokalizačním faktorem rezidenční suburbanizace, což se projevuje také tím, že populační vývoj obcí se železnicí a obcí bez železnice vykazuje mezi lety 2001 a 2011 v podstatě stejný vývoj (Historický lexikon obcí 2006).

5.2 Populační vývoj Černošic

Od roku 1869, kdy v Černošicích bylo sečteno 616 lidí, počet obyvatel ubýval i přesto, že v těchto letech můžeme pozorovat zisky počtu obyvatel způsobené přirozenou měnou (Moucha 1936). V roce 1869 nebyla ještě na území Černošic zřízena stálá železniční zastávka s celotýdenním provozem. Dráha tak měla v tomto období přímý vliv na populační vývoj pouze prostřednictvím zaměstnanců dráhy. Kolem železniční trati byly stavěny strážní domky, ve kterých bydleli strážníci trati s jejich rodinami (Podskalník, Brátka 1957). V tomto období můžeme pozorovat, že trať měla minimální vliv na populační vývoj obce. Jako vysvětlení lze uvést omezený potenciál železnice pro populační vývoj Černošic v době, kdy zde ještě nebyla uvedena do provozu stálá zastávka. Od roku 1869 v Černošicích zastavovaly nedělní vlaky na širé trati (v místech bez nástupištní hrany) v místě dnešní zastávky Černošice, což mělo na populační vývoj obce omezený vliv.

Populace Černošic mezi lety 1869 a 1880 stagnuje (Historický lexikon obcí 2006). Trvalá železniční zastávka v Černošicích byla zřízena až v roce 1883 (Podskalník, Brátka 1957). Populace Černošic v 80. letech 19. století ještě stále stagnuje (Historický lexikon obcí 2006). V roce 1888 byla postavena první vila, č. p. 28, jejíž majitelkou byla Anna Slavíková (Podskalník, Brátka 1957). Od počátku byla tato vila trvale obývána (Moucha 1936). Ve stejném roce byla postavena první vila (č. p. 29) pouze pro letní pobyt (Moucha 1936, s. 180).

Graf č. 2: Relativní změny počtu obyvatel Černošic a obcí v zázemí Prahy mezi lety 1869 a 2011 (v %). Rok 1869=100 %.



Zdroj: *Historický lexikon obcí 2006, ČSÚ Dojížd'ka 2011, 2014*

V První pamětní knize obce Horních Černošic, 1933–1935 se můžeme dočíst (Moucha 1936, s. 176), že „[Sčítání lidu k roku 1880] Jest důležitým mezníkem vnitřního života v Hor. Černošicích, neboť brzy poté začíná se měniti dosavadní jenom zemědělská osada na výletní místo, později v letovisko, což má velký význam na vývoj stavební.“ V roce 1880 bylo v Horních Černošicích jen 23 domů, z nichž byly 2 strážní domky u dráhy. V 80. letech 19. století sice v Horních Černošicích přibýlo 8 domů, ale z pohledu populačního vývoje

Černošic se zdá, že nově příchozí pouze dorovnali úbytek počtu původních obyvatel, kteří se vystěhovali z Černošic. Od samého počátku měly nové objekty vzhled zásadně se lišící od dosavadních staveb. Kolem vesnických, zemědělských usedlostí se stavěly vily v městském stylu, tzn. v podstatě městské vily (Moucha 1936).

V datech o počtu obyvatel můžeme zaznamenat první zřetelnější nárůst počtu osob bydlících v Černošicích až v 90. letech 19. století (Historický lexikon obcí). Tento růst počtu obyvatel už můžeme dát do souvislosti s počátky suburbanizačních procesů v Černošicích. Ten je spojen s výraznější stavební aktivitou jak na katastru Horních Černošic, tak i Dolních Mokropes poblíž železniční zastávky v Černošicích (Podskalník, Brátka 1957). V 90. letech 19. století přibýlo v Horních Černošicích 13 domů. K roku 1900 bylo v sídle 7 neobydlených domů, z nichž 2 byly v zástavbě původní vesnice (jeden obecní dům a hostinec bez obytných místností; Moucha 1936).

Stavební rozvoj v Černošicích pokračoval i mezi lety 1900 a 1910 a dále sílil. Jen v prvním desetiletí 20. století vzrostl počet obyvatel o jednu třetinu oproti roku 1900. Zajímavé jsou například údaje z (Moucha 1936, s. 182), kde je psáno: „Prvé desetiletí 20. století překvapuje Hor. Černošice velkým rozvojem stavebním. 31. XII. 1910 bylo v Hor. Černošicích napočítáno již 98 domů, tedy přírůstek 54 domy za 10 let. Jsou to většinou novodobé rodinné domky a vilky, z větší části trvale obydlené.“ Už v roce 1903 můžeme i v Dolních Mokropsech, které byli kolem přelomu 19. a 20. století zasaženy novou výstavbou o něco méně než Horní Černošice, napočítat z 90 čísel popisných celkem 20 vil (Podskalník, Brátka 1957). Stavební rozvoj se v tomto období koncentroval zejména kolem vlakové zastávky Černošice.

I přesto, že růst počtu obyvatel byl mezi lety 1910 a 1921 ovlivněn 1. světovou válkou, počet obyvatel za 11 let narostl o dalších 40 %. Válečné události se v Černošicích se projeví podobně jako v jiných obcích Česka jak přímými ztrátami na životech vojáků padlých na frontě, tak nižším přirozeným přírůstkem než v období před 1. světovou válkou. Za války navíc došlo k výraznému útlumu stavební činnosti a mezi lety 1912 a 1918 v Horních Černošicích přibýlo jen 9 domů (Moucha 1936). Avšak i mezi lety 1910 a 1921 byl nárůst počtu obyvatel ve městě způsoben hlavně stěhováním. V Horních Černošicích bylo v roce 1921 v rámci sčítání lidu sečteno 133 domů, z nichž 13 bylo neobydlených. Z 13ti neobydlených domů navíc byly dva objekty v majetku dráhy (Moucha 1936). To svědčí o tom, že většina objektů byla trvale užívána. Otázkou ale je struktura bydlících. Ve vile, kterou například užíval majitel domu se svou rodinou pouze v letním období, mohl celoročně bydlet například domovník a objekt byl tak sečten jako trvale obydlený.

Oproti roku 1880, kdy se ještě v Černošicích neprojevovaly suburbanizační procesy, se počet obyvatel v období rezidenční suburbanizace před první světovou válkou více jak zdvojnásobil.

Situace se však výrazně změnila po vyhlášení Československé republiky v roce 1918. Po převratu nastal velký nedostatek bytů v přelidněné Praze. Ten souvisel jednak s návratem mobilizovaných vojáků z fronty, tak i rozvojem nového hlavního města republiky (Král 1946). Můžeme se dočíst i o důležitosti železnice pro lokaci nové výstavby a pokračování suburbanizačních procesů (Moucha 1936, s. 137): „Lidé, kteří nemohli nalézt, nebo platili bytu v Praze, kde byli zaměstnáni, usadili se v blízkém okolí s dobrým spojením vlakem.“

Původní obyvatelstvo Horních Černošic, které bydlelo v domech v původním centru sídla, se po první světové válce stalo z hlediska počtu obyvatel pouze menšinou (Moucha 1936, s. 102): „Po stát. převratu r. 1918, v nouzi o byty, nastal takový příliv cizího obyvatelstva, že obyvatelé narození v H. Černošicích zůstávají tu pak v nepatrné menšině.“

Meziválečná fáze suburbanizace se v celkových rysech lišila od předešlého období rezidenční suburbanizace. Nastal příliv jednak zámožnějších obyvatel, tak zejména obyvatel ze střední třídy, ale i kvalifikovaných dělníků i sociálně slabších (Podskálník, Brátka 1957). Do suburbanizace zapojila sociálně širší skupina obyvatel, která si mohla dovolit vlastnit objekt v zázemí Prahy.

Meziválečná rezidenční suburbanizace se projevila jednak větším přílivem obyvatel, tak i větším nárůstem zastavěné plochy. Také se však mohl postupně měnit cíl dojížděky obyvatel Černošic. Například dělníci či ostatní tovární pracovníci často dojížděli do Radotína, kde se mohutně rozvíjel průmysl. Ostatní obyvatelstvo Černošic z většiny dojíždělo stále do centrální části Prahy (Podskálník, Brátka 1957).

Počet obyvatel Černošic se ve velice krátké době devíti let mezi roky 1921 a 1930 skoro zdvojnásobil. Zatímco v roce 1921 žilo v celých Černošicích 1430 obyvatel, v roce 1930 to bylo už 2809 lidí (Historický lexikon obcí 2006).

I přesto, že mezi roky 1921 a 1930 můžeme zaznamenat do té doby nejvyšší růst počtu obyvatel, stále jsou budovány nejen domy pro trvalé bydlení, ale i letní vily a chaty. Ve sčítání z roku 1930 bylo v Horních Černošicích sečteno 173 trvale obydlených a 51 neobydlených domů (Moucha 1936). V První pamětní knize obce Horních Černošic, 1933–1935 se tak můžeme dočíst, že (Moucha 1936, s. 193): „Uvedený seznam nás dobře

poučuje, jakou měrou užívají Pražané Černošic jako letního sídla.“

Období mezi sčítáními lidu v letech 1930 až 1950 je z pohledu vývoje počtu obyvatel poznamenáno zejména ekonomickou krizí, druhou světovou válkou a z toho pramenící útlum nové výstavby a válečné ztráty obyvatelstva. Odsun Němců se v případě Černošic týkal jen několika desítek osob. Dosídlování pohraničí po osvobození se občané Černošic neúčastnili ve velkém počtu, jednalo se spíše o jednotlivé rodiny. Podobně do populačního vývoje města zasáhla emigrace po únoru 1948 (Podskalník, Brátka 1957).

I přesto že intercensální období 1930 až 1950 bylo poznamenáno řadou událostí, můžeme v tomto období sledovat velký růst počtu obyvatel. Jako události, které měly negativní vliv na růst počtu obyvatel, byla zejména hospodářská krize ve 30. letech 20. st. způsobující pokles porodnosti. Za druhé světové války dochází k přímým válečným ztrátám a vyšší úmrtnosti. Po roce 1945 dochází k odsunu německy mluvících obyvatel, který se však Černošic dotkl jen v případě několika rodin (Podskalník, Brátka 1957). Ve stejné době také dochází k osídlování pohraniční lidmi z vnitrozemí. Z Černošic se však do pohraničí vystěhovalo jen několik osob.

Růst počtu obyvatel vykazoval mezi lety 1930 a 1950 vysoké tempo. V relativním srovnání s předchozím obdobím mezi lety 1921 a 1930 se však již nejednalo o tak razantní skokový růst v relativním vyjádření. Jako důvod uveďme vysokou „datovou základnu“ počtu obyvatel z roku 1930. Avšak v absolutních číslech přibýlo na území Černošic za 20 let mezi roky 1930 a 1950 celkem 1379 lidí a počet obyvatel se tak vyšplhal na 4188 (Historický lexikon obcí 2006).

Mezi lety 1950 a 1961 můžeme sledovat doznívání suburbanizačních procesů z meziválečného období. Růst počtu obyvatel mezi těmito sčítáními je zapříčiněn zejména zvýšeným přirozeným přírůstkem obyvatelstva. V 50. letech 20. století můžeme zaznamenat vysokou porodnost a tento trend se týkal i Černošic. Dále se upravovaly objekty do té doby sloužící pouze jako letní vily na objekty určené k celoročnímu bydlení. Podobně Místní národní výbor měl pravomoc přidělit nájemníka či nájemníky do neobsazených bytů v obývaných objektech (Město Černošice 2014). Počet obyvatel tak stoupl o 574 na celkem 4762 lidí (Historický lexikon obcí 2006).

V dalších intercensálních obdobích mezi lety 1961 a 1991 již dochází k sice mírnému, ale trvalému poklesu počtu obyvatel (Historický lexikon obcí 2006). Tento jev můžeme vysvětlit změnou charakteru využívání objektů. V meziválečném období byla většina objektů v Černošicích uzpůsobených k celoročnímu bydlení intenzivně využívána. Byly pronajímány

jednotlivé pokoje, byty i celé domy. V domech bohatších vlastníků často žilo kromě přímých uživatelů objektů, tj. většinou vlastníka a rodinných příslušníků, též služebnictvo. Jednalo se zejména o služebné, domovníky a zahradníky (Podskalník, Brátka 1957). Po roce 1948 však došlo k majetkové redistribuci objektů, kdy bohatým vlastníkům byly objekty konfiskovány a buď obsazeny nájemníky nebo využity pro veřejné instituce. To je příklad Letohrádku Dr. Samuela (objekt v ulici Dr. Janského č. p. 401), kde byl v období socialismu umístěn Místní národní výbor a po povýšení Černošic na město Městský národní výbor. Podobně byla vila v Karlštejnské ulici č. p. 273 využita jako zdravotní středisko (Město Černošice 2014).

Mezi lety 1948 a 1989 se do rozvoje Černošic a infrastruktury příliš neinvestovalo. Černošice stále měly image buržoazního sídla. Stagnace vybavenosti obce měla nejspíše značný vliv také na pokles počtu obyvatel. Někteří obyvatelé Černošic se stěhovali do Prahy, kde vyrůstala nová sídliště. Panelová výstavba v Černošicích se týkala pouze jedné lokality v Karlické a Vrážské ulici, kde byly postaveny 4 menší panelové objekty (Město Černošice 2014). Kromě této výstavby byly upravovány stávající objekty z období výstavby do druhé světové války.

Mezi lety 1961 a 1991 počet obyvatel Černošic celkově klesl o 411 obyvatel a v roce 1991 tak bylo ve městě trvale přítomno 4351 obyvatel (Historický lexikon obcí 2006).

Dosavadní trend vývoje počtu obyvatel v Černošicích se začal měnit až v 90. letech 20. století (Historický lexikon obcí 2006). Od 90. let 20. st. můžeme v Černošicích pozorovat opětový nárůst suburbanizačních procesů, který měl přímou souvislost s transformačními procesy a rostoucí kupní silou obyvatel.

S novými možnostmi a odbouráním většiny dosavadních překážek se začala rezidenční suburbanizace opět rozvíjet i v Černošicích. Mezi lety 1991 a 2001 došlo k mírnému nárůstu počtu obyvatel Černošic o 320 osob na 4631 (Historický lexikon obcí 2006). Dramatický růst počtu obyvatel však přišel až se začátkem nového tisíciletí. Jen mezi lety 2001 a 2011 narostl počet obyvatel města o více jak 37 % (Databáze ČSÚ 2016; ČSÚ Dojíždka 2014). Ve srovnání nárůstu počtu obyvatel mezi sčítáními z let 2001 a 2011 se jedná zhruba o srovnatelný růst počtu obyvatel jako v meziválečné fázi suburbanizace mezi lety 1921 a 1930 (Historický lexikon obcí 2006).

Obr. č. 3, Rodinný dům z meziválečného období, ulice Boženy Němcové, Černošice



Zdroj: archiv autora

5.3 Ověření vlivu železnice na změnu počtu obyvatel na základě statistické analýzy dat

K ověření vlivu železnice na současný populační vývoj sídel v zázemí Prahy jsme použili statistickou analýzu dat. Ta byla provedena na základě dat o změnách počtu obyvatel a vybaveností obce železnicí. Tímto zjišťováním můžeme určit, jestli je železnice i dnes významným lokalizačním faktorem pro rezidenční suburbanizaci. Pokud by jím byla, obce se železnicí by vykazovaly vyšší statisticky významně rozdílné populační přírůstky oproti obcím bez železnice.

Položili jsme si otázku: „Existuje souvislost mezi relativní změnou počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011 a vybaveností obce železnicí v roce 2001?“

Pro zjištění tohoto vztahu byl vybrán dvouvýběrový t-test. Obce vstupovaly do tohoto testu ve dvou skupinách jako obce se železnicí a obce bez železnice. Jako proměnná do testu

vstupovala relativní změna počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011. Po provedení Levenova testu předpokládáme, že rozptyly jsou shodné (Levenův test vyšel se Sig. 0,995). Dvouvýběrový t-test nevyšel signifikantně (hodnota Sig. 0,977). Byla potvrzena nulová hypotéza. Neexistuje tedy souvislost mezi změnou počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011 a vybaveností obce železnicí v roce 2001.

Z toho plyne, že železnice již v rámci populačních změn v zázemí Prahy není úplně významným lokalizačním faktorem. V případě, že by jí byla, by populační přírůstky obcí se železnicí musely být vyšší oproti obcím se železnicí, aby uvedený rozdíl byl statisticky významný, což by se projevilo signifikantními hodnotami v dvouvýběrovém t-testu. Mezi lety 2001 a 2011 se v obcích bez železnice zvýšil počet obyvatel v průměru o 70,20 %, zatímco v obcích se železnicí to bylo 70,66 %.

5.4 Souhrn poznatků o vlivu železnice na populační vývoj obcí

Celkově můžeme říci, že železnice měla zejména v období rezidenční suburbanizace před první světovou válkou a v meziválečném období pozitivní vliv na populační růst sídel. Vliv železnice na populační vývoj sídel v rámci procesu rezidenční suburbanizace se projevoval. Mezi lety 1890 a 1961 můžeme pozorovat zřetelně odlišným populačním vývoje obcí se železnicí oproti obcím bez železnice. To dokládá už zjištěné dekoncentrační tendence v zázemí Prahy zjištěné na základě předešlých výzkumů (Musil, Ryšavý, Velíšková 1984). Rezidenční suburbanizace se projevila v meziválečném období výrazně méně než v obcích se železnicí. Železnice působila jako výrazný lokalizační faktor pro novou výstavbu, což se odrazilo v populačním vývoji sídel, které vykazovalo nárůst počtu obyvatel. Železnice si až do druhé světové války stále udržovala výsadní postavení v rámci dopravních módů.

V období socialismu zaznamenáváme mezi lety 1961 a 1991 v souvislosti s utlumením suburbanizačních populační stagnaci počtu obyvatel jak u stávajících suburbií, tak i u ostatních obcí v zázemí Prahy.

Po roce 1989 zaznamenáváme opětné oživení rezidenční suburbanizace, což se projevuje na kladném populačním vývoji většiny sídel v zázemí Prahy. Železnice však již nehraje roli výsadního dopravního módu. Vliv železnice na populační vývoj sídel velmi oslabil. Na základě statistické analýzy dat bylo zjištěno, že v mezi lety 2001 a 2011 již železnice není významným lokalizačním faktorem pro rezidenční suburbanizaci. Neexistuje souvislost mezi změnou počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011 a vybaveností obce železnicí v roce 2001.

Z empirických dat víme, že u obcí se železnicí můžeme mezi lety 1869 a 2011 sledovat více jak ztrojnásobení populace. To je zapříčiněno zejména tím, že zde proběhla jak rezidenční suburbanizace před 1. světovou válkou, tak meziválečná suburbanizace a současná rezidenční suburbanizace v plné intenzitě. Oproti tomu v obcích bez železnice je většina populačního růstu koncentrována do období mezi lety 2001 a 2011.

6. Vliv železnice na změnu rozlohy zastavěných ploch

6.1 Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích

Zde se budeme zabývat tím, jakou železnice hrála roli ve vývoji rozlohy zastavěných ploch v Černošicích. Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích byl zjišťován z toho důvodu, že je součástí ověřování faktu, zda jsou Černošice železničním suburbium. V rámci definice železničního suburbia je prostorová struktura sídla jedním z definičních znaků. Železniční suburbium má většinou kruhový půdorys a zpravidla v centrální poloze sídla se nachází železniční zastávka (Mumford 1989). Jelikož železniční suburbium vznikalo ve starších fázích suburbanizace, kdy železnice byla hlavním dopravním módem, může být prostorová struktura zástavby ze staršího období modifikována pozdější stavební aktivitou. Zajímá nás tedy prostorová struktura sídla v historii.

V neposlední řadě nám vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích může ukázat, do jaké míry byla železnice významným lokalizačním faktorem pro novou zástavbu. Předpokládáme, že železnice ovlivňovala atraktivitu pozemků, což se projevovalo na vývoji zastavěných ploch. Předpokládáme, že v počátcích rezidenční suburbanizace, kdy železnice byla hlavním dopravním módem, měla dráha velký vliv na umístění nových staveb. Myslíme si, že pozemky blízko železnice byly atraktivní pro novou výstavbu z důvodu krátké docházkové vzdálenosti k vlakům.

Na základě dat ze SLDB 2011 bylo zjištěno, že drtivá většina objektů nacházejících se na území Černošic jsou rodinné domy. Na území Černošic je 96 % domovního fondu klasifikováno jako rodinné domy, 3 % jako bytové domy a pouze 1 % jako ostatní budovy (ČSÚ SLDB 2011, 2014). Sledování vývoje zastavěných ploch je tak relevantní, protože ukazuje vzhledem k faktu, že už od raného období se v Černošicích rezidenční suburbanizace projevuje, na vývoj zástavby z větší části suburbánních objektů.

Z pohledu vývoje rozlohy zástavěných ploch v Černošicích můžeme k roku 1840, kdy byl vypracován Stablní katastr pro území dnešních Černošic, identifikovat tři kompaktní sídla – intravilán Horních Černošic, Dolních Mokropes a Staré Vráže (ÚAZK Archivní mapy 2014). Domy jsou ve vesnicích uspořádány kolem návsi a ulic, osadu Starou Vráž tvoří pouze několik budov. Jednalo se o domy sedláků a chalupníků, případně drobných řemeslníků (mapa č. 2). V Dolních Mokropesech je výraznou stavbou objekt tzv. Famílie, což byl původně statek Zbraslavského kláštera (Podskalník, Brátka 1957).

Kromě vlastního intravilánu Horních Černošic se poblíž vesnice nacházel hostinec Slánka s velkou zahradou a jeden samostatně stojící dům východně od vsi. Zástavba jednotlivých sídel byla oddělená poli a lesy. Zástavba se rozšiřovala jen velice pozvolna a prvním výraznějším zásahem do jejího dosavadního vývoje bylo postavení železnice Praha-Beroun. Kromě novostaveb, které byly spojené s železnicí, jako jsou například strážní domky, musely některé objekty v Dolních Mokropsech železnici ustoupit a některé zahrady v Horních Černošicích musely být kvůli železnici vykoupeny (ÚAZK Archivní mapy 2014).

Stavební rozvoj v Černošicích nastal až v 80. letech 19. století v souvislosti se zřízením zastávky Černošice a s počátkem rezidenční suburbanizace v Černošicích. První vila byla postavena v roce 1888 (Podskalník, Brátka 1957) a byla trvale obydlena (Moucha 1936). Kolem železniční zastávky se začala tvořit nová zástavba sestávající z vil a propojující ves Horní Černošice se Slánkou. Rozvoj zástavby byl však fyzickogeograficky limitován Beroučkou na východě a velmi strmými stráněmi Horky na západě. Pozemky u železniční zastávky byly dokonce tak atraktivní, že se ve 20. letech 20. století rozparcelovaly i poměrně příkré svahy dosud zalesněného kopce Horky pro novou zástavbu. Do 20. let 20. století tak byla zastavěna již většina pozemků v bezprostřední blízkosti zastávky (Moucha 1936).

Již od začátku 20. století se v Horních Černošicích podporovala prakticky výhradně výstavba vil a rodinných domů, o čemž svědčí (Moucha 1936, s. 195): „Zdejší obecní zastupitelstvo rozhodlo již ve schůzi ze dne 9. října 1909 povolovati stavby jen rodinných domů isol.“ (Pozn. „isol.“ znamená izolovaných).

V souvislosti s meziválečnou rezidenční suburbanizací v Černošicích jsou od 20. let 20. st. zastavovány pozemky kolem železniční trati mezi Horními Černošicemi a Dolními Mokropsy. Dále vzniká zcela nové sídlo Nová Vráž, kde jsou budovány spíše menší domy a jejich majitelé jsou často dělníci či příslušníci střední třídy. Prostorově se rozrůstá také dosud samostatná zástavba Dolních Mokropes směrem podél dnešní Slunečné, Topolské a Rumunské ulice (mapa č. 3). Kromě zástavby, která má koncentrovanější charakter, vznikají i zcela osamocené objekty uprostřed polí či u lesa (Žikeš 1932). Jedná se například o objekty v dnešní ulici Polní, Jedlová a Mokropeská (mapa č. 3). Pozůstatkem po této zástavbě jsou kromě objektů, které byly v pozdějších letech začleněny do souvislé zástavby, slepé ulice, sloužící k dopravní obsluze samostatných objektů. Začátek meziválečné rezidenční suburbanizace byl umocněn tzv. stavebním zákonem, který osvobozoval stavby od daní a dávek na určitou dobu (Podskalník, Brátka 1957).

Z pohledu prostorové struktury zastavěných ploch v Černošicích tak můžeme pozorovat radikální změnu ve vývoji zástavby mezi obdobím suburbanizace do 1. světové války

a meziválečnou rezidenční suburbanizací. Po roce 1918 došlo k rozvoji automobilismu, který zrelativizoval dosavadní závislost suburbánní zástavby na železnici (Matoušek 2010). Do té doby byly suburbánní objekty v období suburbanizace do 1. světové války stavěny prakticky výhradně v docházkové vzdálenosti od železniční zastávky. Svoji roli v tom hrála jednak doprava, tak i nová společenská vrstva lidí, kteří si začaly stavět objekty pro bydlení v Černošicích (Moucha 1936). Do roku 1918 se jednalo převážně o majetnější skupiny obyvatel, zatímco poté se začínají do procesu suburbanizace zapojovat i nižší sociální vrstvy (Podskalník, Brátka 1957).

Bouřlivým rozvojem prošel také jiný typ hromadné dopravy – autobusy. Sídla Nová Vráž a Dolní Mokropsy začaly být obsluhovány přímými autobusovými spoji jezdícími od železniční zastávky Černošice. Do roku 1933, kdy byla zřízena železniční zastávka Černošice-Mokropsy (tehdy pod názvem Dolní Mokropsy) na trati Praha – Beroun, mohli lidé dojíždět autobusem za týdenní jízdné 8 Kč (Podskalník, Brátka 1957). Právě rozvoj jiných dopravních módů (automobilová a autobusová doprava), než je železnice, umožnil lokalizaci suburbánních objektů i ve větší vzdálenosti od zastávky vlaků. Výstavba nových suburbánních objektů tak již neprobíhá pouze na pozemcích, které se nacházejí ve velmi krátké docházkové vzdálenosti od železniční zastávky. Naproti tomu nová výstavba stále probíhala zejména v obcích se železnicí, protože obce bez železnice nevykazují mezi lety 1921 a 1950 stejný populační růst jako obce se železnicí.

Určité rozvolnění vztahu mezi lokalizací nových suburbánních objektů u přítomnosti železnice může být dokumentováno i na lokalitě vzniklé před druhou světovou válkou, která si dosud uchovala svůj původní charakter. Jako příklad uveďme osadu Kala, což je sídlo na území sousední obce Třebotova. Tato osada se nachází osamoceně na komunikaci Černošice – Roblín a od nejbližšího sídla Solopiskům je vzdálená přibližně 1 km. Svoji architekturou s vilami kontrastuje s dodnes spíše venkovskými domy ve vesnici Solopisky (Král 1946). Nejbližší železniční zastávka (Černošice) je od Kaly vzdálená přibližně 3,5 km (Mapy.cz 2016).

Je zajímavé, že v období mezi lety 1932 a 1951 nedošlo k vytvoření podobné prostorové struktury zástavby kolem železniční zastávky Černošice-Mokropsy, která byla otevřena v roce 1933 (Podskalník, Brátka 1957). Tento fakt lze vysvětlit tím, že v tomto období už železnice do jisté míry ztratila svoje výlučné postavení jako dopravní mód. Cestující mohli k dojíždění používat například autobus v kombinaci s vlakem či automobil. U železniční zastávky v Černošicích také trvale stálo až 5 vozů taxi, které jezdili po Černošicích (Houštecký 2005). Pro srovnání dnes u této železniční zastávky stabilně nestojí ani jeden vůz taxi.

Ve 20. a 30. letech 20. století jsou v Černošicích budovány domy dvou kategorií. První skupinou jsou domy stavěné spíše na pozemcích v údolí blízko železnice, které jsou svojí velikostí a vybavením podobné objektům z meziválečné suburbanizace (Podskalník, Brátka 1957). Celkově však pozemky mají menší rozlohu, což nejspíše souvisí se zvyšováním poptávky po suburbánním typu bydlení a růstem cen parcel.

Druhou skupinou jsou domy stavěné ve větší vzdálenosti od dráhy, tj. patrně na levnějších pozemcích, určené pro nižší a nižší střední třídu. Po roce 1924 vzniklo na území Černošic zcela nové sídlo – Nová Vráž (Podskalník, Brátka 1957). Z publikace se můžeme dočíst, že (Podskalník, Brátka 1957, s. 145): „V poslední, III. čtvrti, na Vráži byl stav obyvatelstva velmi početný již od jejího počátku za prvních let druhého čtvrtstoletí. Ti, co zde stavěli, byli většinou lidé středního stavu, nebohatí, kteří své skromné úspory obrátili všechny na účely stavby rodinného domku nebo malé vilky.“ Kromě domů byly v Černošicích budovány také první víkendové chaty, zejména na jihu a východě katastrálního území Černošic u Berounky na neúrodné půdě (Blažková 2014). V meziválečném období byla totiž zakázána výstavba chat na úrodné půdě (Podskalník, Brátka 1957).

V Horních Černošicích dochází také k přeměně objektů vesnického charakteru a dosavadní funkce objektů se mění. Zejména mezi lety 1918 a 1925 jsou v důsledku bytové nouze přestavovány i dosud vesnické objekty v původní obci Horní Černošice (Moucha 1936). O proměně zástavby původní vsi se můžeme dočíst (Moucha 1936, s. 187): „Proto také byla opravována a rozšiřována starší stavení, aby byl získán větší počet bytů, a vyhověno poněkud stále stoupající poptávce. Opravami a přestavbou dosavadních domů se mění značně tvářnost původní osady, zvláště v nejstarší části kolem kostela.“ Svoji roli nejspíše hrál také fakt, že množství pozemků na katastrálním území Horních Černošic již bylo zastavěno a počet lidí žijících se zemědělstvím klesal. Do konce 30. let 20. st. je v sídle evidován pouze jeden statek zabývající se zemědělskou výrobou (Moucha 1936).

Mezi lety 1932 a 1951 můžeme pozorovat pokračování v dosavadních tendencích výstavby, jako pozorujeme ve 20. letech 20. st. (mapa č. 4). Ve 30. letech 20. st. dále narůstá zastavěná plocha na Nové Vráži, zejména mezi dosavadní zástavbou a lesem severně od sídla. Zastavěnost území roste také na okraji Dolních Mokropes a mezi západními částmi ulic Mokropeská a Školní. Zástavba se v tomto období zahušťovala také v pásu podél železnice. Dochází také k zastavování volných parcel ve starší zástavbě kolem železniční zastávky v Černošicích a v přilehlých pozemcích kolem této dosavadní zástavby (ÚAZK Archivní mapy 2014). V roce 1932 došlo k vyvlastnění poslední části volných pozemků na Horce od majitele Zbraslavského panství „na rodinné domky sociálně slabým rodinám počtem 33 parcel“ (Moucha 1936, s. 186). Ostatní pozemky na Horce byly prodány.

Po roce 1945 dochází k útlumu dosavadního vývoje suburbanizace. Z jiných příčin, než je stavební aktivita rezidenční objektů, sice roste počet obyvatel Černošic mezi lety 1950 a 1961 (Historický lexikon obcí 2006). Od 60. let v souvislosti s celkovým útlumem suburbanizačních procesů dochází k zastavování dosud volných parcel, i v rámci intravilánu, především objekty druhého bydlení. Jsou budovány jednak objekty podobné tramským srubům z meziválečného období, tak i větší objekty sloužící pro individuální rekreaci (Vágner, Fialová 2004). V Černošicích můžeme pozorovat vytvoření řady tzv. tramských osad, například Osada Jas, Osada Pod Hladkou skálou, kde jsou budovány objekty druhého bydlení.

Vývoj zástavby v období mezi lety 1952 a 1992 je tak do určité míry zkreslen faktem, že se v tomto období stavěly jak subúrbánní objekty, tak objekty druhého bydlení (mapa č. 5). Zastavovány jsou jednak volné parcely v dosavadní zástavbě v Nové Vrážci či uvnitř dosavadní zástavby, tak i větší dosud nezastavěné plochy. To se týká zejména pozemků mezi Novou Vrážcí, Horními Černošicemi, pásem zástavby podél železnice u ulice Dr. Janského a západní částí Školní ulice (ÚAZK Archivní mapy 2014). Uprostřed nově zastavěného území se plánovalo s vytvořením nového centra Černošic, náměstím 5. května. Objekty druhého bydlení jsou stavěny zejména na jihu a východě Černošic a poblíž Dolních Mokropes mezi stávající zástavbou a řekou. Na severu území se chaty stavěly především v Osadě Na Vírku v řadě podél řeky.

Kromě rodinných domů a rekreačních objektů bylo zbudováno malé sídliště sestávající z 8 panelových domů v ulicích Karlická a Vrážská, běžně označovaných jako „bytovky“. Za socialismu byly v Olbrachtově, Sušické, Klatovské a Jihlavské ulici byly postaveny řadové domy.

Po roce 1992 můžeme opět zaznamenat rezidenční suburbanizaci, která se projevuje zvýšením stavební aktivity (mapa č. 6). Zastavovány jsou dosud volné plochy zejména na Vrážci a dochází k výstavbě nových ulic, například ulice Měsíční, Větrné a Ostružinové (ČÚZK Katastr nemovitostí 2014). Dochází tak zastavování dosud volných pozemků. Jsou také bourány stávající objekty druhého bydlení a na uvolněných pozemcích jsou stavěny nové rodinné domy. Zástavba Černošic získává kompaktní charakter a mezi jednotlivými sídly už prakticky nejsou volné pozemky.

Obr. č. 4, rodinný dům postavený po roce 2006, Smetanova ulice č. p. 1011, Černošice



Zdroj: archiv autora

6.2 Souhrn poznatků o vlivu železnice na změnu rozlohy zastavěných ploch

Na základě prostorové struktury zástavby Černošic do 20. let 20. st. a ostatních definičních znaků železničních suburbií můžeme s největší pravděpodobností tvrdit, že se jedná o železniční suburbium (Mumford 1989). Bylo zjištěno, že zástavba se koncentrovala přednostně do míst kolem železniční zastávky, která se ocitla uvnitř zástavby, a sídlo tak získalo zhruba kruhový půdorys. Na základě archivních dokumentů víme, že část nových objektů byla určena pro suburbánní typ bydlení (Podskalník, Brátka 1957; Moucha 1936).

Na základě mapování vývoje zastavěných ploch v Černošicích bylo zjištěno, že železnice byla v počátcích projevů rezidenční suburbanizace v Černošicích významným lokalizačním faktorem pro nové objekty (mapa č. 1). Bylo zjištěno, že do 20. let 20. st. došlo k vytvoření zástavby, která se koncentrovala kolem železniční zastávky v Černošicích. Nová zástavba tak byla stavěna prakticky výhradně v nejbližší docházkové vzdálenosti od zastávky vlaků.

V meziválečném období už můžeme pozorovat rozvolnění vztahu mezi lokalizací nových objektů a umístěním železniční zastávky. Nová zástavba je už lokalizována i do vzdálenějších míst od železniční zastávky. Tento fakt můžeme vysvětlit rozvojem automobilismu a zaváděním autobusových linek. O rozvolnění vztahu mezi železnicí a lokalizací nové výstavby svědčí to, že kolem nově otevřené zastávky vlaků v Černošicích-Mokropsech se již nová výstavba nekoncentruje.

V současné době pozorujeme zastavování dosud volných pozemků uvnitř zástavby. Černošice tak získávají charakter kompaktního sídla.

7. Vliv železnice na způsob vyjížd'ky obyvatel

7.1 Vyjížd'ka obyvatel ze zázemí Prahy

7.1.1 Přepravní proudy

Pro zjišťování vlivu železnice na způsob vyjížd'ky je důležité znát hlavní přepravní proudy a intenzitu dopravy. Jsme si vědomi toho, že pouhá vybavenost železnicí nezaručuje využívání vlaků pro vyjížd'ku. V zázemí Prahy existují tratě, kde můžeme zaznamenat velmi nízkou či žádnou pravidelnou osobní dopravu. Hodnocení významu železnice na způsob vyjížd'ky suburbanitů budeme hodnotit na základě dat o počtu.

V současné době pozoruje zavádění nových autobusových linek, které sváží cestující z obcí, které neleží přímo na železnici, k nádražím. U stanic vlaků jsou také budovány parkoviště. Vyjíždějící tak mohou přijet k nádraží autem a do centra Prahy pokračovat vlakem. Pro výzkum tohoto fenoménu byla také zkoumána intenzita a trasy, kudy jezdí autobusy. Zkoumáme také, kde vlaky začínají a končí svoji jízdu, abychom zjistili, po jakých tratích je vyjížd'ka vlakem vůbec reálná.

Při charakteristice přepravních proudů v zázemí Prahy si můžeme všimnout, že železnice směřující z okresů Praha-východ a Praha-západ do Prahy končí oproti autobusové dopravě blíže k centru Prahy (mapa č. 7). Navíc u autobusů místních linek se nestává, že by tranzitovaly přes území Prahy. Naproti tomu u drážní dopravy již existují linky, které začínají i končí v zázemí Prahy, ale jejichž konečná stanice není v Praze. Jako příklad uveďme vlaky na lince S7 mezi stanicemi Úvaly-Beroun a vlaky na lince S2 mezi Benešovem a Kolínem přes Čelákovice (Jízdní řády 2013; Železniční jízdní řád 2013, 2012).

Pro naprostou většinu vlaků jsou výchozími a koncovými stanicemi centrální pražská nádraží, tj. nádraží Praha-Masarykovo nádraží, Praha-Hlavní nádraží a Praha-Smíchov. Naopak malá část vlaků začíná a končí na menších nádražích či stanicích ve větší vzdálenosti od centra města. Jsou to nádraží Praha-Smíchov Na Knížecí pro vlaky ve směru Praha-Zličín a Hostivice, nádraží Praha-Zličín pro trať do Hostivice a nádraží Praha-Libeň pro vlaky Městské linky do Roztok u Prahy přes Prahu-Holešovice (Železniční jízdní řád 2013, 2012).

Fakt, že člověk dojíždějící do Prahy vlakem se může dostat dráhou blíže k centru města, je velkou výhodou oproti autobusové dopravě, jejíž autobusová nádraží jsou většinou na

okraji Prahy. Tato výhoda se projevuje zejména tím, že místo zaměstnání, škola i obchody jsou často lokalizovány v centru města. Místo pracoviště či škola může být od nádraží v Praze dostupné pěšky. Pokud není dostupné pěšky, tak návazná doprava do centra, která se uskutečňuje zpravidla metrem či tramvají, trvá kratší dobu než ekvivalentní doprava z autobusového nádraží vzdálenějšího od centra města.

Páteří charakter železniční dopravy je navíc umocňován tím, že k železnici se sbíhají autobusy směřující ze sídel bez železnice, aby byl umožněn přestup na vlaky směrem do centra Prahy. Příkladem takové linky jsou autobusy jedoucí z Květnice do zastávky Nádraží Klánovice, kde je umožněn přestup na vlaky jedoucí na nádraží Praha-Masarykovo a Praha-Hlavní. Podobně jezdí autobusy k vlakům z Chotče, Třebotova a Kosoře k nádraží Praha-Radotín, z Vonoklas a Roblína do Černošic, z Velkých Popovic a Kunic do Strančic apod. (Jízdní řády 2013).

Osobní a spěšné vlaky jedoucí do Prahy často začínají v zázemí Prahy v místech se zvýšenou poptávkou po dojíždění do hlavního města. Jedná se zejména o větší sídla, která jsou významná z pohledu obratu cestujících. Jedná se o Řevnice, Říčany, Strančice, Úvaly, Roztoky a Hostivice. Z toho je patrné, jakou významnou roli hraje železnice zvláště pro dojíždění v zázemí Prahy. Většina či jen část osobních a spěšných vlaků však směřuje do Prahy z větší vzdálenosti než jen z nejbližšího zázemí Prahy, tj. z okresů Praha-východ a Praha-západ. Tyto vlaky umožňují realizovat dojížděku z větší vzdálenosti. V případě trati Praha – Rudná u Prahy – Beroun však naprostá většina vlaků končí a začíná už v Nučicích, a proto potenciál trati Beroun – Nučice je vzhledem k nízké intenzitě železniční dopravy značně omezen (Železniční jízdní řád 2013, 2012). Svojí roli v tomto případě jistě hraje blízkost dálnice D5 a paralelní hlavní komunikace, kde po obou těchto spojnicích jezdí velké množství místních autobusových linek.

Z pohledu železniční infrastruktury je patrné, že Praha se svým zázemím má hustou železniční síť (mapa č. 7). Většina tratí směřuje radiálně do hlavního města, což zvyšuje potenciál železnice pro pravidelnou dojížděku, protože většina tratí směřuje do Prahy přímo. Problematické může být využití dráhy pro dojížděku v případech, kdy tratě v zázemí Prahy nesměřují do hlavního města. Tratěmi, které nevedou přímo do Prahy a jejich potenciál pro vyjížděku je tak omezený jsou tratě: Hostivice – Podlešín, Neratovice – Brandýs nad Labem, Jílové u Prahy – Čerčany a dnes již pro pravidelnou osobní dopravu neprovozovaná trať Čelákovice – Mochov (Železniční jízdní řád 2013, 2012).

Tratě, které nevedou přímo do Prahy, se dají využít pro dojíždění pouze za předpokladu, že je umožněn přestup na kapacitní tratě s rychlou dopravou do Prahy. Drahou, která má

potenciál pro denní dojíždění, je traťový úsek Čelákovice-Lázně Toušeň. V Čelákovících je umožněn přestup na příměstské vlaky směřující do Prahy-Masarykova či Prahy-Hlavního nádraží.

Pravidelná osobní doprava v pracovní dny na některých tratích v zázemí Prahy v roce 2013 dokonce nebyla uskutečňována. Jedná se například o trať Rudná u Prahy-Hostivice, kde byl zaveden provoz osobními vlaky pouze o víkendech. Jedná se o trať, v jejímž okolí dochází od konce 90. let 20. století k masivní suburbanizaci. Na trati byla pouze 1 mezilehlá zastávka Hostivice-Litovice, která se navíc nachází mimo zástavbu. Tento stav byl mezi lety 2014 a 2016 změněn, došlo k výstavbě 3 nových zastávek v Hostivicích a Chýni, které jsou blíže suburbánní zástavbě. Na trati byly zavedeny vlaky i v pracovní dny, což umožnilo využití trati i pro denní dojíždění do Prahy (Jízdní řád 2016, 2015).

Z historického pohledu byla naprostá většina tratí směřující do Prahy stavěna jako tratě hlavní. Pouze trať Praha-Vrané nad Vltavou – Dobříš/Čerčany byla stavěna jako trať lokální (Pavlíček 2002). To se projevilo v úsporách v trasování dráhy, což se projevilo zejména v použití větších sklonů, oblouků o ostřejších poloměrech a menších nádražních budovách. V okresech Praha-východ a Praha-západ byly stavěny jako místní tratě dráhy Beroun-Závodí– Rudná u Prahy, Čelákovice-Neratovice a dnes už zrušená trať Čelákovice-Mochov (Pavlíček 2002).

Z pohledu intenzity železniční dopravy můžeme najít v okolí Prahy tratě s velmi vysokou i s velmi nízkou intenzitou dopravy, což vypovídá o stupni využití tratí pro příměstskou dopravu. Pro příměstskou dopravu jsou nejvíce využívány zejména dvoukolejné koridorové tratě, které jsou elektrifikované. V současnosti rekonstrukce koridorů probíhá či je těsně po ukončení v Praze a jejím nejbližším zázemí na všech koridorových tratích. Jedinou tratí, kde rekonstrukce koridoru ještě nezačala, je trať Praha – Beroun. Tyto rekonstrukce by měly přispět k rychlejší dopravě, stejně tak jako ke zvýšení bezpečnosti a propustnosti tratí. Dále se na takto rekonstruovaných tratích budují nové zastávky, což může dále podpořit atraktivitu železnice pro dojíždění.

Tratěmi s velmi vysokým využitím pro příměstskou dopravu jsou tratě Praha – Kolín, Praha – Benešov u Prahy, Praha – Beroun a Praha – Kralupy nad Vltavou. Velmi významná je také trať Praha-Lysá nad Labem, která je také dvoukolejná a elektrifikovaná. Pro příměstskou dopravu je dále využívána jednokolejná neelektrifikovaná trať Praha – Rudná u Prahy – Beroun, ale zejména v úseku Praha – Nučice (Železniční jízdní řád 2013, 2012). Už méně intenzivní doprava je na trati Hostivice – Praha přes Prahu – Zličín. Problematickou pro příměstskou dopravu se jeví současná trať Praha – Hostivice – Kladno, která je částečně

stále vedená po tělese bývalé koněspřežné železnice z přelomu 20. a 30. let 19. století (Schreier 2004). Je to jednokolejná neelektrifikovaná trať, která však spojuje Kladno s Prahou, což je podle SLDB 2001 i 2011 nejvýznamnější přepravní proud denní dojížděky v celém Česku (Bednářová 2013). Většina vyjíždějících mezi Kladnem a Prahou však necestuje vlaky, ale autobusovou a individuální automobilovou dopravou. V budoucnu se počítá s výstavbou kapacitní trati Praha – Kladno s připojením na letiště Václava Havla.

Menší intenzita příměstské dopravy je také na trati Praha-Neratovice, která je také málo kapacitní. Jejím hendikepem je nízká rychlost dopravy a velké sklony. Trati Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš/Čerčany jsou postiženy především nízkou cestovní rychlostí. Velký potenciál pro dojíždění ze zázemí Prahy tak má jen pro Vrané nad Vltavou. Toto sídlo těží ze své blízkosti k Praze a faktem, že se zde sbíhají tratě od Dobříše a Čerčan. Souběh linek zvyšuje intenzitu železniční dopravy ve směru do a z Prahy (Pavlíček 2002).

Pro autobusovou dopravu spojující sídla v zázemí Prahy s hlavním městem je charakteristické, že autobusy začínají a končí na území Prahy. Nesetkáme se zde podobně jako u železnice s tranzitními linkami. Velká část místních autobusových linek je svázána s vyjížděkou do Prahy především do zaměstnání a cestou do školy. Pouze menší část je určena pro jiné účely. Jako příklad uveďme linku Černošice – Sídliště Radotín, která je plně dotována městem Černošice a slouží ke spojení Černošic se zdravotním střediskem v Praze-Radotíně. Podobný účel lze předpokládat u linek směřujících do Nemocnice Motol a Nemocnice Na Homolce (Jízdní řády 2013).

Část autobusových linek je vázána na železnici, kde je umožněn přestup na vlaky. Sídla, u kterých můžeme pozorovat velké množství autobusových linek jedoucích k zastávkám vlaků jsou: Dobřichovice, Černošice, Říčany, Strančice, Senohraby, Úvaly a Čelákovice. Jedna autobusová linka také vede do Roztok. Ze zázemí Prahy jezdí autobusy i k nádražím v Praze, jako je nádraží Praha-Radotín, Praha-Klánovice a Praha-Uhřetěves. Z tohoto výčtu je patrné, že se ve všech případech jedná o stanice a nádraží, které se nacházejí na kapacitních dvoukolejných elektrifikovaných tratích s rychlou a intenzivní příměstskou dopravou. Železnice je významným dopravním módem i díky těmto linkám v některých obcích bez železnice, které si takto udržují spojení se železnicí.

Oproti tomu potenciál ostatních tratí pro dopravu lidí z obcí bez železnice do Prahy prostřednictvím návazné dopravy je nízký. Svoji roli hraje jednak zjištěná nízká intenzita železniční dopravy, jednak nízká přepravní rychlost. U řady obcí, které se nacházejí na tratích s nižší intenzitou železniční dopravy, se setkáváme s tím, že autobus je preferovanějším dopravním módem pro vyjížděku do Prahy. Těmito sídly jsou například

Rudná, Hostivice, Jeneč, Měšice a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Jízdní řády 2013; Železniční jízdní řád 2013, 2012).

Nižší podíl vlaku na vyjíždě do Prahy však můžeme pozorovat také u obcí, které se sice nacházejí na kapacitních tratích, ale kde existují frekventované autobusové linky do hlavního města. Takovými obcemi jsou například Říčany či Roztoky. Vyšší počet zastávek v sídle a jejich blízkost k bydlišti mají mnohdy vyšší význam než rychlejší vlaková doprava.

Z Prahy směřuje většina autobusů po hlavních silničních komunikacích, jako je v Praze Strakonická ulice, silnice č. 605 přes Rudnou, dálnice D5, D6, D7, silnice č. 608 přes Zdiby a Postřižín, silnice č. 9 směřující do Mělníka, silnice č. 610 směřující do Brandýsa nad Labem-Starou Boleslav, dálnice D10, silnice č. 611 přes Nehvizdy, silnice č. 2 směřující na Kutnou Horu, dálnice D1, silnice č. 603 přes Jesenici (Mapy.cz 2016; Jízdní řády 2013). Z pohledu místní dopravy však dálnice nemusí vykazovat vyšší intenzitu dopravy než souběžné ostatní silnice, protože na dálnicích nemůžou být až na výjimky zastávky autobusů. Ty najdeme pouze na bývalých rychlostních silnicích, jako je například na D4 na směřující do Strakonic. Malou či žádnou intenzitu místní autobusové dopravy vykazuje také Pražský okruh, který je využíván jen v úseku Lahovice – Vestec (Jízdní řády 2013).

Značná část místní autobusové dopravy směřující do Prahy začíná na území okresů Praha-východ a Praha-západ. Zdrojovými městy a obcemi je zejména Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Jílové u Prahy, Jesenice, Štěchovice a Mníšek pod Brdy. Sídla, která leží na trasách mezi těmito středisky a Prahou zpravidla vykazují vyšší intenzitu autobusové dopravy, což se projevuje jejím vyšším využíváním při dojíždě do Prahy (Jízdní řády 2013).

7.1.2 Role železnice ve způsobu vyjížděky obyvatel

Ptáme se, jakou roli dnes hraje železnice ve způsobu vyjížděky obyvatel ze zázemí Prahy. K tomu byly vytvořeny mapy zobrazující jak podíl železnice na vyjíždě v roce 2001 a 2011, tak mapa změn využití vlaků pro vyjížděku (Databáze ČSÚ Vyjížděka 2016; ČSÚ Dojížděka 2014).

Je zřejmé (mapa č. 8 a 9), že využití železnice pro dojíždě do Prahy je největší v obcích s dráhou. Obce, které nejsou na dráze, vykazují řádově menší využití železnice. O něco vyšší využití je pouze v případě, že jsou tyto obce přímo napojeny na dráhu prostřednictvím přípojných autobusových linek. V rámci kategorie obcí na železnici však můžeme pozorovat podstatné rozdíly ve využití železnice (Databáze ČSÚ Vyjížděka 2016; ČSÚ Dojížděka 2014).

Obecně je dráha pro dojíždění využívána více u těch tratí, které mají dostatečnou kapacitu, tj. dvoukolejné a elektrifikované, a jezdí na nich množství vlaků s krátkými intervaly. Jsou to všechny koridorové tratě (Praha – Beroun, Praha – Kralupy nad Vltavou, Praha – Kolín, Praha – Benešov u Prahy) a hlavní trať Praha – Lysá nad Labem. Ostatní tratě v zázemí Prahy vykazují vyšší využití vlaků jen v některých případech. Jedná se například o Lázně Toušeň (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016; ČSÚ Dojíždka 2014). Množství lidí dojíždí do Prahy také ze Zlonína a Kojetic, kde je železnice atraktivní zejména tím, že se stanice vlaku nacházejí blízko centra obcí.

I přesto mohou být tratě v zázemí Prahy atraktivnější pro vyjíždění oproti minulosti. Nízký počet zastávek byl postupně od roku 2014 zvyšován například na tratích Rudná u Prahy – Hostivice a Nučice – Praha-Smíchov. I přes rekonstrukci tratě je však na této dráze nižší cestovní rychlost, což vyjíždějící odrazuje od využívání vlaků.

Z empirických dat o způsobu vyjíždky podle dopravních módů víme, že vlaky byly mezi lety 2001 a 2011 využívány k vyjíždce do Prahy v průměru o 1,13 % méně. V zázemí Prahy však můžeme nalézt obce jak s velkým poklesem podílu železnice, tak s velkým nárůstem (mapa č. 10). Pokles byl zaznamenán zejména podél v obcích podél tratí Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš/Čerčany. Z těchto obcí je největší ztráta podílu železnice v Čisovicích, Petrově, Vraném nad Vltavou a Kamenném Přívozu. Tento pokles je nejspíše způsoben celkovou podinvestovaností tratí a stagnující cestovní rychlostí, která je obecně na těchto tratích velmi nízká (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016; ČSÚ Dojíždka 2014).

Podél trati Praha – Benešov u Prahy je však vývoj ve využití železnice velmi diferencovaný. U skupiny obcí, které se nacházejí v blízkosti trati, sledujeme pokles podílu železnice pro dojíždění, zatímco u vzdálenějších obcí východně od trati pozorujeme výrazný nárůst využití železnice. Tento paradox by se dal vysvětlit tím, že lidé v obcích u trati, kde již byl vysoký podíl železnice na vyjíždce, začaly v důsledku stavebních prací na trati preferovat jiné dopravní módy. Naopak dojíždění vlakem se stalo atraktivnější pro obyvatele ze vzdálenějších obcí, protože sem byly zavedeny frekventovanější autobusové linky od železničních stanic a zastávek do těchto obcí. Podobný vývoj vyšší atraktivity železnice v důsledku přípojných autobusů můžeme vidět i u Černolic či Roblína (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016; ČSÚ Dojíždka 2014).

Z pohledu železničních tratí vzrostl význam trati Praha – Rudná u Prahy – Nučice, která prošla rekonstrukcí, zvýšil se zde počet osobních vlaků a vlakových zastávek. U ostatních tratí pozorujeme spíše stagnaci v podílu využití železnice, která však v absolutních číslech

může znamenat robustní růst počtu cestujících způsobený probíhající suburbanizací (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016; ČSÚ Dojíždka 2014).

7.1.3 Dopravní chování obyvatel ve vztahu k vybavenosti sídel železnicí

V této části práce zkoumáme, jestli vybavenost či nevybavenost sídla železnicí ovlivňuje dopravní chování obyvatel. Předpokládáme, že dopravní chování obyvatel vyjíždějících z obcí se železnicí se může lišit od vyjíždějících z obcí bez železnice. Přednosti železnice, které již byly řečeny, jako je například vyšší cestovní rychlost a lokalizace většiny pražských nádraží v blízkosti centra města, nejspíše mají vliv na vyšší využívání veřejné dopravy, kterou je železnice součástí.

Pro zjištění dopravního chování obyvatel v obcích v zázemí Prahy byla použita statistická analýza dat počtu obyvatel vyjíždějící jednotlivými dopravními módy. Obce v zázemí Prahy byly rozčleněny do dvou skupin na obce se železnicí a obce bez železnice. Budeme zjišťovat, jestli se dopravní chování suburbanitů liší podle vybaveností obce, ze kterých vyjíždí, železnicí (Databáze ČSÚ Vyjíždka 2016; ČSÚ Dojíždka 2014).

1. Otázka: „Existuje statisticky významný rozdíl v podílu veřejné dopravy na vyjíždce do Prahy mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice v letech 2001 a 2011?“

Pro zodpovězení této otázky byl použit dvouvýběrový t-test. Obce byly rozděleny do dvou skupin – obce se železnicí a obce bez železnice. Byly provedeny dva dvouvýběrové t-testy; jeden pro rok 2001 a jeden pro rok 2011. Jako proměnná do testů vstupoval relativní podíl veřejné dopravy na vyjíždce do Prahy v roce 2001 a 2011.

Pro rok 2001 i 2011 vyšly oba dva testy tak, že v rozptylech není rozdíl. Pro rok 2001 vyšel Levenův test se Sig. 0,232 a pro rok 2011 byla hodnota Sig. 0,785. V obou případech tak předpokládáme, že rozptyly nejsou shodné. Byly provedeny dvouvýběrové t-testy a v obou případech vyšly signifikantně (hodnota Sig. byla v obou případech 0,000). Byla tak v obou případech zamítnuta nulová hypotéza. Existuje statisticky významný rozdíl v podílu veřejné dopravy na vyjíždce do Prahy mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice v letech 2001 a 2011.

Pro roky 2001 i 2011 bylo prokázáno, že existuje rozdíl v podílu veřejné dopravy na vyjíždce mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice. Ve skupině obcí se železnicí se tak nejspíše pozitivně projevuje vybavenost obcí železnicí, což má vliv na její vyšší využívání oproti obcím bez železnice. Železnice má v průměru příměstské dopravě vysokou

cestovní rychlost, což jistě přispívá k její atraktivitě pro dojíždění. Z empirických dat víme, že podíl veřejné dopravy na vyjížděče byl u obcí se železnicí v roce 2001 celkem 78,43 % a v roce 2011 byl podíl 62,06 %. U obcí bez železnice byl podíl veřejné dopravy v roce 2001 celkem 71,64 % a v roce 2011 to bylo 54,09 %.

2. Otázka: „Existuje statisticky významný rozdíl v podílu vlaku na vyjížděče do Prahy mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice v letech 2001 a 2011?“

Je předpoklad, že obce se železnicí jsou zvýhodněné svou vybaveností dráhou oproti obcím bez železnice, což má nejspíše vliv na rozdílný podíl vlaku na vyjížděče do Prahy. V současnosti však pozorujeme tendenci, kdy jsou posilovány autobusové spoje z obcí bez železnice, které míří k železničním stanicím a zastávkám, aby lidé mohli přestoupit na vlak. Také sílí tendence dojíždění k nádraží či zastávce vlaku autem a poté pokračování v cestě železnicí. Rozdíl mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice ve vyjížděče vlakem se tak může snižovat.

V programu SPSS byly provedeny dva dvouvýběrové t-testy odděleně pro roky 2001 a 2011. Obce byly rozděleny na obce se železnicí a obce bez železnice. Jako proměnná do testů vstupoval podíl vlaku na vyjížděče do Prahy v roce 2001 a v roce 2011. Levenův test vyšel pro oba dva testy signifikantně (s hodnotou Sig. 0,000). Předpokládáme tak, že rozptyly v obou případech nejsou shodné. T-testy vyšly v obou případech signifikantně (hodnoty Sig. byly vždy 0,000). Na 5% hladině významnosti tak byla zamítnuta nulová hypotéza. Existuje statisticky významný rozdíl v podílu vlaku na vyjížděče do Prahy mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice v letech 2001 a 2011.

Byl prokázán rozdíl v podílu vlaku na vyjížděče do Prahy mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice jak v roce 2001, tak v roce 2011. Z toho plyne, že přítomnost železniční stanice či zastávky má stále v průměru vliv na vyšší podíl železnice na vyjížděče do Prahy oproti obcím bez železnice. Rozdíl v podílu vlaku mezi těmito dvěma skupinami obcí tak stále existuje. Z empirických dat však pozorujeme, že rozdíl v podílu vlaku na vyjížděče mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice spíše klesá. Zatímco v roce 2001 byl podíl vlaku na vyjížděče do Prahy u obcí bez železnice v průměru 4,30 %, tak v roce 2011 to bylo 4,80 %. V roce 2001 byl podíl vlaku na vyjížděče do Prahy u obcí se železnicí v průměru 21,05 %, tak v roce 2011 to bylo 16,83 %. U obcí se železnicí tak došlo k poklesu podílu vlaku na vyjížděče, zatímco u obcí bez železnice došlo spíše ke stagnaci. Jako příčinu můžeme spatřovat vyšší dojíždění obyvatel ke stanicím a zastávkám vlaků z obcí bez železnice a použití vlaku pro další cestu. U obcí se železnicí má na pokles podílu

nejspíše upřednostňování jiných dopravních módů. Jinou příčinou může být použití vyššího počtu dopravních prostředků, což by se odrazilo v relativním poklesu podílu vlaku na vyjížděci.

Musíme však také zdůraznit, že obce bez železnice jsou, co se týče podílu železnice na vyjížděci, hendikepovány předpokládanou nižší váhou železnice na vyjížděci. V praxi předpokládáme, že obce bez železnice jsou od dráhy spíše vzdálené. K zastávce vlaku patrně není reálné docházet pěšky. Lidé dojíždějící z obcí bez železnice do Prahy tak nejspíše musí použít další dopravní prostředek. Oproti tomu člověk, který bydlí blízko železniční zastávky, může k vlaku dojít pěšky. V realitě tak může být váha vlaku z hlediska použitých dopravních prostředků pro člověka bydlícího u dráhy 100%, zatímco pro člověka ve větší vzdálenosti od dráhy jen 50%. Váha vlaku je tak v tomto případě snížena použitím například autobusu pro cestu k železniční zastávce na polovinu. Tento fakt se nejspíše také odráží v nižším podílu železnice na vyjížděci u obcí bez železnice.

3. Otázka: „Existuje rozdíl v relativní změně počtu vyjíždějících mezi lety 2001 a 2011 a mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice?“

Touto otázkou se ptáme, jestli existuje statisticky významný rozdíl ve změně počtu vyjíždějících mezi lety 2001 a 2011 a mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice. Je předpoklad, že mezi lety 2001 a 2011 byla relativní změna v počtu vyjíždějících vyšší v obcích bez železnice, protože obce se železnicí zaznamenaly velký nárůst počtu obyvatel už v předchozích fázích suburbanizace, což se projevilo vysokým počtem vyjíždějících do Prahy už v roce 2001. Oproti tomu populačně slabší obce bez železnice prošly dramatickým nárůstem počtu obyvatel až v rámci současné fáze suburbanizace. Je tedy předpoklad, že zvýšení počtu vyjíždějících bude větší v obcích bez železnice.

V programu SPSS byl proveden dvouvýběrový t-test. Do testu vstupovaly obce se železnicí a obce bez železnice. Jako proměnná vstupovala relativní změna počtu vyjíždějících do Prahy mezi lety 2001 a 2011. Levenův test vyšel signifikantně (hodnota Sig. 0,008). Předpokládáme tak, že rozptyly nejsou shodné. Dvouvýběrový t-test vyšel s hodnotou Sig. 0,003. Byla tak zamítnuta nulová hypotéza. Existuje statisticky významný rozdíl mezi změnou počtu vyjíždějících mezi lety 2001 a 2011 a mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice.

Z toho plyne, že u obcí bez železnice je mezi lety 2001 a 2011 změna počtu vyjíždějících relativně větší než u obcí se železnicí. Z empirických dat například víme, že index změny počtu vyjíždějících je u obcí bez železnice v průměru 192,88 %, zatímco u obcí se železnicí

je průměrný index jen 117,38 %. Byla tak potvrzena hypotéza, že relativní změna počtu vyjíždějících je u obcí bez železnice relativně vyšší.

Výsledek dvouvýběrového t-testu je překvapivě rozdílný oproti předešlé otázce. V realitě bychom asi předpokládali, že pokud neexistuje souvislost mezi změnou počtu obyvatel mezi obcemi se železnicí a bez železnice, tak nebude existovat ani rozdíl v relativní změně počtu vyjíždějících mezi těmito dvěma skupinami obcí. Tento předpoklad nebyl potvrzen. Je možné, že v obcích se železnicí, které jsou v průměru populačně větší oproti obcím bez železnice, existuje více pracovních příležitostí. To by se mohlo odrazit v tom, že lidé, kteří se přestěhovávají do zázemí Prahy, nacházejí v těchto obcích více pracovních příležitostí, takže nemusejí dojíždět do Prahy. Oproti tomu populačně stále spíše menší obce se železnicí mohou být více závislé na vyjížděci do Prahy oproti obcím bez železnice.

7.1.4 Změny dopravního chování suburbanitů mezi lety 2001 a 2011

Předpokládáme, že současná rezidenční suburbanizace ovlivnila dopravní chování obyvatel v zázemí Prahy. V zázemí Prahy pozorujeme vysoké kladné saldo migrace. Nově příchozí mohou mít odlišné dopravní preference oproti starousedlíkům. Mezi lety 2001 a 2011 však můžeme také zaznamenat růst míry automobilizace. Tyto faktory se nejspíše promítají do změny podílů jednotlivých dopravních módů na vyjížděci.

Změny dopravního chování suburbanitů zkoumáme na základě dat o způsobu vyjížděky podle použitého dopravního módu (Interní databáze ČSÚ Vyjížděka 2016; ČSÚ Dojížděka 2014). Byly spočteny jednak podíly jednotlivých dopravních módů na vyjížděci, tak změny v podílu dopravních módů. Byla také provedena statistická analýza dat o změnách způsobu vyjížděky obyvatel. Otázkami se ptáme na změny v dopravním chování suburbanitů. Bylo provedeno statistické testování a spočteny Spearmanovy koeficienty korelace pro vybrané proměnné.

Z dat o způsobu vyjížděky obyvatel víme, že mezi lety 2001 a 2011 vzrostla diference ve využití veřejné dopravy mezi obcemi (mapa č. 12). Tam, kde můžeme pozorovat nízkou úroveň dopravní obslužnosti autobusovou dopravou, byl pokles ve využití veřejné dopravy nejvyšší. U obcí s intenzivní autobusovou dopravou je vývoj diferencovaný. U některých obcí, jako je například Jesenice, pozorujeme výrazný nárůst využití individuální dopravy. Naopak zejména obce se železnicí si udržely významný podíl ve vyjížděci do Prahy veřejnou dopravou (Databáze ČSÚ Vyjížděka 2016; ČSÚ Dojížděka 2014).

Z toho plyne, že pro dojíždění do Prahy zůstává z pohledu veřejné dopravy atraktivní především rychlá a intenzivní železniční doprava. Můžeme tedy rámcově přikročit ke generalizaci, že z pohledu vyjížďky do Prahy se obce v zázemí Prahy dělí do dvou skupin. První skupinou jsou obce na kapacitní železnici či výjimečně i na ostatních tratích, které si udržují vysoký podíl vyjížďky veřejnou dopravou. Druhou skupinou jsou obce bez železnice či ostatní obce na vedlejších železničních tratích, které vykazují vysoký podíl individuální dopravy na vyjížďce, který je obecně tím vyšší, čím méně spojů do obce zajiždí.

Pokles ve využití veřejné dopravy pro vyjížďku můžeme mezi lety 2001 a 2011 pozorovat ve všech obcích až Čestlice (mapa č. 13). Průměrně však za všechny obce klesl podíl využití veřejné dopravy o 17,15 %. Nejmenší hodnoty poklesu veřejné dopravy zaznamenáváme v obcích podél výkonných železničních tratích – jsou to obce v údolí Berounky (Černošice, Všenory, Dobřichovice, Řevnice) a poblíž trati Praha – Kralupy nad Vltavou (Dolany, Libčice nad Vltavou, Husinec; Databáze ČSÚ Vyjížďka 2016; ČSÚ Dojížďka 2014).

Pokles ve využití veřejné dopravy by se dal vysvětlit tím, že do obcí se slabou dopravní obslužností autobusovou dopravou se přistěhovalo velké množství nových obyvatel, kteří začali dojíždět do Prahy autem, což patrně nestimulovalo výrazný nárůst počtu spojů, který by možná podpořil jejich vyšší využívání. Naopak do obcí podél kapacitních železničních tratí se nejspíše přistěhovali lidé, kteří už tehdy rychlou a poměrně frekventovanou železnici od počátku využívaly pro dojíždění do Prahy. To podnítilo zvýšení frekvence osobní dopravy, která se zhruba od roku 2000 velmi zintenzivnila. To patrně dále podpořilo využití dráhy a udržení vysokého podílu veřejné dopravy pro dojíždění.

Nepříznivě na využívání veřejné dopravy může u obcí s autobusovým spojením působit i případná změna tras autobusových linek. Oproti tomu situace na železnici je stabilnější a změna trasy dráhy je velmi ojedinělá. Jako příklad ze zázemí Prahy uveďme přeložku trati Hostivice – Středokluky v souvislosti s rozšířením letiště Praha – Ruzyně (nyní letiště Václava Havla) v 60. letech 20. století. Tato trať byla přeložena v roce 1966 a obec Dobrovíz tak získala železniční spojení (Hudec 2006). Železniční tratě jsou však v prostoru stabilní a traťové přeložky spíše výjimečné. Více se však mění množství a umístění železničních zastávek. Počet zastávek se však v zázemí Prahy stabilně zvyšuje především jako reakce na novou výstavbu domů.

Na mapě č. 11 si můžeme všimnout velké variability ve způsobu vyjíždění mezi obcemi. V zázemí Prahy existují obce, jako například Černošice, ze kterých převažuje jen málo kombinací vyjížďky, ve kterých hraje hlavní úlohu vlak, tak v jiných obcích je velké množství způsobů vyjíždění. Například z Roztok existuje 13 hlavních způsobů vyjížďky obyvatel,

kde hlavní úlohu hraje vlak, autobus, městská hromadná doprava či automobilová doprava v různých kombinacích. Vysoký podíl městské hromadné dopravy na vyjížděci můžeme pozorovat zejména v obcích severovýchodně od Prahy (Databáze ČSÚ 2016).

1. otázka: „Změnil se podíl jednotlivých dopravních prostředků na vyjížděci mezi lety 2001 a 2011?“

Nárůst počtu obyvatel i vyjíždějících v zázemí Prahy mohl i nemusel změnit podíl dopravních prostředků na vyjížděci. Variabilita poklesu či nárůstu jak počtu obyvatel, tak počtu vyjíždějících do Prahy je sice mezi obcemi značná, ale význam jednotlivých dopravních prostředků mohl zůstat stabilním. Pro vyvrácení či potvrzení otázky byl použit párový t-test, kdy bylo zjišťováno, jestli existuje statisticky významný rozdíl v podílu jednotlivých dopravních prostředků na vyjížděci mezi lety 2001 a 2011.

Po provedení párového t-testu bylo zjištěno, že výsledek párového t-testu je u všech hodnocených dopravních módů (vlak, autobus, městská hromadná doprava, automobil-řidič, automobil-spolucestující, veřejná doprava) signifikantní výsledek. U vlaku vyšla hodnota Sig. rovna 0,007 a u všech ostatních byla hodnota Sig. rovna 0,000. Z toho plyne, že mezi lety 2001 a 2011 došlo ke statisticky významné změně na 5% hladině významnosti a nulová hypotéza byla zamítnuta. Existuje tak rozdíl v podílech všech hodnocených dopravních prostředků na vyjížděci mezi lety 2001 a 2011. Celá struktura podílů dopravních prostředků se mezi lety 2001 a 2011 proměnila.

Tento výsledek bychom mohli interpretovat tak, že mezi lety 2001 a 2011 došlo ke změně podílu jednotlivých dopravních prostředků z důvodu patrně jednak díky změně dopravního chování stávajících obyvatel, tak i jinými dopravními preferencemi nových obyvatel. Nejvíce vzrostl podíl individuální dopravy, tj. vyjížděka autem jako řidič a autem jako spolucestující. Naopak veřejná doprava zaznamenala mezi lety 2001 a 2011 pokles. Podíl vyjíždějících autobusem a městskou hromadnou dopravou se značně snížil. Podíl vlaku na vyjížděci zůstal ze všech hodnocených dopravních módů relativně nejstabilnější. Výrazný nárůst podílu na vyjížděci zaznamenáváme u vyjížděky autem jako řidič a autem jako spolucestující.

Tab. č. 1: Změna podílů dopravních módů mezi lety 2001 a 2011 na vyjížděče obyvatel

Dopravní mód	Podíl na vyjížděče v r. 2001 (v %)	Podíl na vyjížděče v r. 2011 (v %)	rozdíl podílů na vyjížděče (v %)	Sig.
Vlak	10	9	-1	0,007
Autobus	25	17	-8	0,000
Městská hromadná doprava	38	31	-7	0,000
Veřejná doprava celkem	74	57	-17	0,000
Auto-řidič	21	33	12	0,000
Auto-spolucestující	5	9	4	0,000

Zdroj: Databáze ČSÚ (2016): *Vyjíždka obyvatel*, Český statistický úřad (2014): *Dojíždka do zaměstnání a do škol podle sčítání lidu, domů a bytů 2011, dojíždkové proudy, Česká republika, kraje, okresy, obce. Praha, (CD).*

2. Další otázka byla položena takto: „S jakou změnou podílu dopravních prostředků nejvíce souvisí změna počtu vyjíždějících?“

Byla vytvořena korelační matice, do které byl spolu s relativní změnou počtu vyjíždějících dány změny ve využití těchto dopravních prostředků mezi lety 2001 a 2011: vlak, autobus, MHD, auto-řidič, auto-spolucestující, veřejná doprava. Byl proveden Spearmanův koeficient korelace a signifikantní hodnoty byly zjištěny u změny podílu na vyjížděče u: MHD (Sig. 0,033), auto-spolucestující (Sig. 0,000), auto-řidič (Sig. 0,010), veřejná doprava (Sig. 0,002). Hodnoty Spearmanova koeficientu korelace jsou následující: MHD -0,163, auto-spolucestující 0,319, auto-řidič 0,196, veřejná doprava -0,234. Uvedené hodnoty korelace jsou spíše slabé, což ukazuje na variabilitu změn mezi obcemi v podílu dopravních prostředků v souvislosti se relativní změnou počtu vyjíždějících. Síla korelace v záporných hodnotách je u veřejné dopravy je v podstatě srovnatelná se silou korelace v kladných hodnotách ve využití automobilu jako řidič i jako spolucestující.

Nárůst počtu vyjíždějících kladně koreluje se změnou podílu auta-spolucestující a auta-řidič, což znamená, že v průměru nárůst počtu vyjíždějících znamenal nárůst podílu vyjíždějících autem. To také souvisí s negativní korelací veřejné dopravy, což znamená, že nárůst počtu vyjíždějících má v průměru souvislost s poklesem využití veřejné dopravy. Slabá negativní korelace je také s městskou hromadnou dopravou.

3. Dále byla položena otázka: „Souvisí změna počtu vyjíždějících se změnou ve využití veřejné dopravy?“

Je zde otázka, jestli zvýšení počtu obyvatel v obcích může mít vliv na zvýšení či snížení

využití veřejné dopravy pro dojíždění do Prahy. Byl proveden Spearmanův koeficient korelace. Byl zkoumán vztah relativní změny počtu vyjíždějících mezi lety 2001 a 2011 a změny podílu veřejné dopravy na vyjížděci mezi lety 2001 a 2011. V programu SPSS vyšel signifikantní výsledek (s hodnotou Sig. 0,002). Byl zjištěn slabý negativní Spearmanův koeficient korelace s hodnotou -0,234.

Tento výsledek dokazuje fakt, že změna počtu vyjíždějících způsobuje slabou změnu ve využití veřejné dopravy. Tam, kde došlo k nárůstu počtu vyjíždějících, tak v průměru slabě poklesl podíl veřejné dopravy na vyjížděci. To může být vyvoláno preferencí nových obyvatel v upřednostňování individuální dopravy pro dojíždění.

4. Byla položena otázka: „Souvisí změna počtu vyjíždějících se změnou ve využití železnice pro dojíždění?“

Je zde otázka, jestli zvýšení počtu obyvatel v obcích může mít vliv na změnu využití železnice pro dojíždění do Prahy. Byl zkoumán vztah relativní změny počtu vyjíždějících mezi lety 2001 a 2011 a změny podílu železnice na vyjížděci mezi lety 2001 a 2011. Byl proveden Spearmanův koeficient korelace. V souboru všech obcí obou okresů nevyšel signifikantní výsledek (s hodnotou Sig. 0,410). Hodnota Spearmanova koeficientu korelace je 0,063. Z toho plyne, že změna počtu vyjíždějících nekoreluje se změnou ve využití železnice. Pro upřesnění byl Spearmanův koeficient korelace proveden pouze na souboru 59-ti obcí se železnicí. I v tomto případě nevyšel signifikantní výsledek (s hodnotou Sig. 0,864). Hodnota Spearmanova koeficientu korelace je -0,023. Byla tak v obou případech potvrzena nulová hypotéza. Změna počtu vyjíždějících nesouvisí se změnou ve využití železnice pro dojíždění.

To, že korelace nebyla nalezena, může hovořit o faktu, že v některých obcích došlo k poklesu ve využití železnice a v některých k nárůstu, avšak není zde jasná souvislost se změnou počtu vyjíždějících. Pokud by železnice měla pro nové obyvatele zcela zásadní význam, tato souvislost by se měla projevit na hodnotách Spearmanova koeficientu korelace.

Obr. č. 5: Rodinný dům postavený v rámci developerského projektu po roce 2000, Leknínová ulice, Černošice



Zdroj: archiv autora

7.2 Dopravní chování obyvatel Černošic

Pro zjištění základních charakteristik dopravního chování obyvatel v zázemí Prahy byly jako modelová lokalita, na které detailněji zkoumáme dopravní chování suburbanitů, zvoleny Černošice. Myslíme si, že je přínosnější zkoumat dopravní chování do hloubky v rámci jedné lokality, protože pro nejstarší období rezidenční suburbanizace neexistují žádná souhrnná data popisující vyjížděku obyvatel. Poznatky o dopravním chování obyvatel zjištěné na příkladu Černošic tak mohou být cenné pro určení základních tendencí dopravního chování obyvatel v zázemí Prahy.

Můžeme usuzovat, že mobilita původního vesnického obyvatelstva Černošic nebyla vysoká a tento stav trval až prakticky do konce feudalismu v polovině 19. století. Kromě povozů tak obyvatelé Černošic tradičně používali další dopravní prostředek – přívoz do Horních Mokropes.

Radikální změna z pohledu dopravy nastala až se zavedením železnice do Černošic. Přes Černošice vedla od roku 1862 Česká západní dráha z Prahy-Smíchova přes Plzeň a Domažlice do města Furth im Wald v Bavorsku. I přesto, že trať procházela těsně

kolem zastávky obou vesnic a v případě Dolních Mokropes musely být dokonce některé objekty demolovány kvůli trase dráhy, tak zde žádná zastávka nebyla otevřena.

Změna ve využívání železnice však nastala už v roce 1869, když výletní vlaky začaly zastavovat na místě dnešní zastávky Černošice poblíž hostince Slánky. Vlaky však zastavovaly na širé trati. Řádná zastávka v Černošicích však byla otevřena až v roce 1883 (Podskalník, Brátka 1957).

Už od roku 1869 však život v Černošicích začal ovlivňovat nový fenomén – turistika a rekreace Pražanů. V kronice obce Horní Černošice se dočteme, jak byly výletní vlaky vytíženy (Moucha 1936, s. 100, 101): „Téměř od 18. hod. jest nástupiště zdejší zastávky naplněno před odjezdem každého vlaku po celé délce i šířce, že by „jablko nepropadlo“. Teprve po odjezdu posledního vlaku ku Praze nastává klid.“

Důležitým stimulem pro pravidelné využívání železnice bylo zlevnění jízdného. Od roku 1869, kdy v Černošicích zastavovaly „výletní“ vlaky, musely cestující jedoucí ve směru od Prahy platit jízdné až do následující stálé stanice, tj. do Dobřichovic. Reálně neprojetá část jízdného samozřejmě prodražovala cesty do Černošic. Tento stav se změnil se zřízením řádné zastávky, ale skutečným impulzem pro pravidelné dojíždění bylo zavedení dělnických jízdenek v roce 1893 (Podskalník, Brátka 1957). O něm se můžeme dočíst (Podskalník, Brátka 1957, s. 135), že „Počet obyvatelstva dojíždějícího do Radotína a později i do Prahy vzrůstal až roku 1893, dne 1. ledna, zavedla železnice dělnické jízdenky se 66,67 % slevy.“

Po otevření železniční zastávky v Černošicích, začala hrát železnice hlavní úlohu v přepravě obyvatel. Domy byly lokalizovány v docházkové vzdálenosti od zastávky vlaků, protože další cesta například povozy byla velmi komplikovaná a stav silnic neuspokojivý. Navíc doprava povozů byla velmi závislá na počasí a stavu cesty.

Výlučné postavení železnice v dopravě osob však bylo ohroženo novým dopravním prostředkem – automobilem. Automobilismus se v Černošicích začal rozvíjet velmi brzy. Svoji roli jistě hrála vyšší koupěschopnost nového obyvatelstva, což souviselo s vyšším sociálním statusem (Moucha 1936). Po silnicích jezdily před příchodem automobilu jen povozy, které převážely zejména zemědělské produkty a stavební materiál, zboží a stavební materiál.

Železnice v Černošicích zhruba od 20. let 20. století ztrácí svoji výlučnou roli a do popředí se začínají dostávat i auta a motocykly. Na stránkách obecní kroniky se můžeme například dozvědět (Moucha 1936, s. 99), že „Rychlá a hustá doprava přináší dobré ovoce.“

Nejdůležitější zůstává železnice, ač nelze přehlížeti soukr. moderních vozidel, aut, motocyklů a pod.“

V Černošicích se v meziválečném období setkáváme také s autobusovou dopravou. Ve 30. letech 20. století fungovaly v obci 2 autobusové linky spojující zastávku v Černošicích s Vráží a Dolními Mokropsy. V roce 1933 byla linka Černošice – Dolní Mokropsy zrušena, protože došlo k aktivaci železniční zastávky Dolní Mokropsy (dnes zastávka Černošice-Mokropsy).

Původní obyvatelstvo i nově příchozí tak často měli zdroj obživy mimo Černošice, nejvíce v Praze či v dnes už pražské čtvrti Radotíně, kde se také koncentroval průmysl. Například v publikaci je zmínka (Podskalník, Brátka 1957, s. 152), že ... „Pokud průmyslu a zaměstnání se týče, je zdejší obyvatelstvo odkázáno povýtce na Prahu. Je zde sice řada zámožných rolníků, takže práce zdejší je převahou zemědělského rázu, ale průmysl zde naprosto chybí a lidé tohoto povolání musí dojíždět do Prahy.“

Železnice již v meziválečném období dosahovala mezi Černošicemi a Prahou-Smíchovem velice krátkých jízdních dob, která například v roce 1925 činila 20 minut (Jízdní řád 1925). Podle jízdního řádu 2015/2016 činí jízdní doba mezi těmito stanicemi 14 minut (Jízdní řád 2016).

Vzdálenost od Prahy však mohla být komplikací pro ty, kteří si v Praze potřebovali vyřídit své záležitosti, ale jakákoliv doprava pro ně byla příliš nákladná. Takové případy jsou v Černošicích zaznamenány ve 30. letech 20. století za velké hospodářské krize, kdy mnoho lidí ztratilo své zaměstnání. Ti lidé, kteří měli tzv. „gentský systém podpurný“ a byla jim odborovou organizací vyplácena podpora se státním příspěvkem, se museli dvakrát týdně hlásit v Praze na zprostředkovatelně práce a zapsat se do listiny nezaměstnaných. Cesta pěšky do Prahy pak v zimě trvala zhruba 3,5 hodiny (Podskalník, Brátka 1957).

Naproti tomu příjemnější možnosti cestování se nabízely majetnějším obyvatelům, kteří mohli využít služeb taxi. U zastávky v Černošicích stálo ve 30. letech 20. st. stabilně až 5 vozů taxi. Omezení ve využívání aut a motocyklů přinesl začátek okupace a druhá světová válka. Nejprve byl v polovině září 1939 zaveden nákup benzínu pouze na odběrní lístky a zakázány jízdy pro zábavu a na výlety (Podskalník, Brátka 1957).

Bezprostředně po druhé světové válce stály u železniční zastávky stabilně 1 až 2 vozy taxi. Je zajímavé, že se takové množství provozovatelů mohlo v této lokalitě uživit (Podskalník, Brátka 1957). Vypovídá to nejen o větším využívání služeb taxi, ale i v průměru vyšším sociálním statusu místních obyvatel. Pro dokreslení uvedme, že dnes u železniční zastávky

stabilně nestojí ani jeden vůz taxi.

Na základě aktuálních dat ze SLDB 2001 a 2011 víme, že železnice si v Černošicích stále udržuje vysoký podíl na vyjížďce. V roce 2001 používalo vlak celkem 43 % vyjíždějících. V roce 2011 byl podíl vlaku na vyjížďce 40 %. Výrazně však vzrostlo využití automobilu jako řidič na vyjížďce. Zatímco v roce 2001 používalo automobil jako řidič 14 % vyjíždějících, v roce 2011 už autem jako řidič jezdilo 20 % z celkového počtu vyjíždějících (Databáze ČSÚ Vyjížďka 2016; ČSÚ Dojížďka 2014).

7.3 Souhrn poznatků o vlivu železnice na způsob vyjížďky obyvatel

Železnice byla ve starších obdobích, kdy probíhala rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy, preferovaným dopravním módem. S rostoucí mírou automobilizace a zaváděním autobusových linek však význam železnice pro vyjížďku obyvatel klesl. Pokles podílu vlaku na použitých dopravních módech poklesl i mezi lety 2001 a 2011.

Vliv železnice na způsob vyjížďky obyvatel se projevuje především v jejím vyšším využívání v těch sídlech, které jsou na hlavních železničních tratích. Na těchto tratích jezdí velký počet vlaků v krátkých časových intervalech a cestovní rychlost je poměrně vysoká.

Hlavní železniční tratě jsou atraktivní pro dopravu i pro obyvatele z obcí bez železnic. K hlavním tratím vedou autobusové linky a u zastávek vlaků budována parkoviště, což umožňuje obyvatelům ze vzdálenějších obcí využít železnice pro vyjížďku. Nižší využití železnice pozorujeme u těch obcí, které se nacházejí na vedlejších tratích s málo intenzivní a pomalou dopravou.

Mezi lety 2001 a 2011 došlo k poklesu podílu veřejné dopravy na vyjížďce. Obce na nacházející se na železničních tratích si však udržují vyšší podíl vyjížďky veřejnou dopravou oproti obcím bez železnice. V posledním intercenzálním období došlo k výraznému nárůstu podílu individuální automobilové dopravy na vyjížďce.

Železnice je i v současnosti stále důležitým dopravním módem pro vyjížďku do Prahy a je využívána především tak, kde může nabídnout rychlou přepravu s větším množstvím spojů.

8. Závěr

Na základě provedených analýz lze konstatovat, že vliv železnice na rezidenční suburbanizaci je v čase velmi variabilní. V raných fázích suburbanizace měla železnice zcela prokazatelně zásadní vliv na utváření tohoto procesu a byla jedním z faktorů, který rezidenční suburbanizaci podpořil. Železnice byla do konce meziválečného období významným lokalizačním faktorem pro rezidenční suburbanizaci.

Na základě analýzy dat o vývoji počtu obyvatel v zázemí Prahy ve vztahu k vybavenosti sídel železnicí a v souvislosti s rezidenční suburbanizací bylo zjištěno, že železnice významně akcelerovala populační růst sídel na železnici. Populační vývoj sídel na železnici byl do 90. let 20. století výrazně odlišný od populačního vývoje sídel bez železnice. V meziválečném období dochází k výraznému populačnímu růstu obcí se železnicí, zatímco obce bez železnice populačně spíše stagnují. V tomto období tak dochází k vytvoření dvou skupin obcí v zázemí Prahy. První skupinou jsou populačně silné obce se železnicí, které v průměru prošly vysokým nárůstem počtu obyvatel. Druhou skupinou obcí jsou spíše populačně menší a stagnující obce bez železnice.

Dnes již nepozorujeme významné rozdíly mezi oběma kategoriemi sídel. Na základě statistického testování nebyla prokázána souvislost mezi relativní změnou počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011 a vybaveností obce železnicí.

Bylo zjištěno, že v rámci historických fází suburbanizace se do tohoto procesu zapojovaly postupně jednotlivé společenské třídy podle jejich majetkových poměrů. Nejdříve se do rezidenční suburbanizace zapojovala od konce 19. století vyšší třída a buržoazie, následovaná po roce 1918 nižšími společenskými vrstvami. I přes toto sociální rozvrstvení bylo zjištěno, že pro všechny tyto skupiny byla železnice významným lokalizačním faktorem, protože všechny sociální třídy si stavěly své domy v rámci 1 obce.

Na základě výsledků mapování stavu a změn rozloha zastavěné plochy v Černošicích a zjištěných informací z archivních materiálů bylo s velkou mírou pravděpodobnosti určeno, že železničním suburbiem, který je jako specifický typ sídla popsán v zahraniční literatuře, jsou i Černošice. Od 80. let 19. století se rezidenční výstavba suburbánního charakteru lokalizovala kolem železniční zastávky Černošice. Pozemky u železniční zastávky či stanice byly považovány za nejlukrativnější a suburbánní objekty budovány v co nejkratší docházkové vzdálenosti od železniční zastávky. Svoji roli sehrála omezená použitelnost ostatních dopravních módů. Do konce 20. let 20. st. bylo vytvořeno sídlo s kompaktní

zástavbou, v jehož centru se nacházela zastávka vlaků.

V souvislosti s rostoucí mírou automobilizace a zaváděním autobusových spojů došlo k rozvolnění vztahu mezi lokalizací nové výstavby rodinných domů a umístěním železniční zastávky. Rozvolnění vztahu železnice a rezidenční suburbanizace dokládá fakt, že po otevření další zastávky vlaků na území Černošic v roce 1933 již nedošlo k přednostní výstavbě objektů u železniční zastávky.

Železnice postatně ovlivňovala a ovlivňuje způsob vyjížděky obyvatel. Železnice byla ve starších obdobích, kdy probíhala rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy, preferovaným dopravním módem. Vliv železnice na způsob vyjížděky obyvatel se projevuje především v jejím vysokém využívání v těch sídlech, které jsou na hlavních železničních tratích. Na těchto tratích jezdí velký počet vlaků v krátkých časových intervalech a cestovní rychlost je poměrně vysoká. Vyšší podíl železnice na vyjížděce obyvatel zaznamenáváme i ve vybraných sídlech na vedlejších tratích, kde je zastávka vlaků blízko centra sídla nebo kde souběh tratí poskytuje vyšší nabídku spojů. Omezený potenciál železnice pro vyjíždění obyvatel je ve většině sídel nacházejících se na vedlejších tratích s pomalou a málo intenzivní dopravou.

Hlavní železniční tratě hrají stále významnější roli ve vyjížděce i pro obyvatele z obcí bez železnic. K hlavním tratím jsou zaváděny autobusové linky a u zastávek vlaků budována parkoviště, což umožňuje obyvatelům ze vzdálenějších obcí využít železnice pro vyjížděku. Železnice má nezanedbatelnou výhodu v tom, že centrální pražská nádraží se nachází v blízkosti středu města. Naopak většina autobusových spojů začíná a končí na okrajích Prahy.

I přesto, že železnice již není významným lokalizačním faktorem pro rezidenční suburbanizaci, vlaky jsou stále ve velké míře využívány pro vyjížděku. Bylo zjištěno, že existuje statisticky významný rozdíl v podílu veřejné dopravy na vyjížděce do Prahy mezi obcemi se železnicí a obcemi bez železnice v letech 2001 a 2011.

Na základě z dat ze SLDB o vyjížděce bylo zjištěno, že dopravní chování suburbanitů se výrazně změnilo. Byla zjištěna statisticky významná změna podílu jednotlivých dopravních prostředků. Železnice zaznamenala jen menší pokles ve využití. V zázemí Prahy došlo také k vysokému poklesu ve využití veřejné dopravy. Vysoký nárůst však zaznamenalo využívání individuální automobilové dopravy.

Celkově byl potvrzen vliv železnice na rezidenční suburbanizaci, který se projevoval zejména na konci 19. a první polovině 20. století. Role železnice jako preferovaného dopravního módu se odrazila v rozvoji suburbánních sídel na železnici. Obce se železnicí populačně rostly, zatímco obce bez železnice populačně stagnovaly. Do první světové války navíc můžeme určit prokazatelnou souvislost v lokalizaci suburbánních objektů a umístěním železniční zastávky. Železnice byla v historických fázích suburbanizace využívaným dopravním módem. Na základě archivních materiálů jsou v práci uvedeny i konkrétní příčiny a dopady rozvoje sídel, zejména Černošic. I v tomto bodě vidíme významný přínos práce.

V současnosti již železnice nehraje v postindustriální fázi roli významného lokalizačního faktoru pro rezidenční suburbanizaci. Vlaky jsou však využívány pro vyjížďku obyvatel zejména tam, kde železnice nabízí rychlou a intenzivní přepravu.

9. Seznam literatury

9.1 Tištěné zdroje informací

Atlas československých dějin (1965). Hlavní vědecký redaktor J. Purš. Praha, HÚ ČSAV a ÚSGK, 41 map. listů.

BARTUŠEK, O. (1978): Long-term radial extension of the Growth Pole effect in the Prague suburban area. *Hospodářské dějiny*, č. 2, s. 295–309.

BEDNÁŘOVÁ, H. a kol. (2013): Atlas sčítání 2011. Český statistický úřad, Praha, 49 s.

BINFORD, H. C. (1985): *The First Suburbs, Residential Communities on the Boston Periphery 1815–1860*. The University of Chicago Press, Chicago a London, 304 s.

BLAŽKOVÁ, T. a kol. (2014): *Individuální a masová rekreace v okolí velkých industriálních měst v 19. - 21. století*. Togga, Praha, 233 s.

DVOŘÁK, O., HOLEČKOVÁ, M. (2005): *Dolní Berounka, Putování Mikroregionem dolní Berounka*. MH, Beroun, 135 s.

FISHMAN, R. (1987): *Bourgeois Utopias, The Rise and Fall of Suburbia*. Basic Books, USA, 241 s.

FISHMAN, R. (1977): *Urban Utopias in the twentieth century*. Basic Books, New York, 332 s.

HALL, P. (1996): *Cities of Tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century, Updated Edition*. Oxford, Cambridge, Blackwell, 502 s.

HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. DemoArt, Praha, 147 s.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987): *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Univerzita Karlova, Praha, 236 s.

HANLON, B. et al. (2010): *Cities and Suburbs, New metropolitan realities in the US*. Routledge, Oxford, 285 s.

HENDL, J. (2009): Přehled statistických metod, Analýza a metaanalýza dat. Portál, Praha, 696 s.

HOUŠTECKÝ, J. (2005): Černošice - vilové město na Berounce na historických pohlednicích. Jan Kulhavý, Praha, 58 s.

HOWARD, E. (1960): Garden Cities of To-morrow. Faber and Faber Limited, London, 168 s.

HUDEC, Z. a kol. (2006): Atlas drah České republiky 2006-2007. Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, Praha.

JACKSON, A. A. (1973): Semi-Detached London, Suburban Development, Life and Transport, 1900-39. George Allen and Unwin, Ltd, London, 381 s.

Österreichisches Kursbuch, Eisenbahn-Dampfschiff-Postkurse in Österreich, Ungarn, Bosnien-Hercegovina (1912): platnost srpen – září 1912, Wien.

Jízdní řád 2016 (2015). České dráhy, Praha, 816 s.

Jízdní řád železniční, poštovní a paroplavební Republiky Československé, s důležitějšími železničními spoji sousedních států a cestovními spoji s ostatní cizinou (1925). Ministerstvo pošt a telegrafů, Praha.

KELLETT, J. R. (1979): Railways and Victorian Cities. Routledge and Kegan Paul, University of Toronto Press, London, Henley, Toronto, Buffalo, 466 s.

KELLETT, J. R. (1969): The Impact of Railways on Victorian Cities. Routledge and Kegan Paul, London, 466 s.

KRÁL, J. (1946): Zeměpisný průvodce Velkou Prahou a její kulturní oblastí. Melantrich, Praha, 309 s.

MATOUŠEK, V. (2010): Čechy krásné, Čechy mé, Proměny krajiny Čech v době industriální. KRIGL, Praha, 381 s.

MATRTAJOVÁ-VEJMELKOVÁ, L. (2005): Vzpomínky na Černošice a můj kulturní život. vydáno vlastním nákladem, 226 s.

- MOUCHA, A. (1936): První pamětní kniha obce Horních Černošic, 1933–1935. 200 s.
- MULLER, P. O. (1995): Transportation and Urban Form, Stages in the Spatial Evolution of the American Metropolis. In: Hanson, S. a kol.: The Geography of Urban Transportation. New York, The Guilford Press, s. 26-52.
- MUMFORD, L. (1989): The City in History, Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. Harcourt Brace and Company, San Diego, New York, London, 657 s.
- MUSIL, J., RYŠAVÝ, Z., VELÍŠKOVÁ, L. (1984): Dlouhodobý vývoj aglomerací v ČSR. Výzkumný ústav výstavby a architektury, Praha, 148 s.
- OUŘEDNÍČEK, M. a kol. (2013): Sub Urbs: krajina, sídla a lidé. Academia, Praha, 338 s.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. Sociologický časopis, 39, č. 4, s. 235-253.
- Pamětní kniha školy v Horních Černošicích, 1901–1919 (1919), 152 s.
- PAVLÍČEK, S. (2002): Naše lokálky, Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Dokořán, Praha, 156 s.
- PERKIN, H. (1971): The Age of the Railway. David and Charles, Newton Abbot, 351 s.
- PODSKALNÍK, O., BRÁTKA, J. (1957): Pamětní kniha obce Dolní Mokropsy, 1907–1948. 293 s.
- SCHREIER, P. (2004): Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Baset, Praha, 293 s.
- SPECTORSKY, A. C. (1955): The Exurbanites. J. B. Lippincott Company, Philadelphia a New York, 278 s.
- SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 55-71.
- SÝKORA, L., MULÍČEK, O. (2014): Prague: Urban Growth and Regional Sprawl. In: Stanilov, K., Sýkora, L. a kol.: Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist

Central and Eastern Europe. Wiley-Blackwell, Malden, s. 133-162.

SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Sprawling post-communist metropolis: Commercial and residential suburbanization in Prague and Brno, the Czech Republic. In: Razin, E., Dijst, M., Vázquez, C. a kol.: Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas, Market Forces versus Planning Regulations. Springer, Dordrecht, s. 209-233.

ŠÍMOVÁ, K. (2014): Černošice, pražské letoviště v závěru 19. a v prvních desetiletích 20. století, Příspěvek k poznání vzniku a vývoje rekreačních aktivit obyvatel měst v období industrializace. Diplomová práce. Katedra obecné antropologie FHS UK, Praha, 115 s.

ŠINDLAUER, Z. (1999): Už dlouho nejel žádný vlak, Zvídavý pohled do dob soukromých železnic v okolí Lužických hor. END, Česká Lípa, 199 s.

TEAFORD, J. C. (2008): The American Suburb, The Basics. Routledge, Taylor and Francis Group, New York, Milton Park, Abingdon, 271 s.

ULLRICH, Z. a kol. (1938): Soziologische Studien zur Verstädterung der Prager Umgebung. Revue Soziologie und Sociale Probleme, Praha, 335 s.

VÁGNER, J., FIALOVÁ, D. a kol. (2004): Regionální diferenciace druhého bydlení v Česku. katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze, 286 s.

Železniční jízdní řád 2013 (2012). Správa železniční dopravní cesty, Praha, 816 s.

ŽIKEŠ, V. (1932): Orientační plán obcí: Hor. Černošice, Dol. Černošice, Dol. Mokropsy, měřítko 1:5000.

9.2 Elektronické zdroje informací

Arcdata Praha (2013): Digitální geografická databáze ArcČR 500, verze 3.0 (datové soubory, DVD). staženo 24. 7. 2013, <http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>

Český statistický úřad (2015): Informace o sčítání, Sčítání lidu, domů a bytů 2011. staženo 11. 12. 2015, https://www.czso.cz/csu/sldb/o_scitani

Český statistický úřad (2015): Veřejná databáze, Vše o území. staženo 2. 5. 2015, <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi>

Český statistický úřad (2014): Sčítání lidu, domů a bytů 2011. staženo 2. 5. 2015, <https://www.czso.cz/csu/sldb>,

Český statistický úřad (2014): Regionalizace dojížděky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011. staženo 2. 5. 2015, <https://www.czso.cz/documents/10180/20536290/17023014a.pdf/8680f973-1ac2-495e-a2a5-06dfd646324b?version=1.0>

Český statistický úřad (2014): Dojížděka do zaměstnání a do škol podle sčítání lidu, domů a bytů 2011, dojížděkové proudy, Česká republika, kraje, okresy, obce. Praha, (CD).

Český statistický úřad (2011). Výsledky SLDB 2011. staženo 6. 5. 2014, <http://www.czso.cz/sldb2011/redakce.nsf/i/home>

ČÚZK (2014): Katastr nemovitostí, WMS služby, ortofotomapa. staženo 6. 5. 2014, <http://www.cuzk.cz/>

Databáze Českého statistického úřadu (2016): Vyjížděka obyvatel z obcí okresů Praha-východ a Praha-západ ze Sčítání lidu, domů a bytů 2001. Praha.

Geodatabáze Českého statistického úřadu (2014): Vrstva obcí podle stavu k roku 2011. Praha.

Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005 (2006). ČSÚ, Praha, (CD).

Historie Klánovic a okolí, Soukromá stránka o historii Klánovic (2002). staženo 12. 1. 2016, <http://www.klanovice.unas.cz/>

Jizdnirady.cz (2013): Jízdní řády. staženo 20. 6. 2013, www.idos.cz

Mapy.cz (2016): staženo 20. 2. 2016, <https://mapy.cz/>

Město Černošice (2014). staženo 6. 5. 2014, <http://www.mestocernosice.cz/>

National Rail Timetable 2014 (2014), UK, 18. 5. 2014 – 13. 12. 2014, staženo 30. 6. 2014,

<http://www.nationalrail.co.uk/>

OUŘEDNÍČEK, M. a kol. (2013): Atlas obyvatelstva.cz, Specializovaný mapový portál. Urbánní a regionální laboratoř, staženo 9. 5. 2015, <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/suburbanizace>

Praha-Klánovice (2016): Oficiální stránky městské části, Historie. staženo 12. 1. 2016, <http://www.praha-klanovice.cz/mestska-cast/informace-z-obce/obec/historie/>

Prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska (2001-2015): Laboratoř Geoinformatiky UJEP. staženo 9. 5. 2015, <http://oldmaps.geolab.cz/>

Riverside (1999–2014): Community web site, History. staženo 12. 1. 2016, <http://riverside-illinois.com/History.htm>

United States Census Bureau (2016): Census 2000 Results, staženo 12. 1. 2016, <http://censtats.census.gov/data/IL/1601764421.pdf>

Ústřední archiv zeměměřictví a katastru, Archivní mapy – Stabilní katastr; 3. vojenské mapování; SMO-5; MEN (2014), staženo 6. 5. 2014, <http://archivnimapy.cuzk.cz/>

10. Přílohy

Mapa 1: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích mezi lety 1840 a 2013

Mapa 2: Rozloha zastavěných ploch v Černošicích v roce 1840

Mapa 3: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích do roku 1932

Mapa 4: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích do roku 1951

Mapa 5: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích do roku 1992

Mapa 6: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v Černošicích do roku 2013

Mapa 7: Intenzita místní meziobecní železniční a autobusové dopravy
v Praze a jejím zázemí v roce 2013

Mapa 8: Podíl železniční dopravy na vyjížděcích obyvatel v roce 2001

Mapa 9: Podíl železniční dopravy na vyjížděcích obyvatel v roce 2011

Mapa 10: Vývoj podílu železniční dopravy na vyjížděcích obyvatel mezi lety 2001 a 2011

Mapa 11: Vyjížděčka obyvatel podle dopravních módů a jejich kombinací v roce 2001

Mapa 12: Vyjížděčka obyvatel podle dopravních módů v roce 2011

Mapa 13: Vývoj podílu veřejné dopravy na vyjížděcích obyvatel mezi lety 2001 a 2011