

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



Martin HANUS

**Vliv železnice na rozvoj vybraných středisek**

**Pardubického kraje**

od poloviny 19. století

Praha 2007

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

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně s použitím níže uvedených a v textu citovaných pramenů a literatury.



Martin Hanus

Je mi milou povinností na tomto místě upřímně poděkovat RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph. D. za jeho nezměrnou trpělivost, podporu, humor a neocenitelný přístup, s nímž vytvářel příjemnou a podnětnou atmosféru během konzultací k této práci.

Rád bych tuto práci věnoval Věře Gloserové, Františku Gloserovi a Vladimíru Hanusovi za všestrannou podporu, kterou mi obětavě poskytovali v průběhu celého mého studia, jehož závěrem je tato práce.

## Obsah

kapitola	strana
Obsah .....	4
Seznam grafů .....	6
Seznam obrázků .....	6
Seznam tabulek.....	6
Abstract.....	8
Abstrakt .....	9
1. Úvod.....	10
2. Diskuse s literaturou.....	13
2.1 Úvod .....	13
2.2. Vlivy železnice na regionální rozvoj.....	17
3. Historie trati .....	30
3.1. Úvod .....	30
3.2. Výstavba státních drah v Rakousku .....	31
3.3. Sedmi směry .....	32
3.4. Vývoj trati.....	37
4. Metodika práce .....	40
5. Vliv železnice na využití půdy (LUCC).....	43
5.1. Úvod .....	43
5.2. Sledované území.....	44
5.3. Databáze využití ploch (LUCC Database) .....	46

5.4. Hypotézy .....	46
5.5. Metodika .....	47
5.6. Vývoj land-use v Česku .....	51
5.7. Orná půda .....	54
5.8. Zastavěné a ostatní plochy .....	55
5.9. Dynamika změn .....	57
5.10. Závěr .....	58
6. Vliv železnice na populační a urbanistickou strukturu měst .....	60
6.1. Úvod .....	60
6.2. Hypotézy .....	62
6.3. Metodika .....	63
6.4. Populační struktura .....	67
6.4.1. Vývoj počtu obyvatel .....	67
6.4.2. Vývoj gramotnosti obyvatel .....	73
6.4.3. Změny způsobu života .....	77
6.5. Vliv železnice na urbanistickou strukturu měst .....	81
6.5.1. Pardubice .....	82
6.5.2. Česká Třebová .....	86
6.6. Závěr .....	90
7. Závěr .....	94
8. Seznam použitých pramenů a literatury .....	96
9. Přílohy .....	104
9.1. Seznam příloh .....	104

## Seznam grafů

Graf 1: Podíl OP na celku .....	56
Graf 2: Podíl ZaP+OsP na celku .....	56
Graf 3: Index změny.....	58
Graf 4: Index změny počtu obyvatel .....	68
Graf 5: Podíl počtu obyvatel měst na počtu obyvatel okresu.....	71
Graf 6: Podíl počtu obyvatel okresu na počet obyvatel kraje .....	72
Graf 7: Počet obyvatel na dům .....	79

## Seznam obrázků

Obr. 1: Lokalizace sledovaného území .....	45
Obr. 2: Fyzickogeografická lokalizace území.....	45
Obr. 3: Vymezení zón .....	49

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Vliv železniční infrastruktury na regiony .....	28
Tabulka 2: Rozdělení ZÚJ do zón .....	49
Tabulka 3: Gramotnost obyvatel.....	74
Tabulka 4: Index změny gramotnosti obyvatel 1880–1890 .....	75

**„Co se divíš bratře Čechu, jako entusiastu,  
Připojili Prahu k Vídni železem i basta.“**

*Karel Havlíček Borovský (epigram Nápis na pražském nádraží, vystavěném 1845)*

## **Abstract**

Monitoring of the upgraded traffic infrastructure's influences on the affected regions is one of the leading topics of transport geography. Though recent transport-geographers are mainly interested in studying influences of motorways, this construed study concentrates on the influences of the railway.

The aim of this paper is to approve significant influences of the railway-track Praha (Prague) – Česká Třebová – Olomouc (or more precisely Břeclav) on the urban and demographic structure in the selected Pardubice region's cities and on the land-use and land-cover changes (LUCC) in an area lying along the track. These characteristics are observed from the middle of the 19<sup>th</sup> century till present.

Land-use changes are studied in a 20-km-wide belt. In this area higher dynamics of the changes were explored, and demonstrated as the growth of the built-up areas' category in the near track laying units.

In the selected centres of the Pardubice region, changes in demographic and urban structures were observed. This study shows a fact that cities with railway were strongly influenced by the track which attracted population growth and building activities.

At the end of this thesis, there are recommendations for the next research in this sphere.



## **Abstrakt**

Sledování dopadů zlepšené dopravní infrastruktury na jednotlivé regiony je jedním z hlavních témat studia geografie dopravy. Zatímco v současnosti převažují studie týkající se dálnic, tak tato předkládaná studie se tematickým zaměřením na železnice vrací k historickým a historiografickým studiím 20. století.

Cílem studie je prokázat vliv železnice Praha – Česká Třebová – Olomouc (Břeclav) na populační a urbanistickou strukturu vybraných center Pardubického kraje a na využití půdy v okolí trati a to v období od poloviny 19. století do současnosti.

Ke studiu vlivů na využití půdy byl vybrán 20 km široký pás území podél trati, v kterém byla zjištěna zvýšená dynamika změn ve využití půdy (projevující se nárůstem zastavěných ploch v jednotkách v blízkosti trati)

V rámci vybraných center Pardubického kraje byly sledovány změny v demografické a urbanistické struktuře měst. V těchto sledovaných charakteristikách se dynamičtěji vyvíjela města při železnici.

V závěru jednotlivých oddílů jsou též naznačeny další možnosti výzkumu v této oblasti, podepřené především podrobnějšími historickými daty.

## 1. Úvod

Tato studie je příspěvkem ke studiu závislosti rozvoje regionů na změnách dopravní infrastruktury, která je v odborné literatuře relativně častým tématem (viz Seznam literatury). Ačkoli se současná literatura zabývá spíše novodobým dopravním fenoménem, automobilovou dopravou a její dopravní sítí – dálnicemi a silničními komunikacemi, snaží se tato práce prokázat vlivy železnice.

Měla železnice vůbec nějaký vliv na rozvoj obcí, kterými procházela? A pokud ano, které vlivy se projevují především? Je vliv železnice v čase proměnný či zůstává na stále stejné úrovni? Na tyto a podobné otázky se snaží tato práce najít odpovědi a to na příkladu trati z Prahy do Břeclavi, detailněji pak na vybraných obcích Pardubického kraje.

Na studium této problematiky mě přivedla vlastní zkušenost. V období, kdy bylo z mé rodné Litomyšle nutné dojíždět pravidelně do hlavního města, jsem rázem na vlastní kůži pocítil rozdíly mezi obcemi „železničními“ a „formanskými“ (takto jsou v následujícím textu označována města ležící na starých zemských stezkách, kde se v minulosti provozovala především formanská přeprava). Přestože jsem byl odmala přesvědčován o významu Litomyšle pro celý region, rázem mi nebylo jasné, jak je možné, že takto v historii významné město má tak špatné přímé dopravní spojení s hlavním městem země (a i špatné spojení s nejbližším železničním uzlem), kdy cestováním na přímé autobusové lince člověk stráví bezmála čtyři hodiny. Oproti tomu od Prahy stejně vzdálená Česká Třebová je časově vzdálena od hlavního města méně než dvě hodiny jízdy vlakem.

Co mohlo způsobit, že ještě v 19. století významné město, jakým byla Litomyšl, rázem své postavení v rámci regionu ztratí ve prospěch městečka, které bylo odjakživa na hierarchicky nižší úrovni? Mohla to všechno

způsobit jedna železniční trať, o jejíž významu byla v době její výstavby vedena bouřlivá diskuse? A jak je možné, že se dráze nedokázala vzepřít (či odrazit její nástup) již zaběhnutá a dobře prosperující formanská doprava, ačkoli se o to ze všech sil formané snažili?

A právě výše uvedené otázky mě vedly k sepsání této historickogeografické studie.

Obecným cílem této práce tedy je **identifikace vlivů výstavby železniční trati a provozu železniční dopravy na území v blízkosti dráhy**. Jak je diskutováno ve druhé kapitole je možné vysledovat množství charakteristik, na které výstavba dráhy v regionu zapůsobila. Z důvodu omezeného rozsahu se tato práce zaměří na zkoumání pouze několika aspektů této problematiky, konkrétně na využití půdy v okolí tratí dále pak na demografickou a urbanistickou strukturu vybraných měst Pardubického kraje. Výběrem zkoumaných charakteristik je ovlivněna i struktura celé práce, kterou tvoří dvě relativně autonomní studie vycházející z obecného cíle práce.

Struktura předkládané diplomové práce je následující. Na tuto úvodní kapitolu navazuje oddíl věnující se diskusi s literaturou, popisující dopady zlepšené dopravní infrastruktury na rozvoj území, a to jak v obecném kontextu, tak i s přihlédnutím ke specifikám železnice. Další kapitola podává stručný historický obraz o výstavbě železničního spojení mezi Prahou a Vídní a následným vývojem trati. Poté navazuje kapitola o metodice práce. Jelikož lze studii rozdělit do dvou od sebe relativně odlišných bloků, a to do oddílů zabývajících se vlivy železnice na využití ploch v okolí železniční trati Praha–Břeclav (popsané v páté kapitole) a vlivy železnice na demografický a urbanistický rozvoj vybraných obcí Pardubického kraje (šestá kapitola), je podrobnější metodické pojednání (stejně jako stanovení dílčích cílů a vstupních hypotéz k studiu) vždy součástí příslušné kapitoly. Stejně tak je

dělena i závěrečná kapitola, kdy dílčí závěry vztahující se k jednotlivým oddílům (kapitola pět a šest) jsou uvede u těchto oddílů a na závěr celé předkládané práce je provedeno celkové shrnutí studie s ohledem na stanovené obecné cíle této práce.

## 2. Diskuse s literaturou

### 2.1 Úvod

Po počátečních pokusech se zaváděním kolejové dopravy ve formě první koněspřežní železnice na kontinentě (spojující České Budějovice a Linec), která byla postupně uváděna do provozu mezi lety 1827–1836, se na našem území začalo s výstavbou tratí pro parostrojní provoz. První z nich byla dovedena z Vídně do Brna v roce 1839. Následovala stavba spojení slezských uhelných dolů s hlavním městem monarchie (dráha označována jako Severní dráha císaře Ferdinanda – SDCF) a poté bylo roku 1845 zprovozněno spojení Olomouc – Praha, první parostrojní železniční spojení na území Čech.

Železniční doprava se tak se svojí dnes již více než stošedesátiletou historií stala nejstarším plně mechanizovaným dopravním odvětvím. A to nejen v Českých zemích, ale i na celém evropském kontinentě. Pro svůj společenský a ekonomický význam se stala fenoménem své doby a přispěla k hospodářskému a společenskému rozvoji státu ( Kunc a kol. 2005). A to i přesto, že na národním a mezinárodním trhu svou zpočátku téměř neotřesitelnou pozici poměrně záhy ztratila.

Naprostou dominantním prvkem v dopravě byla železniční přeprava přibližně do dvacátých let 20. století. Od této doby jí přibývali konkurenti jak v dopravě regionální (silniční doprava) tak i v dopravě nadregionální, kde v pozdějších obdobích soupeřila s postupně se rozvíjející dopravou leteckou. Nevýhodou železniční dopravy v souboji s těmito soupeři byl lineární charakter její sítě, zatímco silniční síť u nákladních automobilů a autobusů je charakteru plošného (Hůrský 1975) a tudíž umožňuje snazší obsluhu většího území. Z tohoto hlediska byla sice znevýhodněna také doprava letecká (Hůrský (1975) jí přiřazuje bodovou síť), ale ta získala převahu zejména díky

vyšší možné rychlosti a přepravě na delší vzdálenosti, zejména mezikontinentálního charakteru.

Největší vliv na regionální rozvoj měla železnice především v období průmyslové revoluce (Fremdling (1977) označuje železnici za „hrdinu průmyslové revoluce“) a několika následných desetiletích. Přičemž, jak dokazují některé studie (Hůrský (1975) sleduje nárůst počtu železničních stanic od 1850 až do roku 1960), nejvýraznější změny se udály v období od zprovoznění trati do konce 19. století, případně do začátku První světové války.

V první polovině 19. století došlo k mnoha inovacím v dopravě, které zlevnily a zrychlily dopravu surovin i výrobků – výstavba zpevněných cest, splavnění řek, zavádění kolejové dopravy, aplikace parní síly namísto síly vody, větru, člověka či zvířat. Je samozřejmé, že železniční přeprava se některými svými vlivy nijak neodlišuje od dopadů jiných druhů dopravy, ale ve zmiňovaném období (do 20. let 20. století) zaujal tento druh dopravy zcela dominantní postavení v přepravě osob i nákladů na regionální i meziregionální úrovni. Jak uvádí O'Brien (1982, s. 15), „poskytovala železnice pohodlnou, bezpečnou a rychlou přepravu, ke které lidstvo – do vynálezu spalovacího motoru – neznalo alternativu“. Týž autor ve své pozdější studii (1983) toto dominantní postavení dokazuje na příkladu Belgie, kde k sobě železnice přilákala veškerý nový nárůst objemu přepravy (v roce 1846 se 7 % nákladu přepravilo po kolejích, v roce 1908 byl tento podíl již 77%). O. Schmied ve svých dvou článcích z roku 1903 předkládá ucelený výčet hlavních důvodů dominance parostrojní železnice nad ostatními druhy dopravy:

- **rychlost** přepravy, se kterou se nemohly formanské povozy ani říční čluny srovnávat

- **pravidelnost** - díky pravidelným jízdám se již nemuselo čekat, až se v jednom místě shromáždí dostatek nákladu, který je třeba dopravit stejným směrem
- **bezpečnost** přepravy a to jak po stránce bezpečné přepravy materiálu tak i po stránce fyzické bezpečnosti při přepravě osob – autor uvádí příklad Francie mezi léty 1840–1870, kdy na železniční dopravu připadal 1 mrtvý pasažér na 5 mil. cestujících a 1 zraněný na 580 tis. cestujících, zatímco při cestování poštovními dostavníky byla z 355 tis. přepravených osob jedna osoba zabita a z 29 570 přepravených 1 osoba zraněna
- **levnost přepravy** – přeprava 1t uhlí pomocí železnice stála 8 krejcarů (později sníženo dokonce až na 2 krejcarey), pomocí povozů pak přeprava stála 25 krejcarů.
- možnost přepravy **velkých nákladů na dlouhé vzdálenosti**, což v té době známými druhy dopravy bylo možné pouze námořní dopravou, která ovšem byla časově náročnější a zcela znemožněna u vnitrokontinentální dopravy

Ačkoli je toto členění již více než sto let staré, dochází k podobným závěrům i autoři novodobější a zahraniční (O'Brien 1982), což dokazuje všeobecnou platnost výše popsaného schématu pro počátky železniční dopravy v Evropě.

Jak již bylo shora vysvětleno, lze veškeré dopady dopravy na rozvoj sídel a regionů do První světové války přičíst na účet železnici. Ačkoliv nahlížení na pozitivní či negativní vlivy výstavby a provozu železniční sítě v průběhu zmiňovaných více než 160 let existence železných drah na našem území prošlo značnými proměnami, nikdo jistě nemůže popřít, že železnice určitý vliv na rozvoj dotčených regionů měla a oživila tím jak hospodářské tak i společensko-kulturní aktivity v dané oblasti. Díky zdokonalení dopravní

sítě v regionu výstavbou dráhy došlo ke zlepšení dostupnosti výrobků na vzdálenější trhy, čímž došlo k lokalizaci nových závodů právě do blízkosti trati či ke zvýšení objemu výroby stávajících podniků. Tento fakt zapříčinil nárůst poptávky po pracovní síle a tak dochází nejprve k dojížděcí dělníků za prací (většinou opět po železnici) a poté k následnému stěhování do místa zaměstnání. Dochází tím ke koncentraci obyvatel do hospodářských center regionů. Tato centra se populačně i územně rozrůstají a přebírají na sebe některé administrativní funkce. Naopak okrajové periferní oblasti regionu ztrácí obyvatele ve prospěch centra a nezřídka zde dochází k útlumu jakýchkoliv hospodářských či společenských aktivit. To je jen základní nástin dopadů (ať pozitivních či negativních), které regionům přináší zlepšení dopravní dostupnosti. Nutno dodat že stejný efekt jako železniční komunikace mají samozřejmě například i komunikace dálniční. Pomocí analýzy pozitivních i negativních dopadů vedení dopravního tahu je možno, dle některých starších, ale i novodobějších autorů (př. Auerhan 1932; Hůrský 1975), zpětně hodnotit oprávněnost vedení dopravního spojení či výstavby železniční zastávky právě tímto regionem či městem.

Diskutabilním může být též argument, že dopravní tahy, ať už železniční či silniční (zejména pak dálniční), jsou vedeny právě regiony a centry hospodářsky, společensky či jinak významnými a s jistým potenciálem v dané oblasti, čímž dochází k následnému snižování významu komunikace jako „motoru“ zejména hospodářských aktivit. Při detailnějším pohledu do historie například na plánování výstavby železničních tratí v Českých zemích, je dobře znatelné, že prvotním úkolem výstavby komunikace je spojit dvě významná centra (Štěpán 1938). Ať již se jedná o naleziště nerostných surovin a průmyslový závod, průmyslový závod a oblasti trhu či o dvě významné metropole, jako tomu bylo právě u výše zmíněné trati Olomouc – Praha, díky které došlo k propojení Vídně, hlavního města



rakouského mocnářství, s Prahou, správním centrem Českého království (nutno dodat, že v počátečních záměrech byla i Praha cílem druhotným, neboť tato trať měla zejména propojit Vídeň s Drážďany a dále s, v té době pruským hlavním městem, Berlínem). V těchto počátečních a koncových stanicích byly také dopady trati krátce po její výstavbě nejmarkantnější (příklad uvádí např. Pluhař 1916). Pro sledování toho jaký vliv měly dopravní tahy na původně zaostalé, ve stínu jiného centra ležící místa, je velice cenné postižení změn právě v oblastech mezilehlých mezi počáteční a koncovou stanicí. V těchto regionech pak dochází ke změnám s určitým zpožděním vzhledem k prvoplánově propojeným místům.

## **2.2. Vlivy železnice na regionální rozvoj**

Jak zmiňuje Marada a kol. (2006) věnuje se většina současné odborné geografické literatury především vztahu regionálního rozvoje a dopravních sítí vyššího řádu, jejichž dopady jsou v území nejmarkantnější, a dále problematice dopravní obslužnosti města a venkovských regionů doplněných vymezením stupně dopravní perifernosti (zejména obsluha autobusovou dopravou) jednotlivých částí regionu. Velmi často je sledována problematika dálnic (např. Gutiérrez 2001; Vondráčková 2006), méně potom již problematika železnic případně vysokorychlostních železnic (např. Marada, Květoň, Vondráčková 2006; Moučková 2006). Další oblastí studia současných dopravních geografů je konkurence hromadné (včetně železniční dopravy) a individuální dopravy v městských aglomeracích.

Jak bylo uvedeno shora, dosáhla železniční doprava své největší slávy v období od svého vzniku až do dvacátých let 20. století, tedy zejména v období průmyslové revoluce. Poté v dopravě přibyl nový fenomén – konkurenceschopná silniční doprava, a to jak hromadná autobusová, tak i individuální automobilová. Z toho důvodu je specifický vliv železnice jako faktoru regionálního rozvoje hodnocen většinou v rámci různých

historickogeografických (př. Jeleček, Marada, Kabrda 2003) či historických pracích. Literaturu sepsanou k danému tématu lze také časově rozdělit na dvě odlišné skupiny, kdy časovým dělítkem mezi oběma skupinami jsou přibližně třicátá léta 20. století. Studie sepsané před tímto mezníkem jsou psány v duchu jisté euforie nad tím, co všechno „nový“ druh přepravy (myšleno železnice) umožňuje. V těchto pracích převažuje pozitivní hodnocení dopadů železniční trati (ačkoli se zde již také objevuje popis efektu odsávání pracovní síly i kapitálu z okrajových oblastí do center regionů (Auerhan 1932)). Tyto práce mají většinou pouze popisný charakter a nesnaží se o hlubší analýzu (př. Pluhař 1916; Pluhař 1917). Střízlivější pohled na dopad železniční trati umožňují díky většímu časovému odstupu pozdější studie. Nesnaží se o pouhý popis a výčet nejdůležitějších dopadů trati na okolí, ale dávají si za cíl zejména hodnotit, analyzovat a klasifikovat jednotlivé vlivy. V současné době se spíše než s přeceňováním role dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji (jak tomu bylo ve studiích z počátku století) lze setkávat s převažujícími kritickými pohledy na tuto problematiku, a to zejména (dle Marady a kol. 2006) v anglosaské literatuře, zatímco v Česku je možné ještě stále narazit na představu, že zlepšení či vybudování nové infrastruktury má pouze významně pozitivní a „automatické“ dopady na své okolí.

I přes dlouhou dobu zkoumání problematiky postavení dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji, neshodují se ekonomové ani geografové na jednotném stanovisku. Marada a kol. (2006) zmiňují dva hlavní názorové proudy. První z nich reprezentují autoři (např. Siccardi, ale i Horňák 2005; ad.) považující dopravní infrastrukturu za jakýsi katalyzátor ekonomického rozvoje. V opozici k nim stojí názory autorů (Marada a kol. zde jmenují např. Huddlestona či Pangotru), kteří infrastrukturu chápou spíše jako nutnou, ale zcela nepostačující podmínku tohoto rozvoje. Díky

nejednotnosti názorů na tuto problematiku jsou dopravní infrastruktury přisuzovány jak pozitivní, tak neutrální i negativní vlivy na regionální rozvoj (Marada a kol. 2006). Pozitivní přínosy zlepšené dopravní vybavenosti do regionu spočívají v rozšíření výrobních činností (ať již se jedná o navýšení objemu výroby u stávajících podniků či o lokalizaci nových závodů)(Pluhař 1916; 1917; Gauthier 1970; Horňák 2005; Kunc, Krylová 2005 ad.), neutrální efekt je spatřován v tom, že tyto výrobní aktivity a následný ekonomický růst nevytváří infrastruktura přímo a nezávisle, ale v návaznosti na další příhodné podmínky. Jako výrazný negativní vliv je chápána značná finanční náročnost na vybudování a provoz sítě a malá návratnost vkladů jak finančních, tak i lidských (Gauthier 1970). Za závažný negativní dopad je často (Pluhař 1917; Štěpán 1938; Horňák 2005; ad.) uváděn také silný „odsávací (draining) efekt“ dopravního tahu (např. rušení některých poštovních stanic v 19. století po dostavbě hlavních železničních tahů, in Hůrský 1971).

Působení dopravní infrastruktury na regionální rozvoj je možné dělit několika odlišnými způsoby. Nejčastěji přejímanou (př. Marada, Květoň, Vondráčková 2006; Vondráčková 2006) je kategorizace, kterou uveřejnili v roce 1998 ve své studii Bruinsma a Rietveld. Jedno z hledisek, dle kterého lze dopady dopravních sítí kategorizovat, je podle autorů geneze nově umístěných aktivit. Autoři zde vymezují efekty generativní a efekty distribuční. V případě generativního efektu se jedná o aktivity, které vznikají zcela nově a nejsou tedy pouhou relokací činností z jiné oblasti do území přiléhající k dopravní komunikaci. O distribučním efektu je možné hovořit v případě, kdy se v regionu se zlepšenou infrastrukturou objeví činnost, která zde však vzniká přemístěním z regionu jiného, jemuž tak zlepšení infrastruktury v původním regionu způsobilo ztrátu. V takto postiženém regionu lze pak hovořit o tzv. „draining“ efektu (odsávacím efektu).

Draining efekt je znatelný například u řady lokálních tratí, které často usnadnily odliv významných aktivit z přiléhajících regionů do jádrových oblastí ležících podél komunikace vyšší třídy či v okolí významného uzlu (Schmied 1903; Horňák 2005) a přispěly tak ke zvýšení polarizace území dle modelu JÁDRO – PERIFERIE (např. Moučková 2006; Kunc, Krylová 2005; ad.). Příkladem takového efektu na větší střediska osídlení může být ekonomický růst Pardubic způsobený jejich napojením na hlavní železniční trať na úkor, do té doby v regionu zcela dominantní Chrudimi (Marada, Květoň, Vondráčková 2006; Kunc, Krylová 2005). Podobných příkladů dvojic měst je možno na našem území najít jistě bezpočet, z těch nejvýznamnějších jmenujme ještě například Kolín – Kutná Hora (Pluhař 1917), Kolín – Kouřim (Štěpán 1938), Břeclav – Mikulov či Opava – Ostrava (Kunc, Krylová 2005). Odsávací efekt je jev, který bude s budoucím vývojem dopravních sítí neustále sílit. Důvodem toho je snaha o zrychlování a zkvalitňování přepravy zejména na nadregionální a mezinárodní úrovni, čímž dojde k upřednostňování významných center regionu. Bude následovat další rozevírání nůžek mezi jádry a periferií. Vytvořením nadnárodní dopravní sítě vyššího řádu ztratí na významu i centra, která na národní úrovni konkurovala silnějším aglomeracím a postupem času dojde k „vysávání“ i těchto původně jádrových oblastí ve prospěch hierarchicky vyšších center (Kunc, Krylová 2005).

Bruinsma s Rietveldem (1998) nám mimo členění z hlediska geneze nově umístěných aktivit předkládají také dělení na přímé a nepřímé dopady zlepšení dopravní infrastruktury v regionu. Do přímých vlivů řadí autoři této klasifikace působení vznikající výstavbou a využíváním dané komunikace, její obsluhou a údržbou. Do této skupiny proto na jedné straně patří krátkodobé vlivy, tj. efekty způsobené samotnou stavbou či zlepšováním infrastruktury, na straně druhé pak i efekty v podobě úspory

paliva, zvýšení přepravní rychlosti a tím i úspora času při cestování, snazší dosažitelnost vzdálenějších oblastí (městských center, trhů, služeb,...) či vlivy na životní prostředí v úzkém slova smyslu (produkce škodlivin, vystavení obyvatelstva hluku z dálnice apod.). Mezi přímé dopady dopravních tahů jistě lze zařadit také krátkodobý nárůst zaměstnanosti obyvatel ve stavebnictví v době výstavby trati (Marada, Květoň, Vondráčková 2006) či zkvalitnění služeb pro pracující dělníky (ubytovny, stravovací zařízení). Do této kategorie nepochybně patří také nárůst počtu obyvatel díky přistěhování zaměstnanců železničních společností (Auerhan 1939), kteří zajišťují provoz a údržbu zařízení. Dalším možným přímým efektem je usazování dělníků, kteří přišli do regionu z jiných oblastí za prací na výstavbě komunikace, a kteří se již v tomto regionu usadili natrvalo (Kunc, Krylová 2005). Za další má pak výstavba či inovace infrastruktury za přímý následek kvalitativní změny ve struktuře nejen pracujících dělníků, ale také inženýrů a projektantů, kteří v průběhu realizace práce získávají nové zkušenosti, čímž dochází ke zlepšení jejich odborné kvalifikace a tím i ke zvýšení možnosti podílet se na dalších obdobných projektech.

Daleko rozsáhlejším, ale také mnohem diskutabilnějším souborem dopadů je skupina nepřímých vlivů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. Tento soubor zahrnuje dlouhodobé vlivy dopravy a jsou dále členěny dle charakteristiky, kterou ovlivňují. Nejvýznamnějšími nepřímými efekty jsou vlivy na produktivitu regionální ekonomiky, kvalitu pracovní síly, lokalizaci firem, chování domácností či cen půdy (Bruinsma, Rietveld 1998). Navíc je sem možno zařadit také změny ve využití půdy v okolí dopravních komunikací (Jeleček, Marada, Kabrda 2003), změny v zemědělské výrobě (zejména ve struktuře pěstovaných plodin (Kunc, Krylová 2005)), změna ve struktuře trhů a obchodu (díky vzniku železnice v 19. století došlo ke vzniku a rozvoji velkoobchodního podnikání (Schmied 1903)), zvýšení aktivity nejen

ve společenském a kulturním životě, ale i zvýšení migrační aktivity (urbanizace a následná suburbanizace (Musil 1967; Bartušek 1978; Štěpán 1938; ad.)), zrychlení šíření informací, zejména inovací, a také vzdělání obyvatel. Schmied (1903, str. 3) píše: *„patrné jest rozšíření lidového vzdělání od té doby, kdy páskot parního stroje budí i nejzazší kraje k novému čilému životu, kdy přinášeje s sebou všude ruch a uváděje v blízký styk méně pokročilé krajiny s krajinami vyspělejšími, stává se takto pravým šířitelem osvěty“*.

Produktivita firem je ovlivněna poklesem dopravních nákladů a také snazším transportem hotových výrobků na vzdálenější trhy. Tyto změny umožňují firmám jejich expanzi a využívání úspor z rozsahu (detailní model úspor společnosti vypočítává O'Brien (1982)), což se projeví dalším nárůstem produktivity (pozn. konkrétní výčet podniků i se srovnáním jejich objemů výrob za období od výstavby trati do konce 19. století na příkladu dráhy Plzeň–Smíchov a dráhy Praha–Česká Třebová předkládá Pluhař ve svých dvou studiích z let 1916 a 1917). Je proto zcela nepochybným faktem, že dobré dopravní spojení je jeden z nejvýznamnějších (ne-li úplně nejvýznamnější) faktorů lokalizace průmyslové výroby (výčet hlavních průmyslových oblastí před rozvojem železniční dopravy přináší Purš (1980) – srovnej s mapami hlavních průmyslových oblastí od výstavby trati do roku 1960 uveřejněné Marešem (1980)). Fiala (1921, str. 32) tento fakt dokazuje tvrzením: *„čím dále a na více míst, více cestami a do širšího obvodu mohu dopravovati, tím snáze rozprodám svůj výrobek“*. Dopady dopravy (a od poloviny 19. století do 20. let století 20. především dopravy železniční) zohlednili ve svých pracích také tvůrci lokalizačních teorií (von Thünen, Weber, Christaller, Lösch), kteří staví význam dopravy a dopravních nákladů na čelní příčky mezi lokalizačními faktory, důležitých pro umístění nového průmyslového závodu (Kunc, Krylová 2005).

V literatuře se vedou spory v tom zda je hlavním hybatelem hospodářské aktivity dopravní infrastruktura či vyspělé průmyslové odvětví lokalizované do regionu (př. Malík 1932; Mareš 1980). Je pravda, že v dobách, kdy se průmyslová výroba na našem území nacházela ještě stále „v plenkách“ (Pluhař 1917; Schmied 1903) došlo k mnoha inovacím v dopravě, které zlevnily a zrychlily dopravu surovin i výrobků – výstavba zpevněných cest, splavnění řek, zavádění kolejové dopravy, aplikace síly parního stroje místo síly vody, větru, člověka či zvířat. (O'Brien 1983). Nově zakládané dopravní sítě jsou vedeny dle míst hospodářské aktivity (Malík 1932) a umožňují dělbu práce (= přechod od samozásobitelství k tržnímu chování oblastí) mezi jednotlivé regiony čímž dochází ke specializaci regionu (Fiala 1921; Schmied 1903; O'Brien 1983), která zpětně vyvolává potřebu zdokonalování dopravní infrastruktury (O'Brien 1982). Lze tedy říci že inovace dopravní sítě a rozvoj průmyslu šly v 19. století ruku v ruce a každá z těchto oblastí byla nepostradatelným faktorem rozvoje té druhé. Silnou provázanost těchto dvou odvětví dokazuje svým výzkumem Malík (1932), který výpočty dochází k faktu, že 94,5 % všech koňských sil průmyslových strojů tehdejšího Československa je koncentrováno do obcí ležících při železniční trati (otázkou zůstává jakou hodnotu má vyjádření průmyslové výroby pomocí výkonu strojů, vzhledem k faktu, že různá průmyslová odvětví kladou různé nároky na výkon strojů – srovnej cukrovarnictví a pivovarnictví oproti hutnictví či strojírenství; z tohoto hlediska tato studie poukazuje na fakt, že železnice k sobě poutá zejména odvětví s vyššími nároky na výkon strojů).

Kromě kvantitativního vývoje je zlepšení infrastruktury nositelem také kvalitativních změn v průmyslové výrobě. Jednak došlo díky dostupnosti vzdálenějších trhů k nárůstu konkurence (což mohlo zapříčinit krach některých neperspektivních výrob v regionu) a tím byl kladen velký důraz na zvýšení konkurenceschopnosti výrobků (vezmeme-li v úvahu, že např.

výstavba železničních tratí v 19. století v Českých zemích pomáhala odstranit šlechtický monopol na výrobu produktů a stejně tak i monopol na (nucený) odběr těchto produktů obyvateli daného panství, tedy stav, kdy mohly být výrobky zcela nekonkurenceschopné a stejně byl zajištěn jejich odbyt (Myška 1995; Myška 1997)) a také na snížení jejich ceny (umožněno úsporami z rozsahu dodávek), jednak také ke změně struktury průmyslové výroby, kdy rozvoj železniční dopravy zapříčinil vznik nových průmyslových pododvětví, např. výroba kolejnic, lokomotiv, železničních vozů, ale i osvětlovacích a elektrotechnických zařízení (dynama, akumulátory), podpořil také různé formy pomocných výrob – látek a kůží na potahy, skla, barev, laků, různých kovových a dřevěných materiálů (Kunc, Krylová 2005). Snahou vesměs všech „kontinentálních“ evropských zemí bylo dosažení soběstačnosti ve výrobě kolejnic i vozů. Tato snaha vyústila v rychlejší šíření inovací (v době průmyslové revoluce zejména díky najímání odborníků s potřebným know-how z Velké Británie) a technického pokroku zejména v oblasti hutnictví a strojírenství (O'Brien 1983; Hawke 1970; Westwood 1964; Fremdling 1977; Fenoaltea 1982; ad.).

Díky široké škále průmyslových odvětví, která k sobě významné a plně vybavené dopravní tahy poutají, byl v některých regionech postkomunistických zemí v Evropě umožněn poměrně rychlý a bezbolestný proces sociální a ekonomické transformace po roce 1989, zatímco oblasti, které trpěli fragmentací železniční sítě s absencí dominantní magistralní tratě, byly v transformačním období na přelomu 20. a 21. století značně zranitelné. Horňák (2005) toto tvrzení dokazuje na úspěšné transformaci průmyslové výroby na Slovensku v linii Bratislava-Trenčín-Žilina-Poprad-Košice.

Dalším nepřímým vlivem je působení na obyvatelstvo, resp. domácnosti. Krom ovlivnění dění na trhu práce vznikem a zánikem firem, či zlepšenou



vyjížděnou za prací dochází také k ovlivňování migračních proudů. V periferních oblastech, ve kterých vybudování infrastruktury zapříčinilo významné zlepšení dopravní dostupnosti, může zprvu zvýšit vyjížděnou za prací (poté dochází ke zvýšení průměrných příjmů a snížení míry nezaměstnanosti v periferních oblastech), kterou postupem času nahradí emigrace do ekonomicky silnějších regionů – „odsávací efekt“ (Marada, Květoň, Vondráčková a kol. 2006). Naopak v širším zámezi metropolí se objevuje opačný efekt. Toto území slouží jako rezidenční oblast, v níž je dominantním procesem suburbanizace. Zlepšení dopravní dostupnosti, a tudíž zkrácení doby vyjížděny do centra, vede k rozšíření zázemí dále od městského regionu (Bartušek 1978, Ouředníček 1994; 2002; Marada, Květoň, Vondráčková 2006). Díky zvýšenému zájmu o taková území dochází k nárůstu cen půdy v těchto oblastech.

Vliv železnice, a dopravních tahů vůbec, na koncentraci obyvatel je v literatuře často zmiňovaným jevem (Auerhan 1932; 1939; Bartušek 1978; ad.) ačkoli se zároveň dodává, že takovou úlohu hrála železnice především v historii, zatímco dnes už dopady takového významu nemá (Bašovský, Majbová 1977). Hlavním faktorem umožňující nárůst počtu obyvatel v centru regionu je zcela nepochybně nabídka pracovních míst v průmyslu, který se zde taktéž koncentruje. Ovšem dalším výrazným přínosem, zejména železnice v 19. století, pro populační vzrůst měst bylo zdokonalení zásobování městského (tedy nezemědělského) obyvatelstva potravinami. Tím byl umožněn nový plošný rozvoj města (Fiala 1921). Důvodem pro migraci a vyšší přirozený přírůstek obyvatel regionů u tratí samozřejmě nebyla železnice jako taková, ale hospodářský rozvoj a aktivity, které přitahovala a podmiňovala. Počet obyvatel se dle studie Pluhaře (1917) nejvíce zvyšoval v počáteční a koncové stanici trati (př. Smíchov dvacetinásobný nárůst, Plzeň desetinásobný, ad.)

Náhlý nárůst koncentrace většího počtu lidí z různých oblastí do jednoho místa s sebou přináší kulturní a společenské změny stejně tak, jako změny životního stylu obyvatel (přechod na městský způsob života, Ouředníček (2002) či míšení jednotlivých kulturních tradic z různých oblastí). Díky levnější a rychlejší dopravě a tím i rychlejšímu šíření produktů dochází např. k šíření potravin a koření do oblastí, kde nejsou dosud známé a následuje jejich inkorporace do tradičních potřeb společnosti.

Zlepšení dopravní infrastruktury mělo samozřejmě vliv nejen na průmyslovou výrobu, ale i na ostatní složky hospodářství jako služby či zemědělství. Jak uvádí Kunc a Krylová (2005, str. 75): *„před rozmachem železnic musel každý region vypěstovat všechny zemědělské plodiny, potřebné pro své obyvatele, čímž se kolem center vytvořily soustředné kruhy, kde se pěstovaly zemědělské komodity denní i dlouhodobější spotřeby“*. Zatímco po zlepšení dopravy mohlo dojít ke specializaci zemědělské výroby na plodiny, pro které jsou v daném regionu příhodné přírodní podmínky. Díky lepší dostupnosti na okolní trhy docházelo ke snižování regionálních rozdílů v cenách plodin. Železnice do určité míry odstranila nedostatek potravin, vyrovnávala ceny plodin v jednotlivých zemích, krajích či regionech a přispěla tak k určitému srovnávání meziregionálních rozdílů, resp. k sjednocování vnitřního i vnějšího trhu (Kunc, Krylová 2005).

Výše uvedené dopady dopravních tahů na rozvoj jednotlivých oblastí se samozřejmě liší dle úrovně trati. Největší pozitivní vlivy na své okolí má komunikace s plnou vybaveností začleněná do mezinárodní dopravní sítě a to zejména ve významných dopravních uzlech. Na druhé straně komunikace lokálního či regionálního charakteru jsou velice často pouhým „odsávacím kanálem“, který odvádí aktivity ze svého okolí směrem k ústí do trati hlavní. Výjimkou mohou být delší lokální tratě (př. Dobříš) či tratě nevedoucí do většího centra (př. trať Litomyšl–Choceň), kde díky velké

vzdálenosti centra vyššího řádu dojde k vytvoření regionu s jádrem v méně významném městě (Auerhan 1939). K zesílení vlivu dopravního tahu mohou přispět také přírodní podmínky, např. přítomnost významného vodního toku ve městě (na příkladu Hodonína to dokládá Auerhan 1932).

Nelze opominout také časové hledisko vzniku komunikace. Auerhan (1932) na příkladu dokazuje fakt, že čím starší dráha vede územím, tím větší je její vliv na okolí.

Z výše uvedeného je dobře znatelný charakter dopadů dopravní infrastruktury (zejména železniční) na rozvoj jednotlivých regionů. V počátcích svého rozmachu měla železniční doprava tendenci regionální rozdíly spíše vyrovnávat (konvergentní proces). Působila pozitivně na redistribuci surovin, zboží, zemědělských produktů či pracovních sil v rámci regionů a na sjednocování vnitřního i vnějšího trhu. Postupně se však začaly přirozeně preferovat nejvíce frekventované tratě (divergenční proces) a střediska na nich ležící populačně rostla a získávala na ekonomickém i administrativním významu. Trať byla totiž primárně vedena mezi velkými městy či centry aglomerací a přispěla k jejich populačnímu, ekonomickému či administrativnímu růstu. Kvantitativní i kvalitativní růst středisek vyvolával zpětnou vazbu v podobě modernizace a dalšího upřednostňování těchto tratí, což mělo za konečný výsledek zvyšování rozdílů mezi regiony. Tím došlo k dalšímu selektivnímu posílení jádrových regionů a vzniku nadřazené železniční sítě (např. pro mezinárodní dopravu).

Ne všechny regiony, ve kterých došlo ke zlepšení dopravní infrastruktury, dokázaly profitovat z dopravního propojení s ostatními regiony či zeměmi. Např. na jihu Itálie či ve Španělsku byly některé regiony příliš chudé, než aby mohly obchodovat na nadregionálních trzích či jen si dovolit kupovat „cizí“ produkty (O'Brien 1982). Takový případ zaznamenává i Pluhař (1917)

v blízkém okolí města Pečky ležícího na trati z Prahy do České Třebové. Ale zde je to nejspíše dáno silným vlivem Prahy a Kolína na tuto oblast.

Tabulka 1: Vliv železniční infrastruktury na regiony

Regionální úroveň	Lokální/Mikroregionální	Mezo-/Makroregionální
minulost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uvolnění závislosti na lokálních zdrojích =&gt; územní specializace</li> <li>• změna využití ploch</li> <li>• koncentrace ekonomických aktivit a obyvatel</li> <li>• zvětšování regionů (trhu)</li> <li>• šíření inovací (industrializace, nové technologie)</li> <li>• zvýšení konkurence</li> <li>• zvýšení polarizace prostoru</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• koncentrace obyvatelstva = „nové rozmístění obyvatel prakticky fixované po současnost</li> <li>• zvětšení zázemí (regionu) = vyšší počet disponibilních pracovních sil</li> <li>• vznik velkých průmyslových podniků</li> <li>• změna významu středisek v systému osídlení (např. včetně získání administrativních funkcí) i jejich ekonomickém a společenské vyspělosti</li> </ul>
současnost	<p>Zejména efekty intenzivní dojížděky za prací:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• růst aglomerací a významných středisek a jejich územní expanze (proces suburbanizace)</li> <li>• zajištění vnitroaglomeračních, ve specifických případech také regionálních dopravních svazků (osobní doprava)</li> </ul> <p>Lokální tratě:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozvoj cestovního ruchu (atraktivní tratě a lokality)</li> <li>• dopravní obslužnost některých horských oblastí (vyšší spolehlivost v zimním období)</li> </ul>	<p>Zejména efekty dálkové vysokorychlostní dopravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• změna polohy středisek na rychlostních tratích v národním a zvláště v nadnárodním systému osídlení („zvětšení měřítko“) =&gt; nový potenciál rozvoje x zvýšení konkurence, tzn. posílení kooperace a konkurence středisek</li> <li>• hierarchické šíření inovací a koncentrace aktivit =&gt; posílení polarizace území a významu dotčených středisek v národním systému osídlení</li> </ul>

Zdroj: upraveno dle Marada a kol (2006)

Navzdory euforii a nadějím vkládaných do možné politické a hospodářské integrace neznamenal zavedení železnice do oblasti vždy nutně jistotu rozvoje daného regionu. Dráha vytvořila jen jednu z několika příhodných podmínek rozvoje.

Na závěr předkládám stručný přehled nejvýznamnějších dopadů železniční infrastruktury na různých řádovostních úrovních, kterou ve své studii na str. 54 uvádějí Marada, Květoň, Vondráčková (2006) (tabulka 1).

### 3. Historie trati

#### 3.1. Úvod

Problematikou výstavby železniční sítě u nás či historií dopravy, a to zejména železniční, se zabývá relativně velké množství studií. Jedná se buď o souhrnná pojednání o dějinách všech druhů dopravy na našem území v širším časovém záběru (Hons 1975; Hlavačka 1996; Krejčířík 1991, Ringes 1938; 1958; Štěpán 1958) či naopak pouze v určitém relativně krátkém období (Hlavačka 1990; Bufe 2003). Můžeme se také shledat se studii, které jsou omezeny spíše územně než časově (Hendrych 1987). Pokud se ovšem zabýváme pouze určitou komunikací a ne celkovým vývojem dopravních sítí na našem území, jsou nejvhodnějším zdrojem informací právě studie k jednotlivým tratím, které jsou nezdědka vydávány k výročí té či oné komunikace (Hajn 2004; Klapita 1971; Povolný 1958; aj.). Pro případ trati, které se věnuje tato práce je zřejmě nejdůležitější sepsanou prací studie Josefa Honse (1947). Tomuto tématu se věnují také studie zabývající se životopisy významných postav spojených se železnicí (Hons 1948; 1956; Dultinger 1993; aj.) či zabývající se historií železničních stanic a uzlů (Hons 1961; Krejčířík 2003).

Z výše uvedeného je dobře znatelné, že téma historie dopravy a především dopravy železniční je v české literatuře hojně zastoupeno. Z toho důvodu si text v této kapitole nestanovuje za cíl objevení nových souvislostí či skutečností dosud skrytých v archivech. Cílem této kapitoly je na základě výše citované literatury (nejdůležitější fakta použitá níže se objevují téměř ve všech uvedených studiích a proto uvádím jméno autora a název díla pouze u citace přímé) podat souhrn a nastínění faktů týkající se tématu této práce. Proto se nejobsáhlejší část této kapitoly věnuje dění týkajícího se výběru území, kterým měla vést Severní státní dráha, tedy činnost, jež měla

nevyvratitelný selektivní dopad na rozvoj regionů, a to jak regionů, kterými byla dráha nakonec vystavěna, tak i regionů, které zůstaly i další léta bez železničního spojení s okolními oblastmi. Jelikož se tato práce zabývá touto tematikou v širším časovém hledisku následuje v závěru kapitoly stručný a dosti zhuštěný popis vývoje železnice od její výstavby až do doby současné.

### **3.2. Výstavba státních drah v Rakousku**

Vítězstvím Stephensonovy lokomotivy Raketa na trati Liverpool–Manchester v roce 1829 končí v Evropě údobí tápání mezi koňskými, atmosférickými, svážnými a parostrojními drahami vítězstvím právě parostrojních železnic a bylo zahájeno období uvědomělého rozvoje stavby lokomotiv a drah. Tyto aktivity se pak postupně šíří z Anglie, kolébky rozvoje, do vnitra evropského kontinentu.

Počátky kolejové dopravy v Rakouské monarchii (zejména výstavba a provoz koněpřežných železnic a parostrojní SDCF – Severní dráhy císaře Ferdinanda) jsou výhradně spojeny s podnikáním soukromých společností, jimž stát poskytoval pouze určité garance proti úpadku společnosti (tzv. anglický model). V roce 1841 však dochází ke změně v nazírání na problematiku výstavby drah a na radu presidenta dvorské komory K. F. Kübecka vydal císař v prosinci dekret o výstavbě drah, jímž byl zaveden smíšený (soukromé i státní subjekty) model železničního podnikání, který ale ve skutečnosti znamenal převzetí výstavby nejdůležitějších tratí státem (tzv. belgický model). K tomuto účelu bylo založeno na počátku roku 1842 generální ředitelství státních drah v čele s italským inženýrem Hermenegildem Francesconim.

Generální ředitelství ihned rozhodlo o výstavbě tří hlavních paprsků (základů železniční sítě monarchie) vycházejících z Vídně a vedoucí do

Terstu, další přes Linec k bavorským hranicím a třetí na sever přes Prahu do Pruska. Poslední jmenovaná trať byla stavebně relativně snazší než předešlé dvě neboť jí nestály v cestě hřebeny Alp a vedla tak příznivějším terénem. Hlavní obtíží této severní dráhy, která mohla využít částečně také kolejníc SDCF (do dolnorakouské Štokravy, do Brna či až do Olomouce), tak byla volba nejvhodnějšího ze sedmi navrhovaných směrů. Tedy výběr regionů na něž bude mít dráha nejvýraznější vliv, jež má tato práce za cíl dokázat.

Dne 5. ledna 1848 se v časopisu „Květy“ objevila krátká zpráva o události velkého významu, která měla změnit život mnoha obyvatel dotčených regionů: *„Železná dráha z Vídně přes Prahu do Drážďan, jakož i jiná z Vídně do Terstu bude se nejmilostivějším rozhodnutím Císaře Pána jistě a sice na státní outraty stavěti.“* (Hons 1956, str. 124)

### 3.3. Sedmi směry

Na jaře roku 1842 se začalo s přípravami. Státní aparát se rozhodl rychlou akcí dohnat čas ztracený zdoluhavým byrokratickým rozhodováním o stavbě trati, které probíhalo již v průběhu 30. let.

Jako první bod chtěla vídeňská vláda co nejdříve vyřešit citlivý a různými zájmy společností i jednotlivců komplikovaný problém volby trati. Proto bylo nutné nejprve prací v terénu co nejrychleji shromáždit podstatné údaje. Pro projektování Severní státní dráhy byly vytvořeny čtyři trasovací oddíly, které měly za úkol prostudovat každý průměrně 50 mil (přibližně 370 km) ze sedmi navrhovaných směrů (viz příloha 23) pro vedení komunikace do Prahy (z Prahy do Drážďan se uvažovalo pouze o třech možnostech) a na základě jejich posudků pak vyhodnotit nejvhodnější trasu.

1. První oddíl se ujal studia tří tras, z nichž první dvě překračovaly Českomoravskou vysočinu a vedly přes Žďár či přes Poličku, třetí byla vedena jižní částí Moravy přes Vranovice dále na Jihlavu



2. Druhý oddíl prozkoumával trasy odbočující od SDCF na území dolnorakouské Štokravy. Dvě z těchto tras byly plánovány jižními Čechami a to buď přes České Budějovice a Písek nebo údolím Lužnice přes Soběslav, Tábor a Benešov. Třetí vedla stejně jako trasy prvního oddílu přes území Českomoravské vysočiny, procházela nejprve Znojmem a poté Jihlavou a odtud byla trať plánována dále na sever ke Kolínu.

3. Úkolem třetího oddílu bylo přezkoušení trasy severomoravské z Olomouce přes Zábřeh, Lanškroun a Vysoké Mýto a kromě toho také vyhledání spojení moravské metropole Brna s touto trasou.

Jednotlivé směry těchto tří oddílů se často prolínaly, či se postupně spojovaly a proto bylo nutné, aby oddíly mezi sebou neustále spolupracovaly a komunikovaly, aby nedocházelo ke zbytečným zdržením.

4. Čtvrtý oddíl pod vedením zkušeného inženýra Jana Pernera soustředil svou pozornost do kraje na sever od Prahy, kde zjišťoval možnosti vedení železnice z Prahy do Podmokel a potom také umístění pražských nádraží.

Jediná omezení, která inženýrské skupiny obdržely, byla omezení technického rázu (např. největší povolené stoupání a nejmenší poloměr oblouku). Zbytek již bylo ponecháno na pílí jednotlivých vrchních inženýrů. Celou tuto akci pojal pod záštitu Alois Negrelli, pod jehož vrchním velením mělo být dosaženo jediného cíle – spojit dopravně nejvhodnějším způsobem Vídeň s Prahou a Drážďany.

I když trasující inženýři mohli pracovat pod plnou ochranou státní správy a úřadů, museli počítat s nejrůznějšími negativními projevy ze strany místních obyvatel, kteří byli při vytyčování trasy postiženi nevelkými škodami na polích. Při pohledu na situaci jaké musel při výstavbě železnice v Anglii čelit George Stephenson, není možné se takové reakci podívat. Ačkoli (na rozdíl právě od situace v Anglii) nebyli inženýři z polí vyháněni

vidlemi, ani nemuseli provádět své práce pouze v neděli, kdy bývali rolníci na bohoslužbách, nebyla jejich práce vždy snadná.

Každá krajina dovozovala celou řadu různých řešení a každé z nich muselo být prostudováno v mapách a ověřeno v terénu. Stavba takového rozsahu se neobešla bez mnohých vnějších sobeckých i nesobeckých zásahů do trasování, které musely být prostudovány a případně vyvráceny technickou a hospodářskou argumentací. V oblasti se vždy objevilo několik jedinců, organizací či zemských zástupců snažících se přilákat železnici co nejbližší ke svému městu či naopak oddálit ji co nejvíce od svého zájmového území. Jelikož při pracích v terénu nebrali většinou inženýři na tyto námitky ohled, návrhy, prosby a žádosti, jimiž měla být volba trasy ovlivněny, zaplavovaly dvorské úřady ve Vídni. Ti, kdo se dříve snažili bojovat proti výstavbě železnic vůbec, zejména z důvodů konkurenčních či existenčních (poštmistři, povozníci či majitelé zájezdních hostinců), se nyní alespoň snažili, aby se dráha co největším obloukem vyhýbala jejich městům či poštovním silnicím. Ti druzí se zase naopak mnohdy nepřesvědčivou argumentací založenou na přeceňování určitého jevu snažili přitáhnout dráhu co nejvíce do blízkosti svého města. Jen tak si lze vysvětlit různé dochované legendy o odporu významných měst té doby proti stavbě železnice v jejich okolí. Ať již se jedná o Vysoké Mýto, Litomyšl, Chrudim či Kutnou Horu. Vlivní jednotlivci v těchto místech stáli proti výstavbě dráhy. Toho využili představitelé ostatních měst a díky nabídce pozemků za nízké ceny či zcela zdarma, získali železnou dráhu pro své město. Tak tomu bylo například v Ústí nad Orlicí či Olomouci.

Stavba dráhy zasáhla rušivě do dosavadní sítě cest a silnic do obhospodařování pozemků (usměrnění cest na pole do několika přejezdů), do odtokových poměrů potoků a řek (zakanalizování toků). Dráha přetínala silnice i staré vžitě hospodářské stezky, místy i narovnávala vodní toky (př.

Labe u Kojic mezi Pardubicemi a Kolínem či Morava u Olomouce). Postoj místních občanů, k železné dráze, která rozdělila jejich pozemky na dvě části je dobře znatelný z poznámky v pamětní knize obce Březce na Olomoucku:

*„Léta Páně 1842.*

*Na paměť naši a i taky našich potomků, se ku paměti dává, že přes naše znenadání ajznbon přišel a taky skutečně vyměřen byl a bez všeho ohledu přes obilí a přes luka a lesy sekali jak kde sami chtěli tam si to vyměřili a skutečně vyhotovili. My jsme taky hned k vrchnosti a do Krajzamtu jeli a pomoc jsme sobě hledali, ale nic nepomáhalo, bylo u samého Císaře Pána poručeno, aby se z Holomoca do Prahy kudy nejbliže jenom bude beze všeho ohledu a odtahování furt a furt jenom házeli. Taky nám moc škody nadělali, když šutr a jinší materiál dováželi. Pak ale jsme po nějakém čase za 2 a za 3 léta zaplacený dostali každý sám a podle své roli. Kdyby nám bylo možné, radši bychom těch peněz nebyli viděli než tak sobě pole pokazit nechali.“*  
(Hons 1947, str.101)

Avšak s postupem času došlo na většině místech k převážení pozitivních hodnocení parostrojní dráhy.

*„I když si snad mnohý z venkovanů zabručel na tu funicí potvoru, která ho připravila o nejlepší kus pole nebo louky, odřízla mu za humny nejbližší pole od stodoly, i když si slibovali, že do ní do nejdelší smrti nesesedne, přece jen tyto drobné a osobní stíny mizely zcela v barvách všeobecných výhod, které železná kolej přinášela do moravských a českých krajů. A milý pantáta se přece jednoho dne vypravil do krajského města po dráze, trochu ze zvědavosti a trochu z pohodlí.“*  
(Hons 1947, str.117)

Vyhodnocení všech pozitiv a negativ jednotlivých tras i se započítáním všech doplňujících žádostí a návrhů se ujal Alois Negrelli, který vypracoval výslednou zprávu a dne 6. července 1842 ji předložil Kübeckovi. Ze zprávy vyplynul fakt, že pro parostrojní provoz jsou nejvhodnější tratě přes

Olomouc a přes Brno a Českou Třebovou. Mezi zastánci těchto dvou tras se strhl boj o konečné řešení, neboť rakouská státní pokladna, z níž neustále více peněz vytékalo než do ní přitékalo, si nemohla dovolit finančně náročné řešení. Z finančního hlediska byla nejvýhodnější trať olomoucká, neboť stačilo vybudovat „pouze“ propojku z Olomouce do Prahy (do Olomouce se využila SDCF). Ale cestování po ní by bylo časově nejnákladnější ve srovnání se šesti ostatními možnostmi. Výhodnou i nevýhodnou se jevila relativní blízkost zemských hranic k olomoucké variantě. Nevýhodou v případě, že by tyto příhraniční oblasti byly obsazeny některým ze sousedních států, výhodným byl tento fakt pro rychlý přesun vojsk k zemským hranicím a zásobování vojsk.

Proti olomoucké variantě stáli také zástupci země moravské, neboť dráha by zcela opomíjela moravskou metropoli – Brno. Jejich požadavkem bylo, aby trať byla vedena přímo přes Brno či bylo město na tuto dráhu přímo napojeno spojovací tratí. *„Vyřazení Brna jako srdce celé země a střediska úřadů, škol, průmyslu, vědy i umění ze spojení Vídně s Prahou by vyvolalo porušení jeho životního tepu, poškození řemesel, průmyslu a obchodu a rušivý přesun průmyslových podniků do jiných, dopravně vhodnějších míst. Důsledek by pocítila státní pokladna a to snížením výnosu daní, na kterých jen Brno odvádí 900 000 zlatých. „(Hons 1947, str.79)*

Z poměrů technických vyplývala a dala se jasně odvodit vhodnost či nevhodnost trati pro parostrojní přepravu. Mezi variantou olomouckou a brněnskou však musela rozhodnout i další stanoviska. Zatímco doba jízdy i provozní náklady mluvily pro trasu brněnskou, tak ohledy bezpečnosti provozu této trasy, s velkým množstvím oblouků a řadou tunelů s nebezpečím odlamování kusů skal v úseku z Brna do Blanska, byly proti. Bylo také zjištěno, že podél trati přes Olomouc žije o více než čtvrtinu více

obyvatel než podél dráhy brněnské (na čemž má ovšem výrazný podíl také délka trati).

Kübeck rozhodl, že nejpříznivější je trasa olomoucká a to jak se zřetelem na hospodářské, územní a finanční poměry, tak i s ohledem na krátkou stavební dobu a výhodnou polohu vůči cizině, což plně převažuje pochybnosti strategické. Ovšem i výstavba ostatních tras neměla být zapomenuta, neboť v této fázi rozhodování se jednalo spíše o určení pořadí výstavby jednotlivých tratí základní železniční sítě na našem území a trasy spojující Prahu jižními Čechy či protínající Českomoravskou vysočinu měly být vystavěny později. Rozhodnutí přijaté i císařem znělo takto: *„nejdříve bude započato plnou parou ve výstavbě 33 mil dráhy z Olomouce do Prahy, která je ze všech směrů nejlevnější, stavebně a provozně nejvýhodnější a bude nejdříve hotova, a zároveň bude započato tempem pomalejším s výstavbou obtížných a nákladných 12 mil železné dráhy z Brna údolím Svitavy až k zaústění do dráhy olomoucko-pražské před Českou Třebovou.“* (Hons 1947, str.83)

Po šesti letech hledání a tápání, studií, měření, projektování a dohadování se mohlo započít s výstavbou železničního spojení hlavního města rakouské monarchie s hlavním městem českého království.

### 3.4. Vývoj trati

Celá stavba trati (zahájena 4. září 1842) byla realizována v krátké lhůtě tří let (zejména díky rychlému rozhodování zúčastněných úřadů a masovému nasazení dělníků – najednou zde pracovalo až dvacet tisíc dělníků) a **20. srpna 1845** přijel z Vídně přes Olomouc do Prahy první slavnostní vlak. Pravidelná osobní doprava na nové trati (dvoukolejná z Prahy do Běchovic) byla zahájena 1. září a nákladní přeprava 1. října téhož roku. Prvního ledna 1849 byla uvedena do provozu také propojovací trať z Brna přes Blansko do České Třebové.

V roce 1854 končí období státního podnikání v železniční dopravě. Zejména z důvodu neúnosného státního dluhu bylo rozhodnuto o prodeji Severní státní dráhy společnosti Rakouské státní dráhy, ovládané francouzským kapitálem. Stát na této transakci výrazně prodělal neboť prodejní cena nedosahovala ani poloviny pořizovací hodnoty dráhy.

Po překonání hospodářské krize, která postihla monarchii v roce 1873, byl roku 1877 vydán sekvestrační zákon, který umožňoval státu uvalit na špatné vedení dráhy nucenou správu. Záměrem státu bylo stmelit desítky soukromých drah vybudovaných od roku 1854 v jeden celek a doplnit tuto síť o nezbytné dálkové spoje i místní přípojné dráhy. Postup zestátnění drah však trval několik desetiletí. Nejprve přešli pod státní správu dráhy lokálního významu, až v roce 1909 byl vydán zákon o zestátnění společnosti Rakousko-uherské státní dráhy (vlastník např. Severní dráhy), čímž byla celá akce zestátnění českých drah v podstatě dokončena.

Výše zmíněné dráhy nabraly na ještě větší důležitosti po roce 1918, kdy vznikem nového státu ČSR došlo k nárůstu významu právě tratí spojující České země s bývalou uherskou Horní zemí. 30. března 1920 vyšlo v platnost nařízení umožňující výstavbu druhých a třetích kolejí na stávajících drahách a úpravu celé sítě pro zvýšený provoz. Tato výstavba se týkala i tratí z Prahy do Olomouce a Brna.

V období mezi válkami došlo také k výraznému kvalitativnímu růstu železniční dopravy, kdy byly na hlavních tratích parní stroje nahrazovány motory a to jak spalovacími tak i elektrickými, které vykazovaly daleko vyšší účinnost než právě stroje parní.

Po druhé světové válce a následné obnově dopravních sítí proběhlo znárodňování všech železničních tratí, které od roku 1952 spravovala společnost Československé státní dráhy. V poválečném období, kdy byl český průmysl založen na dovozu surovin ze socialistických zemí na

východě nabývá na ještě větším významu nákladní kolejová doprava, přičemž nejvytíženější byl právě západovýchodní tah Ústí nad Labem – Praha – Kolín – Olomouc – Ostrava – Žilina – Košice.

Po rozpadu východního bloku po roce 1989 dochází k úpadku železniční dopravy, zejména v oblasti nákladní přepravy. Tím začíná pro České dráhy (do 1.1. 1993 Československé dráhy) období hledání „nového místa na slunci“. Nejdůležitějším úkolem na hlavních tratích v období na přelomu druhého a třetího tisíciletí je jejich zapojení do evropského mezinárodního systému dálkové přepravy. Tomu má napomoci i přestavba hlavních tratí na tzv. vysokorychlostní koridory (trať Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav označena jako I. vysokorychlostní koridor a jako první je zde zahájena přestavba) či zkvalitnění vozového parku.

## **4. Metodika práce**

Jak již bylo naznačeno v úvodu celé práce, lze předkládanou studii dělit do dvou relativně autonomních částí, a to části zabývající se využitím půdy a části označované jako demograficko–urbanistická. Oba zmiňované oddíly mají za společný cíl potvrdit či vyvrátit vlivy železnice na sledované charakteristiky, v ostatních ohledech jsou tyto části od sebe zcela odlišné, a proto je pokládáno za vhodnější umístění podrobnějších metodických částí vždy u daného oddílu, než souhrnný soupis metodických postupů pro celou práci v této kapitole.

Obě části se mimo sledovaných charakteristik od sebe odlišují také sledovaným územím. V části hodnotící změny ve využití půdy je kvůli větší možnosti zobecnění dopadů železnice (konkrétně trati, která je součástí prvního vysokorychlostního koridoru Děčín (příp. státní hranice se SRN) – Břeclav (příp. státní hranice se Slovenskem či Rakouskem)), zatímco v následujícím oddíle jsou dané charakteristiky sledovány pouze za Pardubický kraj, případně za okresy tohoto kraje. Tedy za územní jednotky platné do reformy státní správy, která vešla v platnost 1. 1. 2003. Jelikož stěžejní data jsou dostupná právě za tyto okresy a i výsledky posledního sčítání lidu v roce 2001 byly prvotně publikovány za „staré“ okresy, tak se v této práci operuje právě s těmito územními jednotkami a ne s územními jednotkami správních obvodů obcí s rozšířenou působností. V Pardubickém kraji se tedy jedná o následující okresy: chrudimský, pardubický, svitavský a ústeckoorlický.

Pardubický kraj jako objekt studia nebyl zvolen náhodně, ale pro jeho výběr působilo pozitivně několik faktorů. Možná tím nejdůležitějším byla úzká vazba autora této práce k vybrané lokalitě a s tím spojená i lepší znalost zde probíhajících procesů. Neméně důležité však byly i ostatní faktory. Jedním z nich je i skutečnost, že na území tohoto kraje se nachází dva



z nejdůležitějších železničních uzlů celého Česka: Pardubice a Česká Třebová. V těchto centrech je jednoznačně nejdominantnějším, nejen dopravním, faktorem právě železniční trať a tudíž srovnáním charakteristik těchto obcí s charakteristikami obcí mající obdobné podmínky jako tato centra, ale nachází se mimo dráhu, můžeme dojít k identifikaci vlivů železnice na rozvoj těchto center. A právě toto zjištění je cílem celé studie.

Charakteristiky „železničních obcí“ byly porovnávány s obcemi, ležícími ve stejném regionu. Tyto obce byly zvoleny tak, aby se svou velikostí a významem podobaly železničním obcím, či spíše, aby měly určitý náskok proti obcím, které v pozdějším období „nastartovala“ výstavba železnice. A tak jako protiváha k České Třebové bylo zvoleno město Litomyšl, ležící na významné zemské stezce a které bylo již od středověku jednoznačným centrem regionu (až do doby než na významu začala nabývat města na železnici). Charakteristiky za Pardubice jsou porovnávány s hodnotami Chrudimi. Z dnešního pohledu se mohou zdát tato dvě města neporovnatelná, neboť srovnávat stotisícové krajské město s okresním městem jehož počet obyvatel mírně přesahuje dvacet tisíc se může zdát být nevhodné. Ale v období do poloviny 19. století to byla právě Chrudim, která byla naprosto dominantní městem celého regionu. Význam této obce se projevil také v administrativním členění země, kdy v letech 1855 až 1949 byla Chrudim krajským městem a Pardubice „pouze“ sídlem politického a soudního okresu. Stejně rozložení sil vykazovalo i srovnání počtu obyvatel, kdy k roku 1843 žije v Chrudimi o přibližně 1/3 více obyvatel než v sousedních Pardubicích. V těchto ohledech je tedy patrné, že na počátku sledovaného období byly Pardubice oproti Chrudimi znevýhodněny. Tyto dvě zmíněné dvojice středisek jsou u vybraných (zejm. dle dostupnosti dat) charakteristik doplňovány ještě dvojicí Ústí nad Orlicí a Vysoké Mýto. Tedy dvojicí, kde bylo v 19. století „silnějším“ centrem „formanské“ město Vysoké

Mýto, které bylo také sídlem soudního i politického okresu, zatímco Ústí nad Orlicí bylo sídlem „pouze“ soudního okresu. Ze srovnání těchto administrativních funkcí měst vychází nejslabší Česká Třebová, ve které sídlily pouze orgány obecní správy.

Podrobnější popis sledovaných charakteristik je uveden v metodických částech u kapitol pět a šest.

*Jan Štěpán*

## **5. Vliv železnice na využití půdy (LUCC)**

### **5.1. Úvod**

Výstavba železničních tratí na našem území spadá do 19. století, tedy do období převratných změn způsobených průmyslovou revolucí.

Rakouská vláda měla v této době plán propojit parní železnicí Vídeň s Berlínem, pokud možno přes Prahu. Proto bylo rozhodnuto o výstavbě Pražsko–olomoucké dráhy, jež spojovala obě města přes Kolín, Pardubice a Českou Třebovou. V Olomouci došlo k napojení této trati na SDCF a tím propojení s Vídní. Slavnostní otevření proběhlo v roce 1845.

Posledním úsekem trati, na kterou se zaměřuje má pozornost, je úsek propojující Českou Třebovou a Brno. Otevřením této části trati v roce 1851 byla dána do provozu celá sledovaná trať : Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav.

Výstavba železnic však s sebou nepochybně přinesla i velké množství změn. Je sice obtížné či spíše nemožné oddělit působení železnice od působení ostatních faktorů, ale železnice je jistě jedním z prvních indikátorů rozvoje území, ne-li dokonce tím zcela prvním. Elementárním důsledkem výstavby železnice je zvýšení dostupnosti a usnadnění dopravy jak osobní tak i dopravy nákladů. Na zlepšení dostupnosti území je navázáno mnoho dalších druhotných jevů. Dochází k povýšení místního trhu na trh regionální, případně i nadregionální a tím je umožněno jednak rozšíření výroby zemědělské či řemeslné a průmyslové, jednak také specializaci výroby. Následuje potom vyšší nabídka pracovních příležitostí a s tím i koncentrace zejména nezemědělského obyvatelstva. Čímž dochází k vzrůstu měst ležících na železnici a to růstu jak populačnímu tak i průmyslovému. Výstavba železniční trati měla jistě velké množství dopadů

na jednotlivé regiony, ale tím hlavním dopadem byl fakt, že přitáhla do svého okolí lidskou aktivitu ať už v jakékoliv formě.

A jak tyto aktivity ovlivnily využití ploch v okolí trati? Stalo se tím sledované území nějak výjimečným vzhledem k celostátním trendům? Těmto otázkám bych se rád věnoval v následujících řádcích.

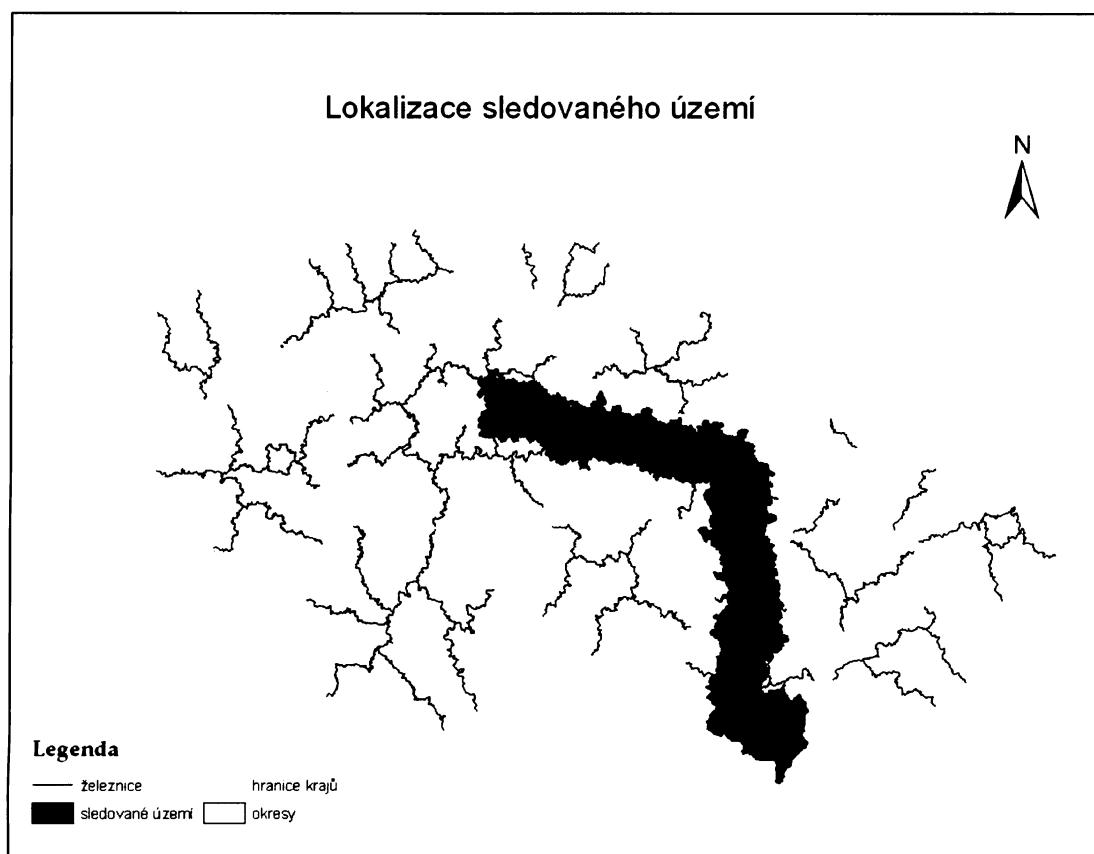
## 5.2. Sledované území

Jak jsem již výše zmínil zaměřuji svou pozornost na železniční trať Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav, která je dnes součástí tzv. I. vysokorychlostního koridoru a je významnou spojnicí středoevropských metropolí Berlína, Prahy, Vídně, či Bratislavy a Budapešti.

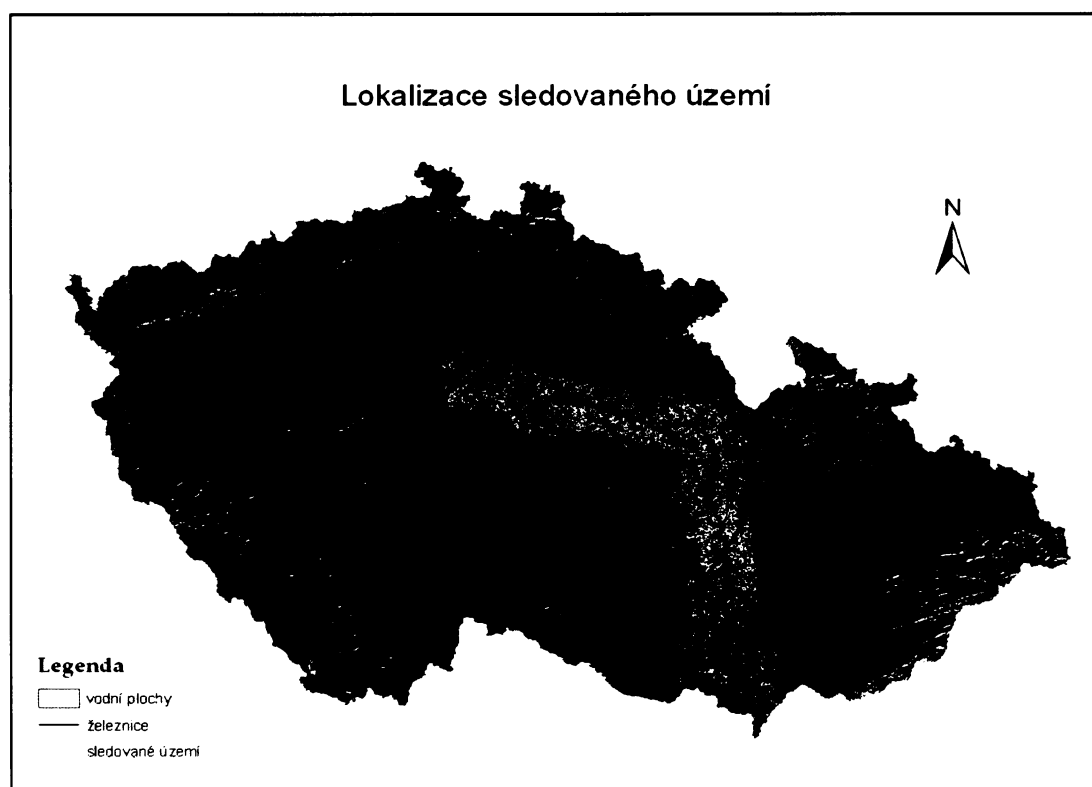
Zkoumaným územím se mi stal pruh ZÚJ o šířce 20 km, do nějž byly vybrány všechny jednotky vzdálené do 10 km od trati na obě strany. Přičemž bylo vyjmuto území Prahy, neboť zde se jedná o zcela specifickou situaci ovlivněnou daleko více faktory a docházelo by k neúměrnému zkreslení celkových výsledků. Proto mnou sledované území začíná první stanicí za Prahou, což jsou Úvaly. Jak dokládá obr.1 vede trať územím tří dnešních krajů (Středočeský, Pardubický, Jihomoravský) a sledované území okrajově zasahuje do dalších tří krajů (Královéhradecký, Olomoucký, Vysočina).

Z fyzickogeografického hlediska (obr. 2) prochází železnice různorodými přírodními podmínkami, kdy vede jak podél velkých řek (Labe, Svatka) a jejich nivami tak i pahorkatinami v oblasti mezi Českou Třebovou a Blanskem. Jak je potom znatelné i z mapy přiložené v příloze 1., znázorňující průměrnou nadmořskou výšku v jednotlivých sledovaných jednotkách, nachází se trať jak ve velmi úrodných nížinách (Polabská nížina, Dyjsko-svratecký úval) tak překonává východní výběžek Českomoravské vrchoviny a Drahanskou vrchovinu.

Obr. 1: Lokalizace sledovaného území



Obr. 2: Fyzickogeografická lokalizace území



### **5.3. Databáze využití ploch (LUCC Database)**

Land-use databáze pro území Česka je jedinečným souborem údajů za využití ploch od poloviny 19. století až do současnosti (poslední sběr dat zatím proběhl k roku 2000), vytvořená kolektivem autorů na PřF UK v Praze. Základem databáze se stalo mapování Stablního katastru, které probíhalo na našem území v letech 1823 – 1843. Pro berní účely se do map o měřítku 1:2 880 zanášely údaje o využití půdy, které byly rozděleny do 50 kategorií a hodnotily se za cca 13 000 katastrálních území. Další následná mapování se prováděla k rokům 1948, 1990 a 2000. Pro usnadnění hodnocení změn bylo 50 kategorií postupně zjednodušeno na 12 v roce 1990 a až na 8 kategorií v současnosti (Orná půda – OP, Louky – Lo, Pastviny – Pa, Trvalé kultury – Tk, Lesní plochy – LP, Vodní plochy – VP, Zastavěné plochy – ZaP, Ostatní plochy – OsP). Velmi důležité bylo z těchto jednotlivých souborů vytvořit soubory územně srovnatelné, protože se jednotlivá území v průběhu sledovaného období plošně proměňovala. Bylo tedy stanoveno kritérium, aby se plocha jednotlivých území v průběhu daných období neměnila o více než 1%. Tak bylo 13 000 katastrů přetvořeno na 9 200 ZÚJ (základních územních jednotek). Tímto krokem byla tato zcela unikátní databáze dotvořena (in Bičík, Jeleček, Štěpánek(2001); Bičík, Kupková (2005); Jeleček (1995)).

### **5.4. Hypotézy**

Na počátku celého zkoumání vybraného území jsem si stanovil vstupní hypotézy, jejichž platnost chci v následujících řádcích potvrdit či vyvrátit.

- v důsledku rozšíření trhu a jeho přeměny z lokální úrovně na trh úrovně regionální či nadregionální dochází ke specializaci zemědělství a nárůstu vývozu potravin i na okolní trhy, z čehož pravděpodobně plyne **vyšší**

**podíl orné půdy** v oblastech blíže položených k železnici než ve vzdálenějších jednotkách. (1)

- železnice podpořila rychlejší industrializaci původně zemědělských oblastí, čímž došlo ke vzniku průmyslových center a nárůstu pracovních míst. V důsledku toho došlo ke koncentraci obyvatel v centrech oblastí a díky tomu bude patrný **nadprůměrný nárůst podílu zastavěných a ostatních ploch.** (2)
- železnice jako dopravní prostředek výrazně urychlující přepravu „sbližuje“ i od sebe vzdálenější regionální centra, čímž mimo jiné umožňuje rychlejší šíření inovací než v oblastech bez trati a tím do svého okolí přitahuje lidskou aktivitu. Z těchto důvodů dochází v oblastech při železnici k **vyšší dynamice změn** ve využití ploch, zejména u těchto kategorií: orná půda, ostatní plochy a zastavěné plochy. (3)

## 5.5. Metodika

Jak bylo výše uvedeno budou v této studii sledovány změny ve využití ploch v pásu podél železnice o šířce 20 km. Do pásu jsem zahrnul každou jednotku, která má alespoň část území vzdálenou méně než 10 km od trati. Desetikilometrovou vzdálenost byla zvolena proto, že zahrnuje jak oblasti přímo přiléhající k trati, tak i jednotky, které jsou od železnice vzdáleny natolik, aby nebyly přímo ovlivněny železnicí. Proto by se měl vliv železnice projevit přímo ve sledovaném území, přesto srovnávám výsledky za sledované území s údaji za celé Česko abych zjistil, zda nebyla celá oblast výrazně odlišná od průměru státu. Aby byly výsledky snadněji hodnotitelné rozdělil jsem si sledované území na 5 kategorií podle jejich polohy vůči železnici či železniční stanici (viz obr.3).

### Typologie zón:

Při vymezení jednotlivých zón, v rámci kterých budou sledovány dané charakteristiky, sehráli roli 2 vlivy – hierarchická úroveň středisek a kontakt jednotce s železniční tratí. Střediska (zastávky) byly rozčleněny dle významu na stanice, stanice – uzly s lokální tratí a 9 významných center (viz kategorie St.1)

- **St.1** - územní jednotky do 1 km od železniční stanice 9 vybraných významných center (Kolín, Pardubice, Choceň, Ústí n.O., Česká Třebová, Svitavy, Blansko, Brno, Břeclav); oblasti v nichž se očekává výrazný vliv zejména regionálně významné stanice případně významného železničního uzlu
- **St.2** - jednotky vzdálené 1 - 5 km od uvedených center a také jednotky do 2 km od železničních uzlů mimo zmíněných 9 center – jedná se o širší zázemí center a území železničních křižovatek hlavní trati většinou s tratěmi lokálními
- **Z.1** - jednotky, které přímo protíná trať a nebyly zahrnuty do předešlých kategorií
- **Z.2** - jednotky do 5 km od železnice a nebyly zahrnuty do předešlých kategorií
- **P** - „železniční periferie“ - zbylé jednotky, ve kterých by měl být přímý vliv hlavní železnice zanedbatelný či žádný

Počet základních územních jednotek v jednotlivé kategorii ukazuje tab. 1. a jejich rozložení podél celé trati vykresluje obrázek v příloze 2.

Při vymezení jednotlivých zón byla do dané zóny zařazena každá jednotka, která alespoň částí svého území splňuje dané podmínky. Jak dokazuje také obrázek č. 3, bylo by vhodnější stanovit podmínku, aby



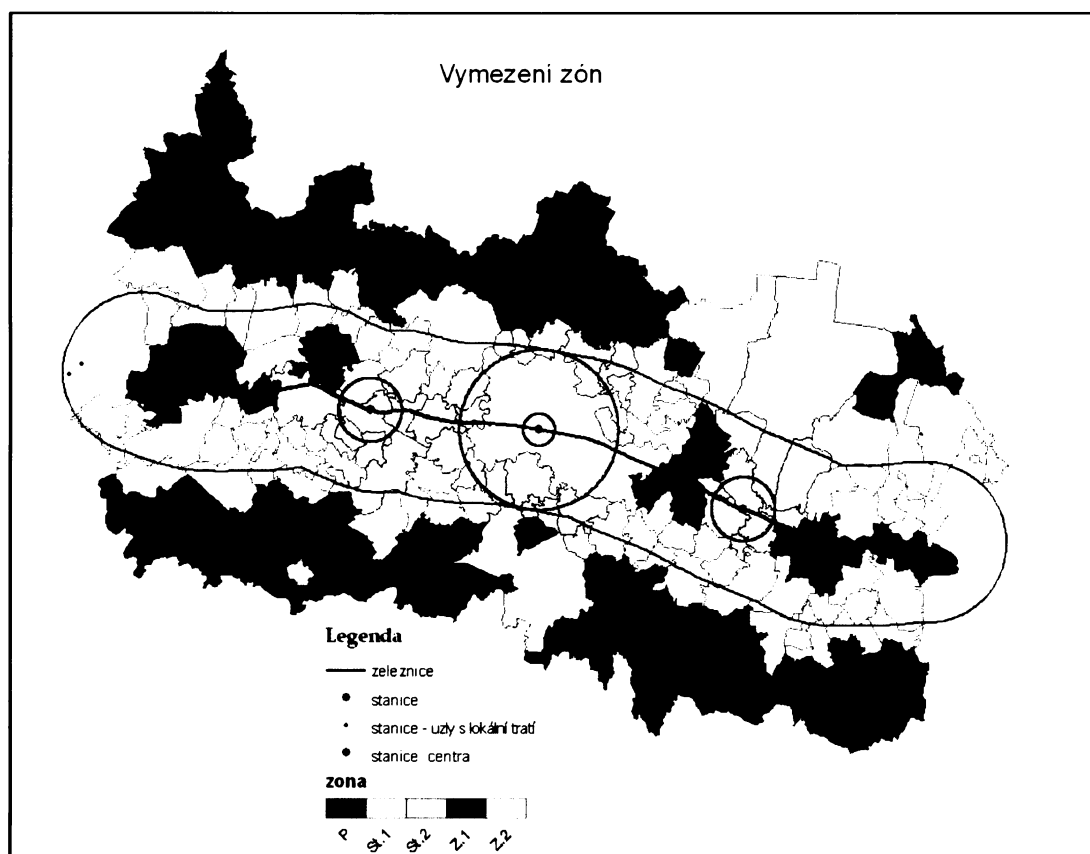
alespoň 50 % území jednotky splňovalo dané podmínky. Ale pro potřeby této práce je použitelný I první z uvedených systémů třídění ZÚJ.

Tabulka 2: Rozdělení ZÚJ do zón

zona	jednotek
P	307
St.1	16
St.2	139
Z.1	48
Z.2	224

zdroj: vlastní výpočty

Obr. 3: Vymezení zón



Zdroj: vlastní úpravy, LUCC databáze

Práce se zaměřuje na hodnocení toho, do jaké míry železniční trať přitahuje antropogenní činnost. Velmi často se ke zjištění tohoto faktu používají koeficienty jako je koeficient antropogenního ovlivnění (KAO) dávající do poměru plochy člověkem silně ovlivněné a plochy spíše přírodního

charakteru, či koeficient ekologické významnosti (KEV), který ukazuje nakolik je krajina přírodní (tj. ekologicky významná) a bez zásahů člověka. Ovšem pro naše potřeby není ani jeden z těchto koeficientů vhodný neboť ve sledovaném území je velké množství jednotek ležících v nížinách na nejúrodnějších půdách v zemi a tak je zde očekáváno vysoké zornění půdy čímž by došlo k výraznému zkreslení těchto koeficientů (jak dokládají tabulky v příloze č. 3 a 4), proto mi daleko lépe poslouží indexy vývoje a prosté podíly kategorií silně ovlivněných člověkem (OP, ZaP, OsP) na celku, dále pak také index změny.

- **Index změny (Iz)** - vyjadřuje na jak velké části území došlo ke změně využití ploch. Nevýhodou jeho užití je zohlednění pouze počátečního a koncového stavu a nezapočítání územních změn dané kategorie bez změny celkové rozlohy této kategorie.

$$IZ = \frac{\sum_{i=1}^n |R_{1i} - R_{2i}|}{R_{C1} + R_{C2}} \times 100$$

$R_{1i}$  – rozloha jednotlivých kategorií na počátku období

$R_{2i}$  - rozloha jednotlivých kategorií na konci období

$R_{C1}$  – celková rozloha území na počátku období

$R_{C2}$  - celková rozloha území na konci období

- **Index vývoje (Iv)** – ukazuje změnu rozlohy dané kategorie za určité období, přičemž počáteční stav je vyjádřen hodnotou 100%. Dle toho jestli nám Iv vyjde vyšší, roven nebo nižší než 100 % poznáme zda došlo k nárůstu, stagnaci či úbytku plochy dané kategorie.

$$I_v = \frac{Rk2}{Rk1} \times 100 [\%]$$

Rk2 – rozloha dané kategorie na počátku

Rk1 – rozloha dané kategorie na konci

Co se datové základny týče, tak ačkoliv některé úseky železnice byly otevřeny již v roce 1839 respektive 1845, můžeme data k roku 1845 považovat za stav železnicí ještě neovlivněný a v následujících letech tak můžeme porovnávat stav před a po výstavbě trati.

## 5.6. Vývoj land-use v Česku

Pro srovnání sledovaného území s vývojem za vyšší územní jednotku je nezbytné zde stručně nastínit hlavní změny ve využití ploch v celém Česku. Nechci zde tyto změny rozebírat do přílišných podrobností, neboť byly již dostatečně popsány v mnoha studiích (např. Bičík, Jeleček, Štěpánek (2001); Bičík, Kupková (2005); Jeleček (1995)), ale pouze nastínit hlavní trendy, aby bylo lépe znatelné, zda se sledované území nějakým způsobem vymyká z průměru či nikoli. Zaměřím se zejména na kategorie, které člověk svou činností ovlivňuje nejsilněji, neboť právě tyto kategorie budu následně zkoumat vzhledem k železniční trati. Jedná se zejména o ornou půdu, zastavěné a ostatní plochy.

V českém prostředí je velice výhodnou shoda datace záznamů v LUCC databázi s hlavními historickými milníky. Díky čemuž můžeme hodnotit změny využití půdy jako výsledek vzájemné interakce lidské společnosti s přírodou za posledních 150, ve kterých byla průmyslovou revolucí,

industrializací a dalšími procesy nastartována éra masivního a velkoměřítkového vlivu člověka na přírodu. Jednotlivá období jsou charakteristická zcela odlišnými politickými i ekonomickými tendencemi:

- 1845 – 1948 – zákonitosti tržní ekonomiky
- 1948 – 1990 – podmínky ústředně plánované „socialistické ekonomiky“
- 1990 – 2001 – transformace ekonomiky od centrálně plánové k tržnímu hospodářství

Většina dosud publikovaných prací (např. Bičík, Jeleček, Štěpánek (2001); Bičík, Kupková (2005); Jeleček (1995)), dokládají, že změny ve struktuře půdního fondu odrážejí jednotlivé fáze hospodářsko-sociálního a politického vývoje společnosti.

Co se týče zemědělské výroby tak se v Česku na začátku sledovaného období hospodaří trojpolním systémem. Podstatou trojpolního systému je rozdělení orné plochy na tři rovné díly, z nichž jeden zůstává neobdělán ležet ladem a na ostatních dvou se pěstují plodiny. Pokud je potřeba zvýšit objem plodin např. v důsledku růstu počtu obyvatel, dochází k extenzivnímu rozšiřování orných ploch. Tak tomu je až do agrární revoluce, která v českých zemích proběhla v druhé polovině 19. století. Poté je zemědělství charakteristické intenzifikací výroby a její mechanizací.

Maxima rozlohy orné půdy je v Česku dosaženo v 60. a 70. letech 19. století, tedy do doby než je nahrazen trojpolní systém systémem střídavým. Od této doby dochází s několika výjimkami (například v období 1921-29 po první pozemkové reformě v ČSR, kdy byla rozparcelována velkostatkářská půda) k neustálému úbytku. V období největšího rozšíření OP činil jejich podíl 51,6 % zatímco v roce 2000 již pouze 39,3 %, přičemž nejvýraznější úbytek byl zaznamenán po Druhé světové válce.

Po roce 1948 dochází k výrazným změnám politickým, ekonomickým i společenským a díky tomu i k nejmarkantnějším změnám ve využití půdy. Změny ve využití půdy v tomto období jsou výsledkem působení dvou hlavních faktorů

- hlavní politicko-ekonomické tendence – centrální hospodářství, snaha pěstovat „všechno všude“, industrializace
- specifické podmínky Česka – zejména odsun sudetských Němců z pohraničí a nedostatečné dosídlení těchto oblastí podpořené výstavbou železné opony při západní hranici

V tomto období dochází ke vzniku JZD a Státních statků, výsledkem je scelování polí a zánik různých protieročních pásů mezi jednotlivými poli. Tím došlo ke zmírnění poklesu OP, avšak záhy dochází k zatravnění oblastí, které jsou pro těžkou techniku obtížně dostupné ( příliš svažité, členité, vzdálené či malé). V období centrálně řízené ekonomiky také dochází k výstavbě průmyslových areálů i na úrodných půdách ležících v blízkosti dopravních koridorů, řek či nalezišť surovin. Tyto dva faktory spolu s neustále se rozrůstajícími městy způsobují velmi prudký pokles OP a naopak nárůst zejména zastavěných a ostatních ploch v období 1948-1990. Úbytek OP pokračuje i v období transformace ekonomiky, kdy po restituci pozemků nechává velké množství restituentů svá pole zatravnit, za účelem získání dotací státu či EU. Tím rapidně narůstá podíl pastvin a luk, což přispívá k ekologické stabilizaci krajiny. Poprvé za sledované období dochází ke stagnaci či mírnému úbytku zastavěných a ostatních ploch, což je dáno nejspíše „krátkým obdobím“ trvajícím pouze 10 let ve srovnání s předešlými, které trvaly přes 40 respektive přes 100 let.

## 5.7. Orná půda

Ke zjištění stavů orné půdy a jejich vývoj jsem užil prostý podíl orné půdy na celku a zejména pak index vývoje. Jak je patrné z map, jež znázorňují Iv za období mezi jednotlivými mapováními i za období 1845-2000 jako celek, přiložených v příloze č. 5 a 6, dochází ve sledovaném území k neustálému úbytku ploch OP, čímž vývoj území kopíruje vývoj celého Česka. V období 1845-1948 bylo dosaženo maxima rozšíření orných ploch a dochází k jejich pozvolnému úbytku. V tomto období zaznamenaly některé ZÚJ ještě mírný nárůst ploch OP, ale jedná se zejména o jednotky, jež se nacházejí v nížinných oblastech s nejúrodnější půdou v celém Česku. Oproti tomu v pahorkatinných oblastech je úbytek již zcela znatelný. V období po roce 1948 dochází k nejvýraznějšímu úbytku OP. Po roce 1990 podíl OP stagnuje případně jsou zaznamenány mírnými nárůsty či úbytky OP. Za celé sledované období došlo k celkovému úbytku OP, přičemž v úrodných nížinách byl v některých jednotkách zaznamenán nárůst ploch. Tento nárůst si lze vysvětlit právě pro zemědělství maximálně příhodnými podmínkami, které se rozhodl člověk využít.

Co se týče podílu OP za jednotlivé kategorie (viz graf č.1), je zde viditelný zcela očekávaný nejvýraznější úbytek orné půdy v zóně St.1, tedy přímo na území měst či v jejich zázemí. Daleko významnějším zjištěním je fakt, že celé sledované území je z hlediska podílu OP výrazně nadprůměrné v rámci celého Česka. Ovšem dle rozložení OP je viditelné, že tato kategorie má obdobný podíl ve všech zónách (kromě již zmiňované St.1), tudíž se ve sledovaném území neprojevil významnější vliv železniční trati. Regionální rozdíly viditelné z map v příloze č. 5 a 6 jsou dány spíše fyzickogeografickými rozdílnostmi mezi jednotlivými částmi území. Nejvíce markantní je rozdíl mezi úrodnými nížinami a jednotkami ve vyšších

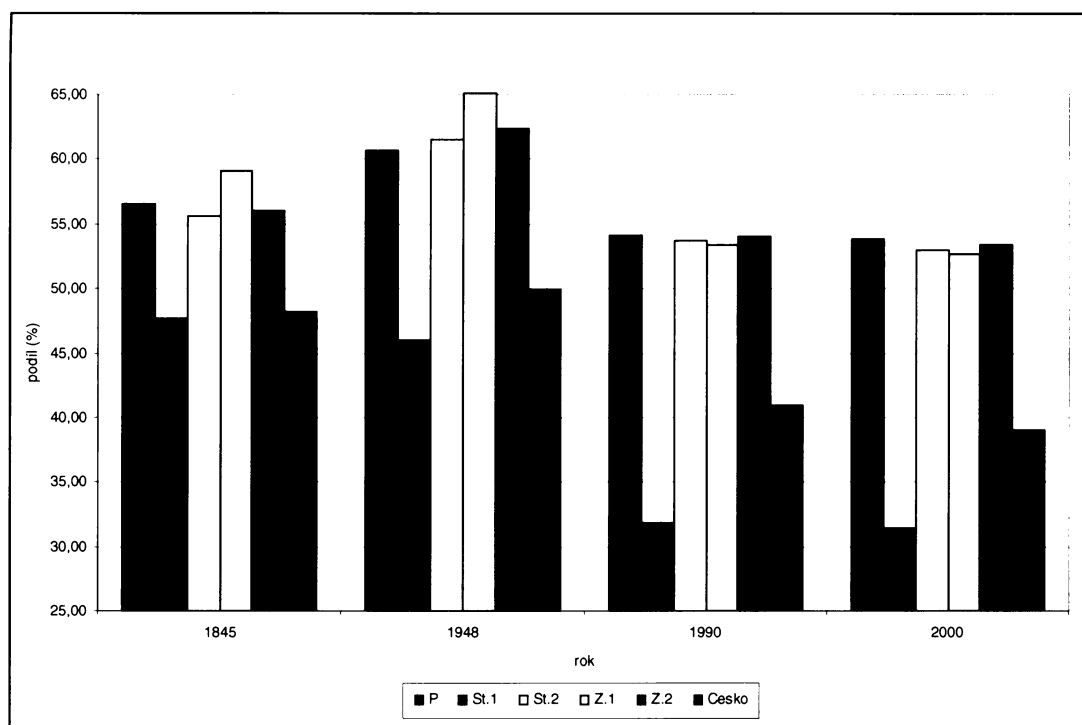
nadmořských výškách. Na podíl orné půdy mají dle mých zjištění výraznější vliv přírodní podmínky než samotná železnice.

### **5.8. Zastavěné a ostatní plochy**

V průběhu 19. století dochází ke zvyšování počtu obyvatelstva. Narůstá podíl nezemědělského obyvatelstva, které se koncentruje v centrech měst, ať už se jedná o centra lokální, regionální či vyšší úrovně. A tento vzrůst obyvatel měst zcela předurčuje nárůst zastavěných a ostatních ploch v krajině. Jak je znatelné z map v příloze č. 7 a 8, došlo k velkému nárůstu ZaP v celém sledovaném území. Největší „boom“ výstavby byl dle indexu vývoje zaznamenán v prvním sledovaném období což je dáno zejména nízkým počátečním stavem ZaP a také „dlouhým“ obdobím, které trvalo více než 100 ve srovnání s ostatními obdobími, která jsou o poznání kratší. Nejmarkantnější nárůst byl zaznamenán přímo na území center a v jejich zázemí, výrazný nárůst lze vysledovat také u stanic přípojných, kde došlo k rozvoji zejména v prvním sledovaném období, většinou krátce po dokončení železniční zastávky či dostavby přípojné trati. Nejmenších změn bylo dosaženo v období transformace po roce 1990, což je zkruseno zejména právě pouze desetiletým obdobími.

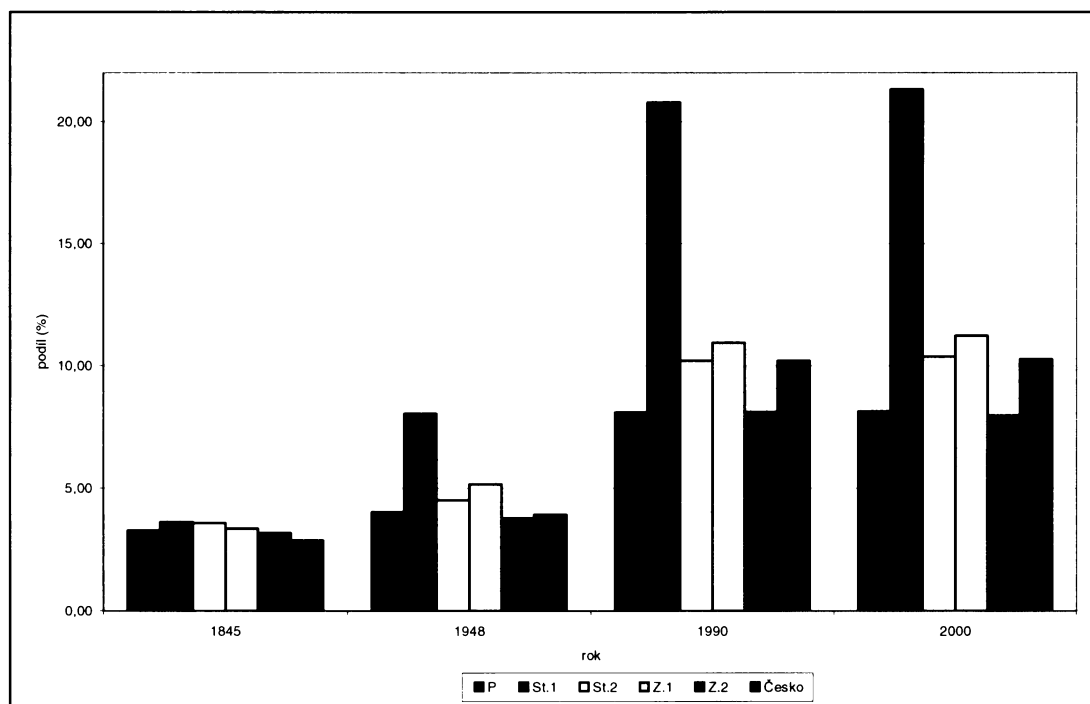
Z hlediska Iv za celé sledované období je dobře viditelná koncentrace stavební aktivity do okolí významných měst, kdy můžeme sledovat nárůst zázemí Brna, Pardubic, Kolína či východní výběžek pražské suburbanizace.

Graf 1: Podíl OP na celku



Zdroj: vlastní výpočty, LUCC databáze

Graf 2: Podíl ZaP+OsP na celku



Zdroj: vlastní výpočty, LUCC databáze



Při rozboru podílu ostatních a zastavěných ploch na celkové ploše jednotky za vymezené zóny je viditelný ohromný nárůst zastavěných ploch právě v centrálních oblastech, ovšem z hlediska celého Česka jsou nadprůměrné i ostatní zóny, které jsou navázány na železnici a to zóny St.2 a Z.2. Zde je vidět nepochybný vliv železnice na zastavěné a ostatní plochy, neboť právě ohromný nárůst v centrálních oblastech byl umožněn několika faktory, z nichž železnice byla jedním z těch nejvýznamnějších.

### **5.9. Dynamika změn**

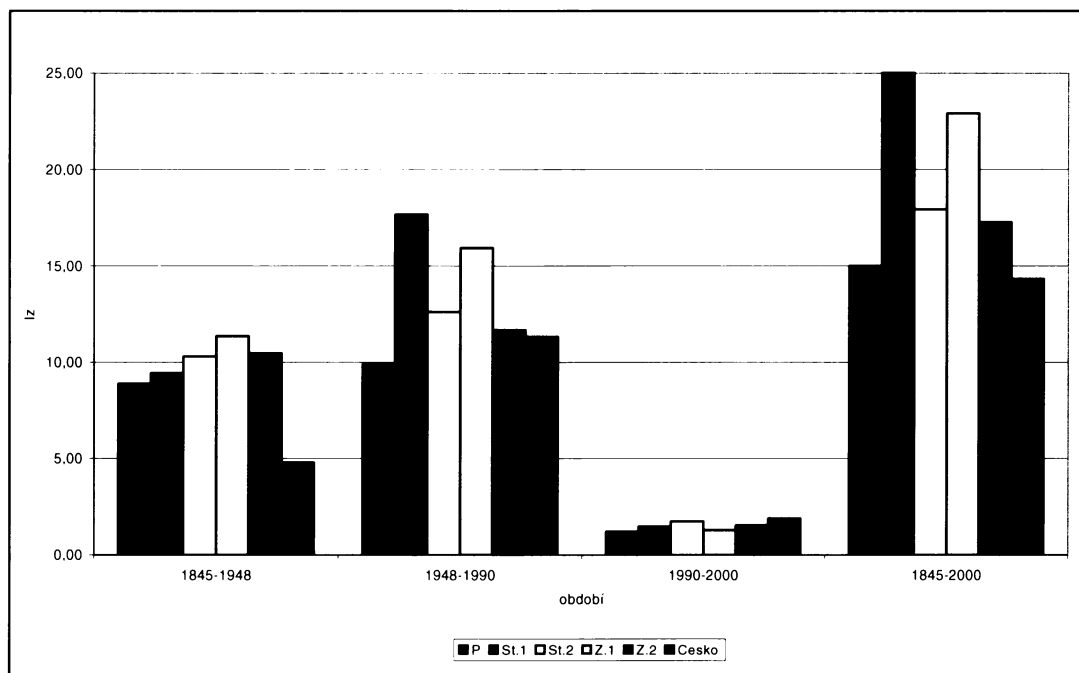
Díky rychlému šíření inovací po železnici je očekávána vyšší dynamika změn využití půdy u jednotek při železnici. Dynamiku můžeme posuzovat pomocí **rozdílu** stavů na začátku a na konci období (v našem případě pro OP a Zap+Os, tedy za kategorie zahrnující vysoký podíl lidské aktivity) nebo pomocí **Indexu změny**.

Z grafů vykreslujících rozdíl stavů zmíněných kategorií (příloha č. 9 a 10) jsou znatelné výraznější změny pro zóny silně navázané na železniční trať či stanici ( St. 1, St.2 a Z.1) než u jednotek vzdálenějších, spadajících do kategorie P či Z.2. Z popsaného vyplývá, že železniční trať jednoznačně zvyšuje dynamiku využití ploch pro kategorie Op, Zap a OsP.

Pro zhodnocení celkové dynamiky využití půdy je nejlepší užít právě indexu změny (graf č.3).

Graf jednoznačně ukazuje vysokou dynamiku zón s železnici a to jak v rámci sledovaného území tak i v rámci celého Česka. V tomto ohledu zaznamenáváme zvýšenou aktivitu i v zóně Z.2, která svými hodnotami ve sledovaném období osciluje okolo celorepublikového průměru, naopak pozadu ve srovnání s ostatními zónami zůstává zóna P, díky čemuž je doložen vliv železnice v této oblasti.

Graf 3: Index změny



Zdroj: vlastní výpočty, LUCC databáze

## 5.10. Závěr

V této kapitole jsem se pokoušel prokázat vliv železnice na využití ploch v jejím okolí. Vstupním předpokladem pro mne byl fakt, že železnice do svého okolí přitahuje lidskou aktivitu silněji než je tomu v oblastech bez železniční trati.

Přítomnost zvýšené lidské aktivity jsem posuzoval zejména v návaznosti na ornou půdu, zastavěné a ostatní plochy. Co se týče rozložení orné půdy, je tato kategorie ve sledovaném území determinována spíše přírodními podmínkami a vhodností krajiny k zemědělskému využití než dopravní tepnou. Tudíž první hypotéza se projevila jako neplatná. Větší vliv než na zemědělské využívání měla trať na rychlejší industrializaci, která se projevila výstavbou průmyslových areálů, obytných komplexů a komunikací, což se promítlo do podílů zastavěných a ostatních ploch. Největší nárůst podílu těchto kategorií využití půdy byl zaznamenán v zónách ležících přímo u trati či v její blízkosti, čímž se podařilo prokázat platnost druhé hypotézy.

Celkově nejsilněji se ale projevil dopad existence železnice při ověřování třetí hypotézy, která se projevila jako pravdivá. Nejvýznamnější dynamika změn využití krajiny byla zjištěna ve všech 4 zónách, které jsou vázány na průchod trati a například u hodnot indexu změny za celé období bylo pořadí dokonce přesně odstupňované dle vzdálenosti zóny od železnice. Naopak v „železničně periferních“ oblastech dynamika změn zaostávala a pohybovala se okolo průměru celého Česka.

Touto studií se nepochybně podařilo objasnit dopady železničního tahu na land-use ve sledovaném území. Vliv na dané uspořádání mělo samozřejmě více faktorů, ale výstavba trati a tím zlepšená dostupnost regionu umožnily ostatním příhodným podmínkám oblasti, aby se naplno projevíly a uplatnily. Alespoň tomu tak bylo ve sledovaném území. Zda by bylo možné touto studií objasněné trendy zevšeobecnit pro celé Česko, či zda se jedná o specifikum této konkrétní trati zůstává otázkou, která by zasluhovala podrobnější průzkum.

## **6. Vliv železnice na populační a urbanistickou strukturu měst**

### **6.1. Úvod**

Dopad výstavby železniční sítě či zlepšení dopravní infrastruktury na populační strukturu je v domácí i zahraniční literatuře relativně častým tématem studií (Auerhan 1932, 1939, Bartušek 1978, Bašovský, Majbová 1977, Štěpán 1938; ad.). Naprosto dominantním tématem ve studiích tohoto typu je vliv železnice na lokalizaci, kvantitativní a kvalitativní růst průmyslových závodů. Druhým nejčastěji sledovaným hlediskem v prostudované odborné literatuře byly právě dopady přímo na populaci města či populační chování obyvatel. Jedním z důvodů, proč jsou nejčastěji studována tato dvě témata je jistě jejich nepochybná prokazatelnost. Na území Česka, ale i jiných států ve světě, je možné nalézt nespočetně příkladů měst dokládajících pravdivost tvrzení typu: „Železnice byla na našem území v 2. polovině 19. století hlavním lokalizačním faktorem průmyslových závodů“ či „V obcích na železnici došlo do konce 19. století k nárůstu počtu obyvatel“.

Druhé tvrzení samozřejmě nelze absolutně zevšeobecnit (je platné pouze pro města určité hierarchické úrovně ležící na trati určitého řádu) neboť u velkého množství sídel nižšího řádu působí železnice (a dopravní infrastruktura jako celek) spíše jako odsávací činitel (odsávací „draining“ efekt, viz výše) a tím dochází ke snížení počtu obyvatel obce či alespoň zpomalení jejího populačního růstu.

Otázkou již méně studovanou zůstává „Co znamená tento relativně prudký nárůst počtu obyvatel pro dané obce?“. Nárůst počtu obyvatel s sebou přináší změny v urbanistické struktuře, a to jak kvantitativní, kdy dochází k rozšiřování zastavěných ploch na území města i v jeho těsném okolí, tak i kvalitativní, což obnáší přestavbu starších typů staveb na objekty nové. Zatímco kvantitativní změny se soustředí zejména do oblastí okrajů měst,

kde je možno stavět na „zelené louce“, tak změny kvalitativní jsou koncentrovány do území se starší zástavbou, ať již se jedná o historická jádra měst či již delší dobu nefunkční průmyslové areály (tzv. „brownfield“). Tato druhá varianta se děje zejména u rychle rostoucích měst, u kterých přírodní či jiné podmínky (údolí vodního toku, přilehlý horský hřeben, ad.) nedovolí plošné rozšíření území sídla. V námi sledovaném období se jedná zejména o přeměnu malých často ještě dřevěných domů ležících v zázemí historického středu města v několikapodlažní bytové domy v období do 2. světové války, až po výstavbu sídlišť s mnohapatrovými panelovými domy, případně současnou suburbanizační zástavbu.

Bohužel častým jevem v českých městech jsou necitlivé zásahy stavitelů do historické zástavby v centrech měst, čímž dochází k narušení památkového dědictví minulosti. Tyto zásahy byly časté zejména v období po Druhé světové válce a tak se např. panelová sídliště objevují v těsné blízkosti historických domů.

Kromě změn v urbanistické struktuře přináší populační růst i změny v hierarchii měst. Města s rostoucím počtem obyvatel přebírají jednotlivé administrativní funkce a tak se z původně méně významné či nevýznamné obce může postupně stát okresní nebo dokonce i krajské město, ve kterém jsou koncentrovány instituce a služby nejen pro těsné okolí obce, ale i pro široké zázemí.

V obcích vyznačujících se vysokou dynamikou přeměn od poloviny do konce 19. století dochází také ke změně životního stylu. Obyvatelé těchto měst přechází z venkovského (zemědělského) způsobu života na způsob městský, kdy se lidé stěhují z domů do bytů, velké rodiny, které jsou typické pro zemědělskou a venkovskou společnost, se rozpadají na menší rodiny s domácnostmi čítajícími pouze rodiče a jejich děti (případně i prarodiče). Městský styl života se projevuje také rychlejším šířením inovací a vzdělání,

čímž dochází ke zvyšování gramotnosti obyvatel. Všechny tyto změny samozřejmě v minulosti proběhly na celém území dnešního Česka, ale v obcích s velkým vlivem železnice proběhly dříve a rychleji.

## 6.2. Hypotézy

V následujících odstavcích bych se proto rád zaměřil na zkoumání následujících hypotéz:

- železnice udávala směr **urbanistického vývoje města**, a to zejména v období **do roku 1938**; v období do roku 1938 se hlavní stavební aktivity koncentrovaly do okolí železnice a do oblasti mezi historickým centrem a železnicí (nádražím), tedy do dopravně exponovaného území
- centra v rámci svého přirozeného urbanistického vývoje **protahovala svůj tvar podél železniční komunikace**, popřípadě podél hlavní silniční spojnice k trati
- po výstavbě železniční trati došlo v obcích na železnici (vzhledem ke kraji i celému Česku) k **nadprůměrnému nárůstu počtu obyvatel i domů**, a to v důsledku koncentrace obyvatel do míst s dostatkem pracovních příležitostí
- po výstavbě železniční trati došlo obcím na železnici k postupnému **snižování počtu obyvatel na 1 dům**, jako důsledek zvyšování standardu bydlení i změny demografického chování, tento jev se v obcích na železnici projevil **dříve** než v obcích mimo ni.
- po výstavbě železniční trati došlo k **nárůstu dominance center na železnici v rámci okresu a kraje** z hlediska koncentrace obyvatel, a tím i ke zvýšení regionálního významu sídel, popřípadě i významu administrativnímu

### **6.3. Metodika**

V této kapitole se zabývám odlišnostmi v populační struktuře vybraných měst na železnici a měst ležících mimo ni. Soubor měst je vybrán tak, aby obsahoval vždy dvojici měst (na železnici a mimo ni), které jsou vzájemně „regionálně“ porovnatelné. Tak vznikly dvojice Pardubice–Chrudim, Ústí nad Orlicí–Vysoké Mýto a Česká Třebová–Litomyšl. Přičemž poslední čtyři jmenované jsou všechny, z hlediska populační velikosti I regionálního významu, navzájem porovnatelné. Jedná se o města, která buď profitovala z formanské přepravy po významných zemských stezkách, které těmito městy procházely (Vysoké Mýto, Litomyšl) a měla tudíž i zájem na tom, aby „železná dráha“ nebyla vedena v jejich okolí, či naopak o města, která se snažila železnici do města přivést díky nabídce levných pozemků, a tím došlo k rozvoji těchto měst (Ústí nad Orlicí, Česká Třebová). Pro srovnávání hodnot charakteristik za jednotlivá města s územními celky vyšší řádovostní úrovně, uvádím u některých charakteristik i údaje za jednotlivé okresy současného Pardubického kraje i za Pardubický kraj jako celek či za celé Česko. Hodnoty za tyto územní celky, které ve sledovaném období neexistovaly (okresy i kraj) či prošly ve sledovaném období územními změnami (Česko), jsou přepočítávané ke stavu v roce 2001.

Data použitá v této kapitole jsou vesměs získána z výsledků sčítání lidu od roku 1869 až do současnosti (viz Seznam literatury). V tomto období proběhlo 13x sčítání lidu, a to v letech 1869, 1880, 1890, 1900, 1910, 1921, 1930, 1950, 1961, 1970, 1980, 1991 a poslední v roce 2001. Z výčtu roků v nichž sčítání proběhlo je znatelné že kromě období Druhé světové války, kdy sčítání naplánované na rok 1941 neproběhlo, se census pravidelně opakoval přibližně po deseti letech.

Co se týče novějších dat (tj. data ze sčítání v roce 1921 a následujících) není problém s jejich získáváním a podrobným výpisem výsledků za jednotlivé

obce i osady. Jelikož, jak je uvedeno již v diskusi s literaturou, se vlivy železnice projeví nejvýrazněji v období od její výstavby až do 20.–30. let 20. století, bylo nutné zajistit data zejména z tohoto období. Tedy z období, kdy se pravidelné zjišťování stavu obyvatelstva v Rakousko–Uherské monarchii nacházelo ještě v plenkách. Tyto počátky s sebou přinášely v té době jisté komplikace a dílčí tříbení postupů, projevující se častými změnami jak ve struktuře zjišťovaných skutečností, tak i v systému publikace výsledků sčítání. Publikace přinášející výsledky sčítání za jednotlivá desetiletí neměly jednotnou ani strukturu ani název (viz seznam literatury). Odlišnosti ve struktuře zjišťovaných faktů jsou uváděny ve velkém počtu studií (Podzimek 1974, Růžičková, Škrabal 2006) a i v textové části internetových stránek Českého statistického úřadu (<http://www.czso.cz>), proto již nepokládám za potřebné je zde rozvádět.

Pozornost je třeba přikládat skutečnosti za jaké územní jednotky jsou data uváděna, neboť v letech 1869 a 1880 jsou nejmenšími jednotkami, za která jsou v prostudované literatuře data publikována, soudní okresy, zatímco v ostatní letech jsou to již „pouze“ okresy politické, které jsou populačně i plošně rozlehlejší a některé soudní okresy byly členěny i mezi 2 okresy politické.

Na v češtině vydané výsledky sčítání do roku 1921 lze narazit v různých soupisech obcí či seznamech míst (viz seznam literatury), které uvádějí statistiku za jednotlivé obce v Českém království, ale mají omezený rozsah dat, která prezentují. Tyto publikace se většinou omezují pouze na údaje o počtu domů, počtu obyvatel či na podíl mužů a žen v populaci. S podrobnou statistikou za jednotlivá města se setkáváme až v publikacích po roce 1921.

Jelikož předkládaná studie zahrnuje poměrně dlouhé období, ve kterém 13x proběhlo sčítání lidu, a získaná data jsou hodnocena na úrovni



jednotlivých obcí či osad, které se k těmto obcím postupně připojovaly, byla do studie zvolena data, uváděná ve všech sčítáních, a to zejména počet obyvatel

a počet domů v obci. Pomocí pramenného díla vzniklého z činnosti kolektivu pod vedením Růžičkové a Škrabala (2006) byl sestaven soupis obcí, které po celé sledované období nebyly součástí daných měst a tudíž, abychom získali soubor dat, která jsou územně i časově porovnatelné, je potřeba tyto údaje nasčítat.

Díky získanému souboru dat jsou hodnoceny změny v populační struktuře jednotlivých obcí pomocí následujících ukazatelů:

- **Index změny počtu obyvatel (resp. počtu domů a gramotnosti) – Iz** – ukazuje změnu počtu obyvatel za určité období, přičemž počáteční stav je vyjádřen hodnotou 100 %. Dle toho jestli Iz vyjde vyšší, roven nebo nižší než 100 % indikuje zda došlo k nárůstu, stagnaci či úbytku počtu obyvatel (popř. domů či podílu gramotných).
- **Podíl počtu obyvatel města na počtu obyvatel okresu (okresu na kraje)** – udává procentuální podíl populace okresu a města (kraje a okresu)
- **Gramotnost** - vyjadřuje procentuální podíl plně gramotných (umí číst i psát) obyvatel na celkovém počtu obyvatel
- **Počet obyvatel na dům** – tato charakteristika je posuzována zejména vzhledem k hodnocení proměny ve standardu bydlení a také změny demografického chování populace
- **Hustota domů** – udává počet domů na km<sup>2</sup> – pomáhá nám upřesnit hodnocení vývoje počtu obyvatel na jeden dům.
- **Hustota zalidnění** – udává počet obyvatel na km<sup>2</sup>

Změny v urbanistické struktuře jednotlivých obcí byly hodnoceny na základě dostupných mapových a textových zdrojů informací u dvou

nejvýznamnějších železničních uzlů v Pardubickém kraji, tj. Pardubicích a České Třebové, přičemž každá z těchto obcí měla odlišné možnosti rozvoje.

Základem se mi staly mapy ze tří vojenských mapování, která proběhla v Čechách v letech 1764–1768 (1. vojenské mapování – josefské, měřítko 1 : 28 800), 1836–1852 (2. vojenské mapování – Františkovo, měřítko 1 : 28 800) – viz příloha číslo 19 a 21, 1877 – 1880 (3. vojenské mapování – Františko–josefské, měřítko 1 : 25 000) – viz příloha 20 a 22. Dále potom mapové podklady Stabilního katastru, které byly vytvořeny pro Čechy v letech 1826–1843 ve velice podrobném měřítku 1 : 2 880. Z těchto podrobných mapování byly také získávány data pro hodnocení využití půdy (databáze LUCC) na našem území. Pro vývoj v první polovině 20. století byly použity mapové podklady 1. vydání státní mapy odvozené přinášející stav z 30. let 20. století, dále pak topografické mapy v měřítku 1 : 25 000 z 50. let 20. století. Oba tyto mapové podklady jsem získal ze studie Kučy (1996, 2002). Ostatní podklady z tří vojenských mapování mi poskytla kartografická sbírka Univerzity Karlovy. Z textových zdrojů informací je zcela nezanedbatelnou již výše zmiňovaná obsáhlá studie Kučy (1996, 2002).

Získané informace jsou vyhodnocovány pomocí současného plánu měst a zanášeny do leteckého snímku sídla dostupného na mapovém portále Pardubického kraje ([www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz)).

## **6.4. Populační struktura**

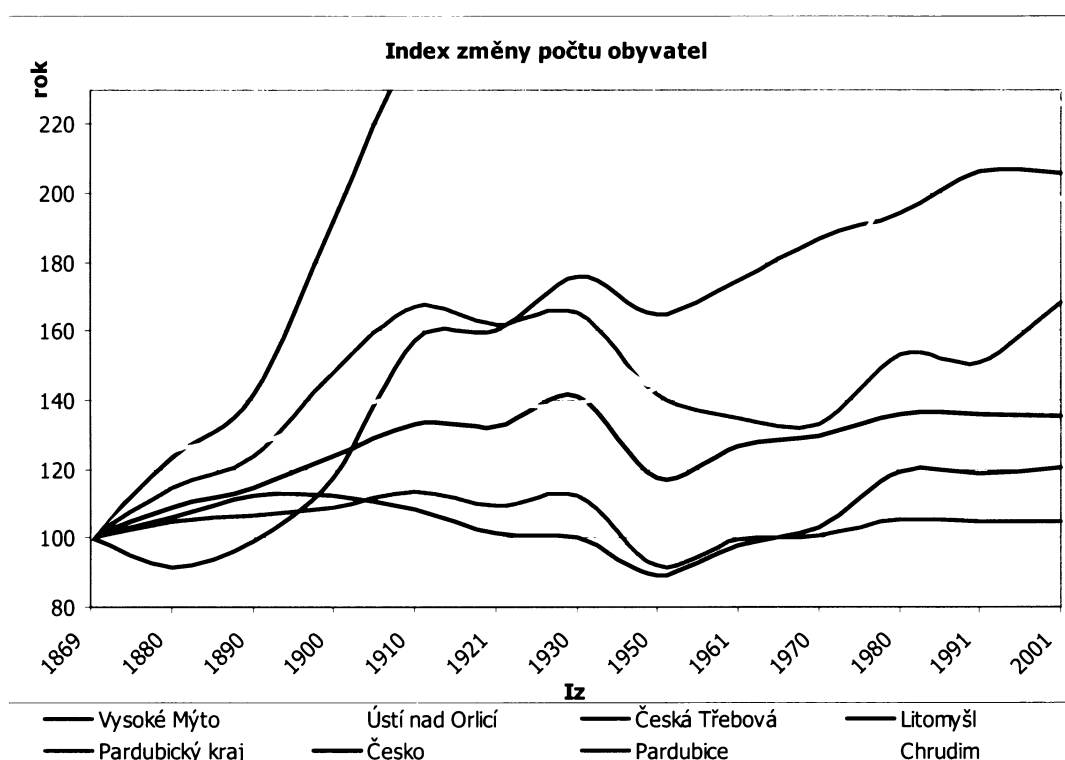
Vývoj změn populační struktury jsem sledoval od roku 1869, kdy proběhlo první z pravidelných sčítání lidu, až do současnosti, tedy do zatím posledního sčítání v roce 2001. A to pro šestici měst Pardubického kraje, kdy tři z nich leží na železnici (Pardubice, Česká Třebová, Ústí nad Orlicí) a tři z nich leží mimo železnici (Chrudim, Litomyšl, Vysoké Mýto). Tato tři města ležících mimo železnici mají společnou polohu na v historii významných zemských stezkách, z kterých plynulo těmto obcím značné bohatství a tím se tyto obce řadily k nejvýznamnějším městům nejen v regionu, ale také v rámci celých Čech. V těchto městech většina obyvatel profitovala z formanské přepravy nákladů, kterou výstavba železnice významně existenčně ohrožovala a tak se tyto obce snažily udržet „železnou dráhu“ co nejdále od svých bran (viz kapitola k historii trati). Jak se později ukázalo, tak hlavním přepravním prvkem se i přes odpor formanů přeci jenom stala železnice a tato města postupně ztratila svůj dominantní vliv v regionu, který převzala centra ležící na železnici.

### **6.4.1. Vývoj počtu obyvatel**

V důsledku změn v životě společnosti (demografická revoluce, změny v zemědělství umožňující uživit větší počet nezemědělských obyvatel, průmyslová revoluce), které probíhaly v českých zemích od počátku 19. století, dochází od poloviny tohoto století k neustálému nárůstu počtu obyvatel celého Česka. Zcela nepochybně nebyl tento nárůst rovnoměrný, ale spíše selektivní. Nejvíce za sledované období narostla Praha, hlavní město celého Českého království, která koneckonců mohla také těžit z dobrého železničního spojení s Vídní i Drážďany. Jak je znatelné z grafu číslo 4, došlo k určitému nárůstu počtu obyvatel i u vybraných obcí z Pardubického kraje, zatímco kraj jako celek spíše stagnoval s hodnotami indexu změny počtu

obyvatel oscilujícími mezi hodnotami 110 a 90. Z toho je také dobře viditelné, že většina nárůstu počtu obyvatel se koncentroval do měst a nejvíce do měst ležících při železnici. Po výstavbě železnice nedošlo samozřejmě k nárůstu počtu obyvatel ve městě ihned, dokonce v některých případech došlo i k poklesu počtu obyvatel, jako tomu bylo například u České Třebové mezi lety 1869 a 1890. Jistá stagnace je také zřejmá u další obce ležící na železnici, a to u Ústí nad Orlicí.

Graf 4: Index změny počtu obyvatel



Zdroj: vlastní výpočty, publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

Oproti tomu města ležící na starých formanských stezkách se stále „vezla na vlně“ profitu tohoto dopravního odvětví, a tak až do přelomu století populačně získávala. I když nárůst počtu obyvatel se v těchto městech postupně zpomaloval a do konce století byly obce mimo dráhu předechnány obcemi na železnici, u kterých po předchozí stagnaci začínal počet obyvatel prudce narůstat až do období 1. světové války. Nejprudší nárůst počtu obyvatel byl zaznamenán u Pardubic, které již v roce 1880 předhony

v hodnotách indexu změny Chrudim, v té době krajské město, a následně se zcela vymknuly ze sledovaného souboru, když do roku 2001 dosáhly 700 % počtu obyvatel z roku 1869. Strmý nástup Pardubic napodobila i Česká Třebová mezi lety 1890 a 1910.

V roce 1921 kopírují všechny sledované jednotky vývoj v celém Česku, kdy kvůli velkému množství padlých na frontě za 1. světové války dochází k úbytku počtu obyvatel či k pozastavení populačního růstu obce (př. Litomyšl se v tomto roce vrací na stejný stav počtu obyvatel jako v roce 1869, aby v následujících letech došlo k ještě výraznějšímu úbytku počtu obyvatel; počet obyvatel Litomyšle pak dosáhne minima v roce 1950). Nejvýraznější úbytek počtu obyvatel zaznamenalo Ústí nad Orlicí, zatímco u křivky indexu změny Pardubic se tento výkyv téměř neprojevil.

V období od první do druhé světové války výrazněji populačně narůstají města na železnici, kdy Ústí n. O. i Č. Třebová rychle dohnaly populační ztrátu z období po První světové válce. Oproti tomu města mimo železnici mají křivku vyrovnanější. V tomto období se již pouhým stínem své slavné minulosti stává Litomyšl, která z pozice centra celého regionu ustupuje zcela do pozadí. Od roku 1930 začne populačně ubývat i Vysoké Mýto, které dokázalo ještě v prvních desetiletích 20. století držet krok s „železničními obcemi“.

Ve statistikách z roku 1950 se již plně projevují důsledky 2. světové války, kdy, narozdíl od války první, sice nebyly takové ztráty na životech na frontě, protože Češi nebyli nuceni nastoupit do boje v barvách Německa, ale nutně se muselo projevit vystěhování českých Němců z pohraničí. Tento odsun se sice nedotkl Chrudimi a Pardubic, které tak dál získávali na dominanci v celém regionu, ale o to víc se projevil na území Ústí nad Orlicí, České Třebové, Litomyšle a i Vysokého Mýta. Katastry těchto měst ležely v těsné blízkosti či přímo zasahovaly (např. Ústí nad Orlicí) na území pohraničních

oblastí, v kterých před válkou žily významné německé menšiny a z nichž po válce bylo německé obyvatelstvo odsunuto.

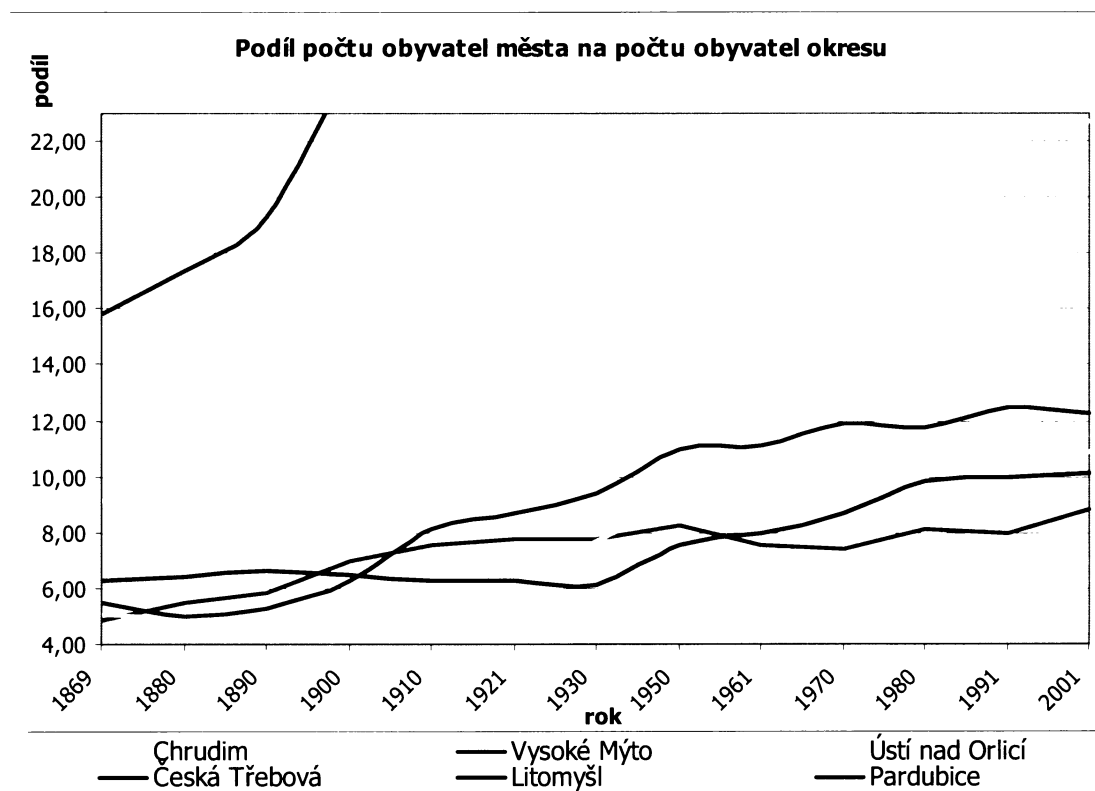
V období po roce 1948, kdy byla železnice velice vytěžovaným způsobem dopravy (zejména využívána pro přepravu nákladů), získávají města na železnici na významu. Na okraji zájmu se tak ocitá Litomyšl i Vysoké Mýto. Naopak díky blízkosti Pardubic a lokalizaci průmyslových závodů (př. Transporta) začíná populačně opět narůstat Chrudim. Pardubice se v tomto období stávají skutečným centrem celé oblasti, které je plně porovnatelné se sousedním Hradcem Králové. Zde je dobře viditelné jak železnice změnila strukturu obcí ve východních Čechách, kde z v minulosti dominantních dvou center (Hradce Králové a Chrudimi) si svůj vliv udržel jen severněji položený Hradec Králové, zatímco Chrudim přepustila své postavení krajského města Pardubicím, které vyrostly právě mezi Chrudimí a Hradcem Králové. Tato tři města svým novodobým vývojem vytváří konurbaci, jež je významnou jádrovou oblastí regionu východních Čech.

Nárůst počtu obyvatel měst a zejména koncentrace obyvatel do měst se projevil také v podílu počtu obyvatel města na počtu obyvatel okresu (územní jednotky k roku 2000) – viz graf číslo 5.

Z tohoto podílu je dobře znatelný vývoj měst jako center regionu. Ze stupnice ostatních měst se zcela vymykají Pardubice, které do své aglomerace přilákaly během sledovaného období většinu obyvatel. Z méně než 16 % obyvatel okresu žijících v roce 1869 ve městě se podíl počtu obyvatel Pardubic na počtu obyvatel pardubického okresu vyšvihl až na téměř 60 % v roce 1980 a tento stav je s menšími odchylkami platný až dodnes. Naopak Chrudim, která vzhledem ke svému okresu získávala obyvatele pouze do roku 1880, si až do roku 1930 udržovala přibližně stejný podíl na populaci okresu. Tento podíl začal narůstat až po druhé světové válce a vrcholil na přelomu 20. a 21. století, kdy v Chrudimi žila téměř

čtvrtina obyvatel okresu. Stejně jako Chrudim stagnovala i zbylá města ležící mimo železniční trať. Zatímco Vysoké Mýto svůj podíl zvyšovalo až do druhé světové války a až poté došlo ke stagnaci, tak v Litomyšli byl vývoj zcela opačný, kdy Litomyšl stagnovala až do roku 1930 a na dominanci v rámci svitavského okresu začala nabývat až po roce 1950. V tomto období již Vysoké Mýto přepustilo dominantní úlohu v ústeckoorlickém okrese ve prospěch okresního města Ústí nad Orlicí, ale zejména ve prospěch rychle narůstající České Třebové. V České Třebové či v Ústí nad Orlicí žil od roku 1970 minimálně každý čtvrtý obyvatel ústeckoorlického okresu.

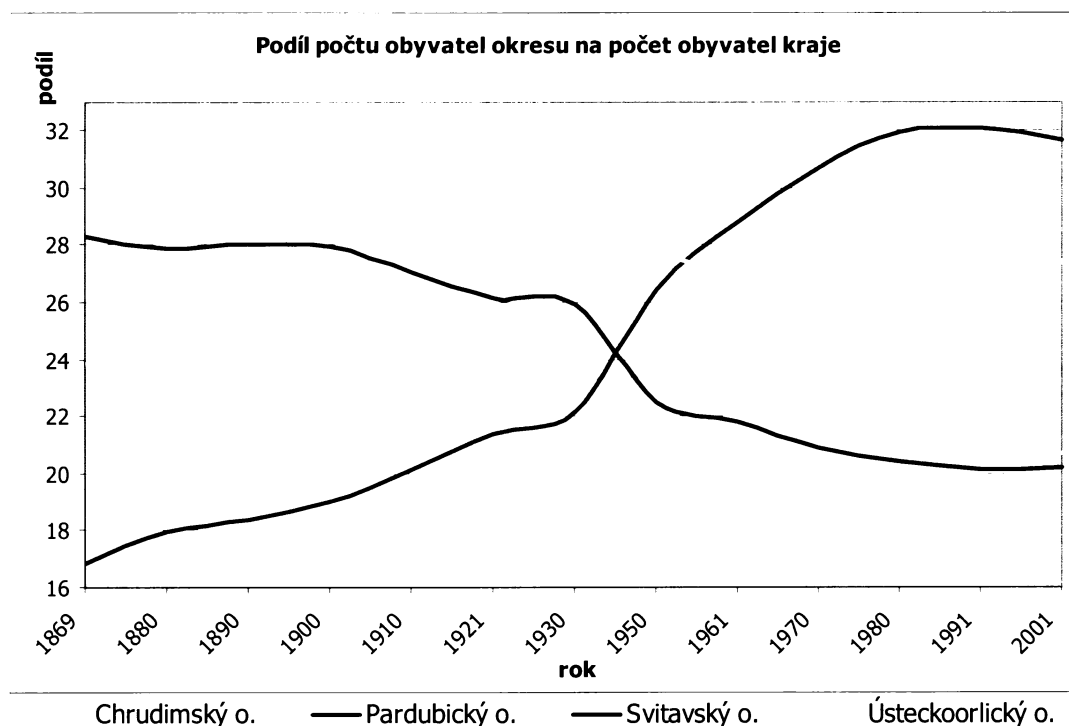
Graf 5: Podíl počtu obyvatel měst na počtu obyvatel okresu



Zdroj: vlastní výpočty, publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

Není náhodou že obě tato centra se dostávají do popředí v období od roku 1880, tedy v době, kdy se začal naplno rozvíjet potenciál železniční trati, a od tohoto roku u obou měst podíl neustále narůstá (krom již zmiňovaného výrazného poklesu počtu obyvatel Ústí nad Orlicí po První světové válce).

Graf 6: Podíl počtu obyvatel okresu na počet obyvatel kraje



Zdroj: vlastní výpočty, publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

Podobný vývoj nám přináší graf podílu počtu obyvatel okresu na počtu obyvatel kraje (graf číslo 6). Mezi okresy můžeme vyčlenit dvě od sebe odlišné dvojice a to okresy pardubický a ústeckoorlický jako regiony s velkým vlivem železnice a dále okresy chrudimský a svitavský, ve kterých má železnice zanedbatelný vliv. Největší nárůst podílu za sledované období zaznamenal pardubický okres, který z populačně nejslabšího článku celé oblasti se vyšvihl na zcela dominantní region současného Pardubického kraje. Jako jediný okres kraje neustále zvyšuje svůj podíl a to zejména na úkor svitavského okresu, který se postupně stává okresem s nejmenším počtem obyvatel. Takto nekompromisní nárůst pardubického kraje se musel samozřejmě odrazit i v poklesu podílů ostatních dvou okresů, které si ale, narozdíl od svitavského okresu, udržely určitou svou hladinu podílu. Přičemž u chrudimského okresu je do určité míry zapříčiněno jistou setrvačností a Chrudim zde až do druhé světové války využívá vlivu krajského města.



Z grafu je zřejmé, že populačně v pardubickém kraji hrají prim okresy ležící na železniční trati, zatímco okresy mimo trať v krajském měřítku neustále populačně slábnou.

Z výše uvedeného je také dobře znatelné jaký vliv mají jednotlivá centra na celý region v němž se nachází. Ve sledovaném období se již veškeré dění (jak hospodářské tak i společenské) koncentruje do městských oblastí a tím dochází k vytváření soustavy sídlo–jeho zázemí dle modelu jádro–periferie, kdy dění v jádru (či několika jádrech nižšího řádu) určuje směřování celého regionu.

#### 6.4.2. Vývoj gramotnosti obyvatel

V předcházejících odstavcích popsáný výrazný nárůst počtu obyvatel, který proběhl ke konci 19. a v průběhu 20. století, se jistě musel odrazit i v kvalitě bydlení a kvalitě života obyvatel měst všeobecně.

Jednou ze změn, které v tomto období proběhly v české společnosti je rychlejší šíření inovací a nárůst vzdělanosti obyvatel. Nárůst gramotnosti obyvatel měst, jako jeden z možných dopadů lepšího dopravního spojení s okolím (a zejména u obcí pardubického kraje lepší dostupnosti do Prahy), je také popisován v několika studiích (př. Schmied, 1903). Nárůst vzdělanosti obyvatel probíhá samozřejmě jednak vzděláváním místního obyvatelstva (zlepšení vzdělávací soustavy, lepší materiálové zajištění rodin a tím možnost dopřát dětem vzdělání, ad.), jednak také přílivem vzdělaných vrstev do rozvíjejících se měst, a to jak inženýrů spojených s výstavbou trati a provozem železniční dopravy tak i zaměstnanců závodů, které v blízkosti železnice vznikaly.

Vzhledem k problémům se získáváním dat za delší časové období a za relativně hodně podrobné územní celky (obce), které jsem již detailněji popsal v metodické části k této kapitole, nebylo možné do této studie

zahrnou podrobnější rozbor vlivu zlepšené dopravní infrastruktury na gramotnost obyvatel měst. V prostudovaných pramenech a literatuře byly údaje o gramotnosti dostupné pouze za sčítání z let 1880 a 1890 (poté samozřejmě i u sčítáních provedených v roce 1921 a následujících, kde již však hodnoty gramotnosti obyvatelstva dosahují ve městech téměř maxima a tím již zde není znatelný rozdíl mezi šířením vzdělanosti) a nejnižší územní jednotky, za které byla daná data publikována, jsou soudní okresy.

Pro nástin situace šíření gramotnosti mezi obyvateli uvádím tabulky s hodnotami podílu plně gramotných (umí číst i psát) obyvatel na počtu obyvatel města (tabulka číslo 3) a indexu změny gramotnosti obyvatel (tabulky číslo 4) za vybrané soudní okresy. Uvedená data jsou za soudní okresy, jejichž centry jsou v ostatních částech této studie zkoumaná sídla, s výjimkou České Třebové, která ve zmiňovaném období nebyla samostatným soudním okresem, ale spadala pod soudní okres Ústí nad Orlicí (německý název Wildenschwert) a pod politický okres Lanškroun.

Stanovíme-li si předpoklad, že centra jednotlivých soudních okresů jsou nejvhodnějšími reprezentanty těchto jednotek a že udávají ráz celému regionu, lze údaje a trendy získané z dat za celé soudní okresy v určité míře aplikovat i na vývoj v centrech samotných. Ve městech se samozřejmě dá předpokládat jak celkově vyšší úroveň gramotnosti než v celém soudním okrese, tak i poměrně vyšší a rychlejší nárůst vzdělanosti obyvatel.

Tabulka 3: Gramotnost obyvatel

soudní okres	1880		1890		1890-1880	
	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
<b>Chrudim</b>	76,6	70,8	78,6	75,2	2,0	4,3
<b>Vysoké Mýto</b>	76,2	69,6	79,3	75,4	3,1	5,8
<b>Ústí nad Orlicí</b>	73,8	69,7	78,9	77,3	5,1	7,6
<b>Litomyšl</b>	74,4	65,7	78,6	73,2	4,2	7,5
<b>Pardubice</b>	76,1	72,4	81,7	79,7	5,6	7,3
<b>Čechy</b>	75,7	70,3	79,7	76,7	4,0	6,4

Zdroj: publikace ze sčítání lidu 1880 a 1890

Tabulka 4: Index změny gramotnosti obyvatel 1880–1890

Index změny gramotnosti obyvatel 1880–1890						
soudní okres	číst a psát		číst		nic	
	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
<b>Chrudim</b>	103,5	109,8	46,4	50,8	99,0	100,1
<b>Vysoké Mýto</b>	107,3	108,5	65,8	62,7	94,3	88,1
<b>Ústí nad Orlicí</b>	111,9	115,6	45,8	48,8	91,5	88,6
<b>Litomyšl</b>	105,1	111,1	43,2	53,2	95,5	95,5
<b>Pardubice</b>	115,1	118,2	29,0	45,1	88,8	87,5
<b>Čechy</b>	110,9	114,4	45,8	52,4	93,7	89,8

Zdroj: publikace ze sčítání lidu 1880 a 1890

Jak již bylo uvedeno výše u charakteristik jednotlivých měst, tak i v tabulkách uváděné soudní okresy lze dělit do dvou kategorií na soudní okresy s železnicí (pardubický a ústeckoorlický soudní okres) a na soudní okresy „formanské“ (Chrudim, Vysoké Mýto a Litomyšl), tedy regiony, jež prosperovaly z dopravy po starých zemských stezkách. Tyto regiony byly ještě do konce 19. století společenskými a kulturními centry regionu a proto by zde byla očekávána vyšší míra vzdělanosti obyvatel. Dalším vstupním předpokladem, který se po analýze získaných dat potvrdil, je vyšší vzdělanost mužů než žen ve všech sledovaných jednotkách.

Z uvedených tabulek je v daném období dobře znatelný rozdíl mezi „formanskými“ a „železničními“ okresy, i když v tomto případě se jedná spíše pouze o ústeckoorlický okres, neboť v pardubickém soudním okresu se dopady zlepšené infrastruktury projevily dříve a tudíž se Pardubice ve sledovaném období dostali na srovnatelnou úroveň s „formanskými“ okresy. Oproti tomu ústeckoorlický okres vzhledem ke své relativně nedávné zaostalosti vykazuje v roce 1880 nejnižší míru gramotnosti. Ale spolu s pardubickým regionem vykazuje mezi lety 1880 a 1890 nejvyšší nárůst gramotných obyvatel. Trochu překvapivým je údaj za Litomyšl, která byla v historii vůdčím městem celého regionu a centrem kulturního

a společenského života a díky existenci a kvalitě piaristického gymnázia (založeno 1640) zde byla očekávána nadprůměrná míra gramotnosti ve srovnáním s údaji za Čechy. Ačkoli spolu s „železničními“ regiony vykazuje v období 1880–1890 nadprůměrný nárůst podílu plně gramotných obyvatel na celkovém počtu obyvatel města, zůstávají hodnoty gramotnosti obyvatel i v roce 1890 pod hladinou průměru Čech (ze sledovaných regionů vykazuje v roce 1890 nejnižší míru gramotnosti žen a spolu s chrudimským okresem i mužů). Nejrychleji narůstající podíl gramotných obyvatel (a tím i nejvyšší dynamika změn) byla zaznamenána v „železničních“ okresech (s v rámci Čech nadprůměrným nárůstem, ačkoli nadprůměrné hodnoty podílu vykazuje pouze pardubický soudní okres).

Ve všech sledovaných okresech (stejně jako v celých Čechách) dochází v daných letech k většímu nárůstu gramotnosti žen než mužů. A i tento proces je daleko více znatelnější v regionech, které protíná železniční trať z Olomouce do Prahy (ústeckoorlický o., pardubický o.)

Co se týče hodnot indexu změny v letech 1880–1890 vykazují „železniční“ okresy nejvyšší nárůst obyvatel, kteří umí číst a psát a nejvyšší úbytek obyvatel, kteří neumí číst ani psát či umí pouze číst. Zde je velký rozdíl oproti ostatním okresům, kdy se například v chrudimském okrese za sledované období téměř nezměnil počet obyvatel, kteří neumí číst ani psát.

Z výše uvedeného je dobře znatelné, že jistý vliv dobré dopravní infrastruktury na vzdělanost obyvatelstva byl zaznamenán. Ovšem bylo by potřeba podrobnější studie s podrobnějšími zdroji dat (a zcela jistě také širším záběrem časovým i sledovaných územních jednotek), aby bylo možné dojít k určitým pravidelnostem a zevšeobecněním. Podrobnější studium by také nepochybně prokázalo, jak velkou měrou ovlivňují venkovské oblasti jednotlivých soudních okresů hodnoty uváděné v tabulkách výše a v jaké míře je možné použití těchto hodnot pro samotná centra těchto okresů.

### 6.4.3. Změny způsobu života

Mimo popsanou dynamiku změn ve vzdělanosti obyvatel se měnil také způsob života obyvatel. Vzhledem k rostoucímu počtu nezemědělského obyvatelstva dochází k rozpadu „velkých rodin“, tedy společenského systému, kdy na jedné zemědělské usedlosti žilo několik rodin (často i několik generací), které společnými silami obhospodařovaly dané pozemky a tím si zajišťovaly živobytí především pro sebe, částečně potom vytvářely produkty pro trh. Takovýto způsob života je charakteristický nízkou hustotou osídlení, vysokým počtem obyvatel žijících v jednom domě či spíše zemědělské usedlosti, obsahující pouze několik obytných místností. S postupující urbanizací a nárůstem nezemědělského obyvatelstva se od takového způsobu života ustupuje a rodina se stává tím „malým“ společenstvím rodičů a jejich dětí (případně ještě prarodičů), v kterém žijí i v dnešní době. Osamostatnění těchto malých rodin bylo také umožněno nárůstem bohatství ve společnosti. Bydlet v bytě či domě sám či jen se svými nejbližšími bylo výrazem měšťáctví, které si z pohledu zemědělského obyvatelstva žilo nad poměry svých skutečných potřeb. Z toho je možné odvodit vstupní tezi, že k rychlejšímu poklesu počtu obyvatel na byt či dům došlo v bohatších městech s vyššími výdělky obyvatel. Proto je předpokládáno, že ve sledovaných obcích tento jev v určité míře nastoupil dříve v bohatých „formanských obcích“ zatímco „železniční obce“ budou v tomto ohledu za nimi pokulhávat až do doby plného rozvinutí železniční dopravy a využití výhod ve sledovaných obcích z železnice plynoucích, tedy přibližně do přelomu 19. a 20. století. Kvůli vysoké dynamice změn, které s sebou železnice přináší je také očekáván prudší pokles hodnot než tomu bylo u obcí „formanských“.

Kvůli relativně prudkému nárůstu počtu obyvatel ve městech dochází i k přeměnám v urbanistické struktuře města, kdy přízemní domky, které

byly charakteristické pro městskou zástavbu ještě ke konci 19. století, jsou postupně vystřídány bytovými domy z cihel a od 60. let 20. století pak výstavbou panelových domů.

Z důvodu různé kapacity domů by proto bylo vhodnější mluvit a změně počtu obyvatel na jeden byt, neboť pro statistiku Rakouska–Uherska je rodinný dům i dům s několika bytovými jednotkami stejná kategorie. Bohužel kvůli nedostupnosti dostatečně podrobných dat za období do roku 1921, je možné v rámci této studie hodnotit pouze vývoj počtu obyvatel na dům (viz graf číslo 7). Jelikož v jednotlivých městech docházelo k výstavbě domů jiného rázu (bytové domy X rodinné domy) bylo by zavádějící bez hlubší analýzy přesahující rámec této studie porovnávat hodnoty za jednotlivá města průřezově v jednotlivých letech. Proto bylo za vhodnější zvoleno sledování vývoje hodnot tohoto indexu v rámci jednotlivých obcí za delší časová období a pomocí grafů hustoty zalidnění, indexu změny počtu domů a grafu hustoty domů na km<sup>2</sup> uvedených v příloze číslo 16, 17 a 18, se pokusit popsat skutečný vývoj v těchto obcích v období od roku 1869 až do roku 2001.

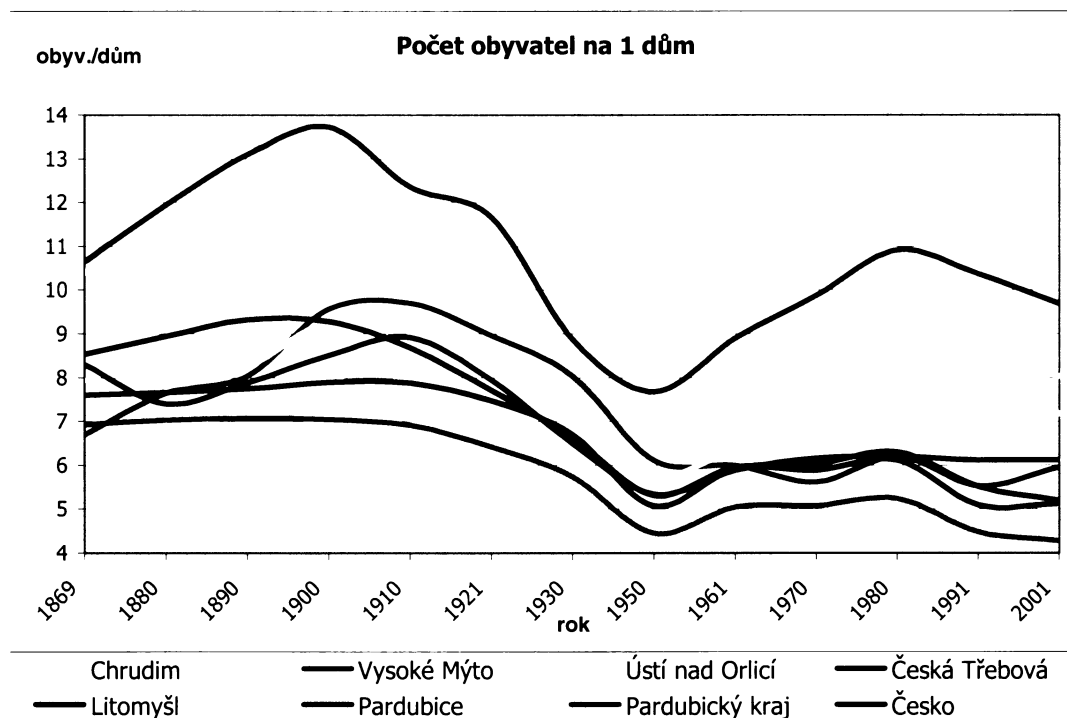
Z uvedených grafů je dobře znatelné, že nejvyššího nárůstu počtu obyvatel na jeden dům bylo dosaženo u obcí, které ve druhé polovině 19. století výrazně populačně narůstaly. Vzhledem k prudkému zvýšení počtu obyvatel, na který samozřejmě tehdejší bytová výstavba nebyla připravena, dochází ke koncentraci většího množství obyvatel do domů. Tento proces je samozřejmě provázen špatnými životními i bytovými podmínkami obyvatel.

V této fázi se jedná především o příliv příslušníků dělnických profesí do míst nově vznikajících průmyslových závodů a tím dochází k výstavbě dělnických čtvrtí. Poté co jednotlivá města začínají prosperovat z nově umístěných podniků a ze zlepšené dostupnosti vlastních výrobků na vzdálenější trhy, začíná výrazný extenzivní vývoj počtu domů, kdy dochází

zejména k výstavbě domů na zelené louce a pokračuje až do okamžiku naplnění limitů území daných přírodními podmínkami dané oblasti.

Nejvýraznější nárůst počtu domů je zaznamenán u Pardubic od roku 1890, který v podstatě trvá až do konce 20. století. Veliký nárůst počtu domů vykazovala také Česká Třebová v rozmezí let 1900–1950 a Ústí nad Orlicí s Chrudimí pak od roku 1921. Ačkoli v těchto městech docházelo k rychlému a neustálému nárůstu počtu obyvatel, díky velké stavební aktivitě je nejpozději od roku 1910 zaznamenán velký úbytek počtu obyvatel na jeden dům, který vrcholí v roce 1930 a následně v roce 1950, což je ovšem dáno vystěhováním tří miliónů českých a moravských Němců a dosídlováním pohraničí. Při porovnání s grafem hustoty zalidnění je pak zřejmé, že se v tomto období jedná především o výstavbu bytových domů, které při mírném nárůstu počtu domů výrazně navýší hustotu osídlení.

Graf 7: Počet obyvatel na dům



Zdroj: vlastní výpočty, publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

V odlišném duchu oproti těmto dynamicky se rozvíjejícím obcím se rozvíjelo Vysoké Mýto a Litomyšl. Ve Vysokém Mýtě sice došlo také k obdobnému nárůstu počtu obyvatel na dům jako u výše zmiňovaných obcí, ale následně dochází k velice pozvolnému poklesu těchto hodnot. U Litomyšle je zaznamenán pouze mírný nárůst počtu obyvatel na dům což je dáno také téměř zanedbatelným populačním růstem města. Od roku 1921 je tu znatelná zvýšená stavební aktivita, která se při stagnaci počtu obyvatel projevuje poklesem počtu obyvatel na dům. Díky tomuto poklidnému vývoji města nedošlo k tak masové (vnějšími okolnostmi vynucené) výstavbě bytových domů, čímž došlo k uchránění historického centra města a zachování historického panoramatu města, který pak byl narušen až výstavbou panelových sídlišť v období „panelového šílenství“ během čtyřiceti let totality po 2. světové válce.

Po Druhé světové válce je díky již několikrát zmiňovaným okolnostem dosaženo minima v počtu obyvatel na jeden dům a od roku 1950 dochází k nárůstu těchto hodnot. Tento jev je zapříčiněn výstavbou sídlišť panelových domů. Nejmasovější výstavba tohoto typu obydlí proběhla v Pardubicích, Chrudimi a Ústí nad Orlicí což je dáno neustálým populačním růstem těchto měst. Oproti tomu u dalších obcí dochází jen k mírnému nárůstu. Minimální změny v letech 1950 až 1980 vykazuje Česká Třebová, což je způsobeno určitým stavebním nasycením údolí řeky Třebovky a tak dochází k výstavbě nových domů na místech starších domů a tudíž se tato náhrada domu domem do statistiky výrazněji nepromítla. Tento stav dokládá pouze určitý (ačkoli ve srovnání např. s Pardubicemi či Chrudimí minimální) nárůst hustoty zalidnění.

Od roku 1991 (případně částečně již od roku 1980) se upouští od výstavby domů s velkým počtem bytů a staví se spíše rodinné domy či bytové domy s nižším počtem bytů. Tento nový trend se projevuje postupným poklesem



počtu obyvatel na dům a nárůstem počtu domů v obcích při stagnaci hustoty zalidnění.

## **6.5. Vliv železnice na urbanistickou strukturu měst**

Jak bylo již naznačeno výše, prodělala města Pardubického kraje od poloviny devatenáctého století poměrně bouřlivý populační a urbanistický vývoj. To, že určitou, poměrně významnou, roli na tomto vývoji sehrála železnice, již bylo popsáno v předešlých odstavcích.

Jakou roli však sehrála železná dráha v oblasti směřování územního rozvoje městské zástavby? Byl v českých městech trend spíše se k železnici přibližovat či působila železnice jako odpudivý faktor urbanistického rozvoje a výstavba nových částí měst se koncentrovala do oblastí dostatečně vzdálených od trati? Na tyto otázky se pokusíme najít odpověď v následujících řádcích.

Dopady vedení železniční trati obcí můžeme klasifikovat do dvou skupin na dopady primární, které obsahují výstavbu samotné trati, dep kolejových vozidel, dílen, nádraží a dalších budov přímo spojených s výstavbou a provozem železnice, a na dopady sekundární. Mezi tyto druhotné projevy železnice v urbanistické struktuře obcí bychom mohly zařadit výstavbu nových průmyslových areálů, které do své blízkosti železnice přitahovala, výstavbu obytných domů nejen pro zaměstnance železnice, ale také pro zaměstnance nových závodů a vesměs všechny nově se přistěhovavší obyvatele. Zatímco objekty primární výstavby můžeme označit za „nutné“ a potřebné k využití potenciálu železnice, tak objekty sekundární výstavby lze považovat za „možné“, neboť k jejich výstavbě může dojít díky využití potenciálu dráhy, ale není to nutností. V Česku, ale i v Evropě, je možné najít dostatek příkladů obcí či regionů, kteří nedokázaly využít potenciálu, který jim zlepšená dopravní infrastruktura nabídla.

V rámci Pardubického kraje bude v následujících odstavcích přiblížena urbanistická struktura Pardubic a České Třebové, tedy dvou měst kraje, jejichž rozvoj dráha nejvíce ovlivnila. I přes určité stejné znaky obou obcí, které vyplynou z následujícího rozboru, je zde znatelný určitý rozdíl, který stanovuje limity plošného rozvoje. Obě obce se rozvíjely především na levém břehu řeky, která městem protéká (v případě Pardubice se jedná o Labe a částečně i Chrudimku, u České Třebové pak o řeku Třebovku) a na pravý břeh se výstavba rozšiřovala velice pozvolna. Pardubice se však rozkládají v polabské nížině a tedy v oblasti bez výraznějších terénních překážek (vyjma již zmiňovaných vodních toků), zatímco Česká Třebová leží v údolí řeky, kdy na východě město obtéká právě řeka Třebovka a na západě je obec tísňena hřbetem Svitavské pahorkatiny. Tyto dva faktory se tak staly přirozenými limity plošného rozvoje obce a zapříčinily protáhlý severojižní tvar města. Následující studie tak bude mimo jiné také porovnáním urbanistického rozvoje dvou měst Pardubického kraje, u kterých se určujícím faktorem rozvoje stala železnice a které měly odlišné fyzickogeografické podmínky pro rozšíření území obce.

Jak se tyto odlišnosti promítly do struktury města a promítly se vůbec? Na to se pokusí najít odpověď následující řádky.

#### 6.5.1. Pardubice

Pardubice leží v srdci východočeské části Polabí s nejvýraznější krajinnou dominantou Kunětickou horou (295 m n. m.), v jednom ze dvou východočeských vodopisných uzlů (druhým je soutok Labe s Orlicí v Hradci Králové). Labe tekoucí od severu, se před Pardubicemi ostře lomí k západu, přijímá vody řeky Loučné a dále po proudu také Chrudimky. Labe před novodobou regulací tvořilo velké meandry a četná slepá ramena, proto vlastní prostor nivy, zarostlé lužními lesy, nebyl pro osídlení příliš vhodný. Nejstarší pardubické osídlení se tedy vázalo na řeku Chrudimku a okraj

labské nivy. Archeologicky je osídlení v oblasti dnešních Pardubic doloženo již v 9. století a to na pravém břehu Labe v oblasti Rosic, Semtína, Cihelny i na levém břehu v okolí Svítkova, Starých Jesenčan a Dražkovic (Kuča 2002).

Kvůli výše popsaným nepříznivým přírodním podmínkám nelze původní jádro osídlení hledat v prostoru nynějšího historického centra, ale spíše v oblasti dnešních Pardubiček okolo kostela sv. Jiljí. První zmínky o stavební aktivitě v prostoru současného historického jádra města se objevují v průběhu 14. století v souvislosti s výstavbou celnice s mýtem, kontrolující přepravu zboží (především dřeva) po Labi. „Nové město“ v okolí celnice bylo založeno okolo roku 1340. Již od středověku se Pardubice nacházely ve stínu královského města Chrudimi a dalšího významného východočeského centra Hradce Králové.

Novodobý vývoj Pardubic se datuje od 40. let 19. století, konkrétně od let 1843–1845, kdy území jižně od města prořala linie první české železniční trati z Olomouc do Prahy. Železnice byla vedena poměrně daleko od města, přesto však znamenalo její zprovoznění významný zlom pro vývoj Pardubic. Město jí totiž získalo strategickou výhodu proti oběma velkým městským konkurentům v blízkém okolí (Chrudimi a Hradci Králové), v jejichž stínu se dosud rozvíjelo. V následujících letech (1854 a 1871) byly vystavěny a zprovozněny trati z Pardubic přes Rosice a Hradec Králové do Jaroměře a z Pardubic přes Chrudim do Havlíčkova Brodu. Pardubice se tak ve druhé polovině 19. století staly spolu s Českou Třebovou nejvýznamnějším železničním uzlem ve východních Čechách.

Ještě ve 40. letech byly vypracovány projekty výstavby „nového města“ směrem od historického jádra k železničnímu nádraží, realizace těchto projektů však byla odložena o několik desetiletí. Ani výstavba nových průmyslových závodů či rozvoj závodů starých se neudály okamžitě po zahájení provozu na železnici. První větší podniky začaly v Pardubicích

vznikat až od roku 1867 (Kuča 2002). Od počátku 20. století se v Pardubicích na území mezi Svítkovem a nádražím začínají stavět objekty jednoho z největších současných podniků v obci – Parama – které byly s nádražím propojeny vlečkou. Ve 20. letech 20. století pak severozápadně od Rosic, kolem Semtínského dvora mezi Rybitvím a Doubravicí, začal vyrůstat další komplex chemického průmyslu využívající nízkých cen tamních zamokřených pozemků. V roce 1920 tu tak vznikly závody Explosia a od roku 1928 pak Synthesia. Na tyto velké podniky pak byla navázána i výstavba bytových kolonií.

Jak je viditelné na mapě v příloze číslo 12, rozvinulo se pardubické nádraží v souvislosti s výstavbou přípojných tratí v plošně rozsáhlý komplex, který je však relativně vzdálen od historického jádra Pardubic (myšleno okolí zámku a Pernštejnského náměstí, nikoli historické jádro v oblasti Pardubiček okolo kostela sv. Jiljí). Přesto se dnes nádraží nachází uprostřed kompaktní zástavby.

Z téže mapy je znatelné, že dnešní Pardubice vznikly srůstem několika obcí. Před rokem 1840 se na dnešním území města kromě historické zástavby kolem zámku a Pernštýnského náměstí a oblasti Pardubiček rozkládaly obce Svítkov, Rosice a Nové Jesenčany. Z těchto center se následně šířila výstavba do jejich zázemí. Nejsilněji pak kolem historického jádra v okolí zámku. Před výstavbou trati měla tato oblast díky existenci mostu přes Chrudimku tendenci územně expandovat na východ od této řeky, tedy do oblasti označované jako Bílé předměstí. Po zprovoznění trati do roku 1900 došlo k výstavbě bloku budov mezi soutokem Labe a Chrudimky a železničním nádražím. Další bloky budov vystavěných v těchto letech se koncentrují podél trati a také do zázemí nádraží v Rosicích. Již do konce století proběhl v Pardubicích prudký nárůst počtu obyvatel. V roce 1900 byly Pardubice již

největším východočeským městem a jedním z deseti měst s největším průměrným ročním přírůstkem obyvatel v Čechách (Kuča 2002).

Od počátku století do vzniku samostatného Československa se nadále hlavní stavební aktivity soustředí do oblasti mezi Labem a železnicí, přičemž právě tyto dva prvky byly v této době propojeny souvislou zástavbou. Také dochází k mírnému oživení urbanistického rozvoje na pravém břehu Chrudimky. Kvůli absenci mostu přes Labe zůstává pravý břeh toku nadále stavebně téměř nedotčen (mimo výstavby v Rosicích).

Největší stavební aktivita na území obce proběhla v období mezi světovými válkami, kdy jsou souvislou zástavbou propojeny Pardubice se Svítkovem a Starými Jesenčanami a došlo také již výše zmiňované výstavbě chemického komplexu v okolí Semtína.

Jedním z nejvýznamnějších stavebních počinů v období po druhé světové válce byla výstavba letiště umístěného jižně od dostihového závodiště. Kvůli budování letiště musela být také přeložena trať na Chrudim. Po roce 1960 se stavební činnost koncentruje do okrajových území obce. V tomto období je urbanisticky více využit pravý břeh Labe, kdy je zde vybudováno sídliště Polabiny. Poprvé v historii se tak pravobřežní území stalo součástí urbanistického rozvoje Pardubic. Lokalizace výstavby do těchto míst byla dána jak vazbou na chemický průmysl, tak vyčerpáním územních rezerv na dosavadním území města. Další výstavbu jižně od Pardubic totiž znemožnila přítomnost vojenského letiště jižně od dostihového závodiště.

Pardubice, které během 20. století vyrostly v rovnocenného konkurenta tradiční východočeské metropole Hradce Králové, se v 80. letech 20. století přiblížily k hranici 100 000 obyvatel. Jsou jedním z nejdynamičtěji se rozvíjejících českých měst. Přesto, zejména díky absenci výraznějších přírodních limitů urbanistického rozvoje (pomineme-li omezení plynoucí

z toku Labe a Chrudimky), si zachovaly v podstatě intaktní historické jádro, které je od roku 1964 městskou památkovou rezervací.

Železnice sehrála v urbanistickém rozvoji Pardubic jistě nezanedbatelnou roli, což dokazuje i fakt, že v současnosti dráha prochází téměř středem zástavby obce, zatímco v polovině 19. století byla její linie vedena relativně daleko od centra. Železnice tak do svého okolí přitáhla stavební aktivitu a to jak výstavbu průmyslovou tak i bytovou. V období do konce 19. století dokázala dokonce změnit směr urbanistického rozvoje z oblasti na pravém břehu Chrudimky do okolí nádraží.

Význam železnice při formování urbanistické struktury města také dokládá velké množství železničních vleček na území obce.

#### 6.5.2. Česká Třebová

Česká Třebová leží v široké kotlině říčky Třebovky, svírané ze dvou stran vysokými zalesněnými hřbety. Na západní straně hřbetem Kozlovského kopce (603 m n. m.), spadajícího k České Třebové příkrými svahy a oddělující Třebovsko od Litomyšlska, na východní straně pak hřbet Třebovských stěn, jehož svahy jsou poměrně mírnější a teprve za hřebenem, tvořícím evropské rozvodí Labe a Dunaje, následuje prudký sráz do Lanškrounské kotliny v povodí Moravské Sázavy. Jihovýchodně od města se tento hřbet vytrácí do plochého Třebovského sedla, které mělo již v minulosti velký význam pro dopravní spojení mezi Čechy a Moravou (mimo jiné tudy byla roku 1843 vystavěna i první parostrojní železnice v Čechách – trať z Olomouce do Prahy). Jižně od sedla na předešlý systém navazuje Hřebečský hřbet. Třebovská kotlina je sice poměrně plochá, řeka zde však protéká poměrně hlubokým zářezem, takže nejstarší části Třebové charakterizuje značná výšková členitost (Kuča 1996).

Nejstarší jádro zdejšího osídlení tvořila osada, vzniklá pravděpodobně již před rokem 1200 na pravém břehu řeky ve svahu s jihozápadní expozicí. V polovině 13. století bylo na protější straně údolí založeno městečko Třebová. Od tohoto období začíná i systematická proměna či spíše systematické osídlování třebovské kotliny, čímž vzniklo kontinuální osídlení v dnešní době tvořící jednu dlouhou lánovou ves v délce přesahující 20 km. Součástí této „vsi“ jsou severně od Ústí nad Orlicí ležící Libchavy, následně samotné Ústí nad Orlicí, Hylváty, Dlouhá Třebová, Dolní Parník (dnešní sídliště Lhotka), Parník, Česká Třebová, Rybník a Třebovice. Tento systém osídlení dále směrem na Moravu navazuje na obce v okolí Svitav. Výsledná podoba tohoto souměstí byla výrazně podmíněna tvary terénu.

Ačkoli původní osada se nacházela na pravém břehu řeky, měla tato strana toku hlediska osídlení vždy jen menší význam a vlastní původní osada pravděpodobně, po založení městečka na opačném břehu, zanikla.

Přestože růst města začal již v 80. letech 18. století, kdy šlo především o přízemní rodinné domky (Kuča 1996), začátek skutečného novodobého rozvoje města však znamenal až vznik železničního uzlu 1845–1849, který byl po dobudování základní železniční sítě českých zemí po Praze nejdůležitější železniční křižovatkou v Čechách a teprve roku 1953 jeho význam poklesl po otevření trati z Havlíčkova Brodu (a Prahy) do Brna. Železnice vedená po západní straně údolí se stala výrazným prvkem města. Jihovýchodně a jižně od města vznikly rozlehlé plochy osobního, nákladního a seřaďovacího nádraží s veškerým technickým zázemím.

Největší rozmach nové výstavby města započal v 90. letech 19. století a do konce 30. let 20. století vedl k přeměně České Třebové a s ní postupně srostlým Parníkem v podlouhlou aglomeraci o délce 3 km.

Půdorys obce je charakteristický dominancí dvou souběžných ulic, mezi nimiž vzniklo náměstí a kostel. Půdorys intravilánu vystavěného ve

20. století respektoval původní síť ulic a cest (př. do Litomyšle, Svitav či sousedního Ústí nad Orlicí).

V období do konce 19. století se urbanistický rozvoj obce soustředí do oblasti mezi náměstím a nádražím (viz mapa v příloze číslo 11). Ze středu jihozápadní strany náměstí byla proražena přímá ulice k nádraží a v jejím okolí vyrůstaly především bytové domy, zatímco v okrajových oblastech tehdejšího intravilánu v období do 2. světové války se prosazovala výstavba rodinných domů, která začala šplhat i vysoko do svahů západní strany údolí. Oproti tomu jen pomalu se rozvíjela výstavba na východní straně údolí Třebovky, kde vznikla do druhé světové války jen menší vilová čtvrť Rudolčičky.

Novodobý charakter České Třebové jako města zaměstnanců dráhy doplňovaly i poměrně významné průmyslové podniky, zejména textilní, mezi nimiž dominovala velká textilka v Parníku (Kuča 1996).

Teprve v 80. letech 20. století se intravilán obce výrazněji rozšířil na sever, kdy bylo území mezi centrem České Třebové a Parníkem zasaženo panelovou výstavbou. Vzhledem k nedostatku volných ploch došlo k panelové výstavbě také v těsném zázemí historického jádra města, kdy historické roubené chaloupky byly nekompromisně nahrazeny sídlištěm panelových domů jako je např. sídliště Trávník. Naštěstí i přes tento bouřlivý novodobý rozvoj obce se podařilo část historických staveb zachovat a udržet také původní půdorysnou strukturu obce. Území historického jádra, které se podařilo takto zachovat byla roku 1995 vyhlášena městskou památkovou rezervací.

Železnice se na urbanistické struktuře podepsala výrazným písmem. Na velké části území obce vyrostly stavby sloužící k provozu a údržbě železnice, což se značně projevilo ve struktuře města.



Současný stav města dobře ilustruje mapa získaná z mapových zdrojů Pardubického kraje a přinášející informace o funkčním členění městské zástavby do několika základních kategorií (viz příloha číslo 13). Na první pohled je tu zřejmý výrazný rozdíl mezi zástavbou na pravém a levém břehu Třebovou. Zatímco pravobřežní části dominuje vícepodlažní zástavba městského typu, tak na levém břehu se rozvíjela spíše zástavby rodinných domků, dle členění Pardubického kraje spadající do kategorie venkovského nízkopodlažního bydlení. Na tento typ zástavby poté navazují vesměs plochy městské zeleně či zemědělsky využívaná půda.

Na pravém břehu je významnou oblastí, koncentrující obytnou i obslužnou funkci (občanská vybavenost), historické centrum města rozkládající se v okolí náměstí. Tento kompaktní blok je ze všech stran obklopen objekty určenými k bydlení, ať již se jedná o objekty městského typu nízkopodlažní či vícepodlažní. Nejsilněji se tento typ výstavby rozvinul od náměstí směrem k železničnímu nádraží, tedy v oblasti vystavěné od roku 1840 do konce století. Tyto dva druhy zástavby jsou zcela dominantní v rámci celého města, tedy i v oblastech nacházejících se severně od historického jádra. Jednolitost těchto domovních bloků narušuje občasná sídlištní vícepodlažní zástavba, z poválečného období charakteristická shluky panelových domů. Tato panelová sídliště se objevují v severních částech města, Parníku a Lhotce, ale také v oblasti mezi náměstím, nádražím a silničním tahem na Litomyšl (vedoucí od historického centra na východ), kde tvoří podivnou strukturu v kombinaci s několika zbylými „roubenkami“, které zde byly vystavěny ještě v době před přivedením dráhy do města.

Nejvýraznější zóny průmyslové výroby jsou úzce navázány na oblast nádraží a to jak osobního, tak i nákladního a seřaďovacího. V těsné blízkosti nádraží se nachází také jedna z nejvýznamnějších firem současné České Třebové,

akciová společnost Korado. Další průmyslové závody jsou lokalizovány podél již zmiňované silnice na Litomyšl.

Co se rozšiřování intravilánu do oblastí ještě nestižených výstavbou týče, je situace České Třebové komplikovanější než tomu bylo u Pardubic. Je to dáno zejména členitějším terénem, který spolu s vodním tokem tvoří bariéry rozvoje města. A tak zatímco v Pardubicích nic nebrání kvantitativnímu nárůstu intravilánu, tak v České Třebové dochází ke kvalitativním změnám v zástavbě. Relativně rozsáhlé území obce vystavěné do roku 1840 (ale částečně i území vystavěné do konce století), znázorněné na mapě v příloze číslo 11, však prošlo mnohými přeměnami, kdy původní přízemní domy byly nahrazeny bytovými několikapatrovými domy. Tyto změny se však v územním vyjádření změn použitým ve zmiňované mapě výrazněji neprojeví. Z této mapy by mohl čtenář dospět k názoru, že Česká Třebová populačně stagnovala a vzhledem k pomalému nárůstu plochy intravilánu docházelo i k pomalému nárůstu počtu obyvatel. Ale ty hlavní změny v urbanistické struktuře proběhly právě v kvalitativní rovině zástavby. Tyto změny umožnily obci absorbovat mezi lety 1890–2001 více než dvojnásobně zvýšený počet obyvatel.

## **6.6. Závěr**

V obou případech (Pardubic i České Třebové), u kterých byly sledovány změny v urbanistické struktuře, sehrála železnice v urbanistickém vývoji obce podstatnou roli. Její vliv se nejsilněji projevil v období do konce 19. století, respektive do 1. světové války, kdy se obě města svou zástavbou neustále přibližovaly k trati. Železnice, dosud se nacházející v dostatečné vzdálenosti od městského intravilánu, se rázem stává součástí souvislé urbanistické zástavby. Čímž je v plném znění **potvrzena pravdivost první hypotézy.**

V následujících obdobích má železnice výrazný přitažlivý efekt zejména pro průmyslové závody, zatímco výstavba obytných domů se koncentruje již do oblastí, které nebyly tak výhradně vázány na dráhu. V tomto období se urbanistický rozvoj měst odvíjí od neustále narůstajícího počtu obyvatel dobře prosperující obce. Tento nárůst počtu obyvatel i prosperity obce byl opět (jak bylo zjištěno z porovnání s obcemi mimo dráhu) způsoben železnicí.

U obou měst je také dobře rozpoznatelný, ve směru dráhy protáhlý tvar obce, což také dokazuje jaký vliv měla železnice na usměrnění rozšiřování zástavby. Vliv železnice byl v obou případech ještě více zesílen stejnou prostorovou orientací vodního toku. Vodní tok byl také v případě Pardubic jediným přirozeným limitem rozvoje území. Oproti tomu výrazně protáhlejší tvar České Třebové je nutné, mimo vlivu dráhy, přičíst především morfologickým vlastnostem území obce a jeho blízkého okolí. Neboť poté co bylo severojižně orientované údolí řeky Třebovou urbanisticky nasyceno, na východě obce bránil rozvoji vodní tok a na západě strmé svahy Svitavské pahorkatiny, nezbývalo než rozšiřovat intravilán směrem na sever a na jih v plné shodě s orientací údolí i s osou řeky a železnice.

Tímto je částečně potvrzena pravdivost **druhé hypotézy**. Ovšem zde bych se držel spíše omezené platnosti druhé hypotézy. Neboť u obou sledovaných obcí, je nepochybně znatelný velký vliv vodního toku a, v případě České Třebové, i ostatních morfologických útvarů. U České Třebové byla téměř minimální možnost rozvoje v jiném směru než podél řeky a železnice. Oproti tomu je nepopiratelným faktem, že v případě Pardubic, tedy v území s minimem přírodních limitů plošného rozvoje sídla, došlo k přeměně v podstatě bodové zástavby v okolí soutoku Labe a Chrudimky, na zástavbu výrazně protáhlou podél železnice a toku Labe. Toto významné protažení bylo narušeno až výstavbou sídliště Polabany na pravém břehu Labe.

Z uvedeného lze tedy usuzovat na velký vliv železničního tahu na orientaci zástavby města. Ale aby bylo možné zevšeobecnění a rozšíření platnosti tohoto tvrzení, je nutný podrobnější rozbor více sídel (pokud možno zahrnující i sídla s nesouhlasným směřováním vodního toku a železničního tahu). Proto bych se u potvrzování této hypotézy klonil spíše k, již výše zmiňované, **omezené platnosti**, kterou je nutné podložit podrobnějším a rozsáhlejším výzkumem.

Při ověřování **třetí** hypotézy týkající se nárůstu počtu obyvatel i domů bylo na základě přiložených grafů i tabulek dosaženo jednoznačných závěrů, které **hypotézu potvrdily**.

Z výše popsaného vývoje se jeví počet obyvatel na dům jako proměnná veličina existence železniční trati ačkoli se zde výrazně prosazuje i Chrudim, tedy město bez hlavního železničního tahu. Ovšem vzhledem k faktu, že Chrudim byla dlouhá léta krajským městem a tudíž i centrem celého regionu, a že měla srovnatelné přírodní i společenské podmínky s Pardubicemi (v mnoha ohledech měla dokonce náskok) dal by se u této obce očekávat vývoj více srovnatelný s Pardubicemi. V této navzájem porovnatelné dvojici obcí (stejně jako i u ostatních dvojic – Vysoké Mýto a Ústí nad Orlicí; Česká Třebová a Litomyšl) je zřejmá převaha obce s železničním tahem.

Města ležící na dráze se projevují sice obdobným nárůstem počtu obyvatel na jeden dům jako obce mimo dráhu, ale následný pokles hodnot je daleko rychlejší a tím i strmější. To dokládá vyšší dynamiku změn ve městech na železnici. Tím byla **potvrzena platnost čtvrté hypotézy**.

Díky prudkému a nadprůměrnému nárůstu počtu obyvatel „železničních obcí“ a také díky koncentraci obyvatel do měst dochází k nárůstu podílu obyvatel města na populaci okresu. Tento trend probíhal i v obcích mimo železnici, ale nárůst tohoto podílu byl mírnější. V tomto ukazateli si udržuje

nadprůměrné hodnoty Chrudim, tedy město mimo železnici, ale ve srovnání s Pardubicemi byla plně překonána současným krajským městem. **Platnost poslední (páté) hypotézy této práce byla prokázána.**

## 7. Závěr

Záměrem předložené studie bylo prokázat určité vlivy výstavby páteří železniční trati jako prvku zlepšené dopravní dostupnosti regionu na rozvoj především městských regionů, a to zejména prostřednictvím změn ve využití půd v okolí trati a demograficko–urbanistických charakteristik vybraných center Pardubického kraje. Zaměření na tyto dva aspekty předurčilo strukturu celé této práce. Platnost hypotéz týkajících se těchto aspektů již byla prokázána či vyvrácena v závěrečných kapitolách jednotlivých oddílů. V těchto kapitolách je nepochybně plně prokázán vliv železniční trati na dané aspekty, čímž je potvrzena platnost obecného cíle studie stanoveného v úvodu celé práce.

Mimo tyto předem stanovené hypotézy prokázala tato studie také platnost jiných tvrzení. Z výše uvedeného je zřejmé, že nejsilnější vliv na rozvoj regionů měla železnice v období od jejího vzniku až do 30. let 20. století, kdy se začala masově prosazovat silniční automobilová doprava. Ve zmíněném období těžila železnice ze svého postavení nejmodernějšího dopravního prostředku. Toto postavení se v průběhu let proměňovalo a dnes železniční doprava v Česku hledá svoje „místo na slunci“. Nejpravděpodobnějším směrem uplatnění železniční dopravy bude v koncentraci na osobní dopravu a to jak příměstskou, tak i vysokorychlostní dálkovou.

Předloženou studií se nepochybně podařilo objasnit dopady železničního tahu na využití ploch (land-use) i na demograficko–urbanistické charakteristiky ve sledovaném území. Vliv na dané uspořádání mělo samozřejmě více faktorů, ale výstavba trati, a tím zlepšená dostupnost regionu umožnily ostatním příhodným podmínkám oblasti, aby se naplno projevíly a uplatnily. Alespoň tomu tak bylo ve sledovaném území. Zda by bylo možné touto studií objasněné trendy zevšeobecnit pro celé Česko či zda se jedná o specifikum této konkrétní trati a sledovaného území zůstává

otázkou, která by zasluhovala podrobnější a mnohem rozsáhlejší historicko-geografický průzkum.

## 8. Seznam použitých pramenů a literatury

- AUERHAN, J. (1932): Hustota a vzrůst obyvatelstva na Moravském Slovensku v letech 1834-1930, In: Statistický obzor, sešit 7-8, 13, Státní úřad statistický, Praha, str. 453-475.
- AUERHAN, J. (1939): Vliv železnice na hustotu a na vzrůst obyvatelstva okresních měst a ostatních obcí v Čechách v letech 1869-1930, In: Statistický obzor, sešit 3-4, 15, Státní úřad statistický, Praha, str. 186-191.
- BARTUŠEK, O. (1978): Long-term radial extension of the growth pole effect in the Prague suburban area (Represented by the contour diagram of the population's growth variation in the period 1869-1970), IN: Journal of economic history, č. 2, roč., Praha, str. 295–311.
- BAŠOVSKÝ, O., MAJBOVÁ, E. (1977): Koncentrácia obyvatelstva SSR a problémy životného prostredia, In: Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae – Formatio et Protectio Naturae II, Bratislava, str. 27-42.
- BIČÍK, I., JELEČEK, L., ŠTĚPÁNEK, V. (2001): Land-use changes and their social driving forces in Czechia in The 19th and 20th centuries, In: LandUse Policy, 18, pg. 65-73.
- BIČÍK, I., KUPKOVÁ, L. (2005): Dlouhodobé změny využití krajiny Česka: Metody, výsledky, problémy výzkumu, In: Historická Geografie, 33, str. 42–69.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): Teorie regionálního rozvoje – nástin, kritika, klasifikace, Karolinum, Praha, str. 211.
- BOGUSZAK, F., CÍSAŘ, J. (1961): Vývoj mapového zobrazení území ČSSR III. – Mapování a měření Českých zemí od poloviny 18. století do



počátku 20. století, Ústřední správa geodézie a kartografie, Praha, str. 411.

- BRUINSMA, F., RIETVELD, P. (1998): *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*, Springer-Verlag, Berlin – Heidelberg, str. 383.
- BUFE, S. (2003): *Železnice v Sudetech 1938 – 1945*, RCH, Praha, str. 243.
- DULTINGER, J. (1993): *Alois Negrelli, Ritter von Moldelbe – das Schicksal eines großen Südtiroler*, Rauchdruck, Innsbruck, str. 96.
- FENOALTEA, G. (1982): *Railroads and Italian Industrial growth*, In: *Journal of economic history*, 42, str 209–243.
- FIALA, C. (1921): *Význam a vliv dopravy – úvod do studia dopravnictví, Spolek českých úředníků železničních*, Praha, str 71.
- FOGEL, R.N. (1964): *Railroads and American economic growth: Essay in Economic history*, Baltimore, str. 86–112.
- FOGEL, R.N. (1973): *Railroads as an Analogy to the Space Effort*, In: *Temin, P.: New Economic History*, London, str. 56–89.
- FREMDLING, R. (1977): *Railroads and German economic growth: a leading sector analysis*, *Journal of economic history*, 37, Economic history Association, Cambridge, str. 326–357.
- GAUTHIER, H.L. (1970): *Geography, Transportation, and Regional Development*, *Economic geography*, 46, č. 4, Clark University, Worcester, str. 612-619.
- GIELISSE, I.E. (1998): *Transport Infrastructure and Regional Development: Case Study on the Prague Region*, first draf version, PŘF UK, KSGRR, Praha, str. 71.

- GUTTIÉRREZ, J. (2001): Location, economic potencial and daily accessibility: An analysis of accesibility impact of high-speed line Madrid-Barcelona-French boarder, *Journal of Transport Geography*, 9, Elsevier Science, London, str. 229-242.
- HAJN, I. (2004): Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden, *Veduta, České Budějovice*, str. 153.
- HAWKE, G.R. (1970): Railroads and economic growth in England and Wales, Oxford, str. 441.
- HAWKE, G.R., REED, M.C. (1969): Railway Capital in the United Kingdom in the Nineteenth Century, In: *Economic History Review*, roč. 12, str. 269-286.
- HENDRYCH, S. (1987): Stopou železnic v Podorlicku, Kruh, Hradec Králové, str. 290.
- HLAVAČKA, M. (1990): Dějiny dopravy v Českých zemích v období průmyslové revoluce, *Academia, Praha*, str. 179.
- HLAVAČKA, M. (1995): Železnice Čech, Moravy a Slezska, *České dráhy, Praha*, str. 97.
- HOCH, K. (1940): Náš hospodářský vývoj od r. 1848, *Obzor národohospodářský*, roč. 45, Praha, str 56–69.
- HONS, J. (1975): Dějiny dopravy na území ČSSR, *Alfa, Bratislava*, str. 310.
- HONS, J. (1948): F.A. Gerstner, *Orbis, Praha*, str. 38.
- HONS, J. (1961): Šťastnou cestu – Vyprávění o pražských nádražích, *Orbis, Praha*, str. 235.
- HONS, J. (1956): U kolébky železných drah – Život a dílo Jana Pernera, *Dopravní nakladatelství, Praha*, str. 266.

- HONS, J. (1947): Velká cesta – Čtení o dráze olomoucko-pražské, Josef Lukasík, Praha, str. 355.
- HORŇÁK, M. (2005): Pokračující transformácia železničnej dopravy na Slovensku a niektoré jej dopady na regióny, *Národohospodársky obzor*, roč. 5, č. 4, str. 21-32.
- HŮRSKÝ, J. (1971): Specifická hustota stanic jako ukazatel dopravního vývoje (Na příkladu Moravy v polovině 19. století), IN: *Historická geografie*, 6, ČSAV, Praha, str. 43–58.
- HŮRSKÝ, J. (1975): Hustota železničních stanic jako ukazatel hospodářského vývoje (Na příkladu moravskoslezské oblasti od roku 1891), IN: *Sborník Československé společnosti zeměpisné*, č. 3, sv. 75, Academia, Praha, str. 72–86.
- CHILDE, V.G. (1951): The urban revolution – Man makes himself, IN: LeGates, R.T., Stout, F., eds.: *The city Reader*, Routledge, London and New York, str. 20–30.
- CHYLÍK, J. (1914): *Plzeňský průmysl*, Plzeň, str. 86.
- JELEČEK, L. (1995): Využití půdního fondu České republiky 1845 – 1995: Hlavní trendy a širší souvislosti, In: *Geografie – Sborník České Geografické společnosti*, č. 4, sv. 100, roč. 1995, ČGS, Praha, str 56–68.
- JELEČEK, L., MARADA, M., KABRDA, J. (2003): Transport infrastructure and LUCC – A case study of Czechia in 19th and 20th century, In: Jeleček, L. et. al. (eds): *Dealing with diversity – Proceedings of the 2nd IC ESEH*, Charles university in Prague, Faculty of Science, department of social geography and regional development, Prague, str. 257–262.
- KABRDA, J. (2003): Faktory ovlivňující vývoj využití ploch v kraji Vysočina od poloviny 19. století, *Diplomová práce PřF UK*, Praha, str. 98.

- K LAPITA, M. (1971): 100 rokov Košicko–bohumínskej železnice, Slavín, Bratislava, str. 63.
- KOHOUT, J., VANČURA, J. (1986): Praha 19. a 20. století – Technické proměny, SNTL – Nakladatelství technické literatury, Praha, str. 605.
- KREJČÍŘÍK, M. (1991): Po stopách našich železnic, Nadas, Praha, str. 175.
- KREJČÍŘÍK, M. (2003): Česká nádraží, Vydavatelství dopravní literatury, Litoměřice, str. 280.
- KUČA, K. (1996): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, díl 1. A-G, Libri, Praha, str. 874.
- KUČA, K. (2002): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, díl 5. Pan-Par, Libri, Praha, str. 671.
- KUNC, J., KRYLOVÁ, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – Minulost či skutečnost?, Národohospodářský obzor, roč. 5, č. 4, Brno, str. 21–32.
- MALÍK, K. (1932): Průmysl v Československu při železnici a mimo ni, In: Statistický obzor, sešit 5-6, roč. 13, Státní úřad statistický, Praha, , str. 327–337.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje, Národohospodářský obzor, roč. 6, č. 4, Brno, str. 51–59.
- MAREŠ, J. (1980): Historical Changes in the Location of the Czechoslovak Industry, Historická geografie, 19, str. 305–320.
- MOUČKOVÁ, L. (2006): Vliv železnice na rozvoj regionu na příkladu trati Havlíčkův Brod-Pardubice, Bakalářská práce, KSGRR PřF UK, Praha, str. 35.
- MUSIL, J. (1967): Sociologie soudobého města, Svoboda, Praha, str. 308.

- MYŠKA, M. (1995): Problémy a metody hospodářských dějin – metodické problémy studia dějin sekundárního sektoru, FF Ostravské univerzity, Ostrava, str. 165.
- MYŠKA, M. (1997): Rytíři průmyslové revoluce – šest studií k dějinám podnikatelů v Českých zemích, Tilia, Ostrava, str. 286.
- O'BRIEN, P.K. (1983): Railroads and the economic development of Europe 1830-1914, Oxford, str. 406.
- O'BRIEN, P.K. (1982): Transport and economic growth in Western Europe 1830-1914, The journal of european economic history, 11, Oxford, str. 38–64.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Urbanizační procesy obyvatelstva v pražském městském regionu, Disertační práce PřF UK, Praha, str. 145.
- OUŘEDNÍČEK, M. (1994): Vývoj a současné změny sociálně prostorové struktury Prahy, Diplomová práce PřF UK, Praha, str. 108.
- PAVLÍK, Z., RYCHTAŘÍKOVÁ, J., ŠUBRTOVÁ, A. (1986): Základy demografie, Academia, Praha, 736 str.
- PODZIMEK, J. (1981):: Prameny demografického vývoje ČSSR, Státní knihovna ČSR, Praha, str. 336.
- PODZIMEK, J. (1974): Vývoj československé statistiky do vzniku Státního úřadu statistického, Nakladatelství technické literatury, Karlovy Vary, str. 309.
- POSPÍŠILÍK, M. a kol (2001): 160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda, České dráhy, Obchodně-provozní ředitelství Ostrava, Ostrava, str. 147.
- POVOLNÝ, B. (1958): Ústecko-teplická dráha 1858-1958, Dopravní nakladatelství, Praha, str. 56.

- PLUHAŘ, J. (1917): Průmyslový rozvoj měst ležících na státní dráze Praha – Česká Třebová, IN: Sborník České společnosti zeměvědné, roč. 23, Praha, str. 13–46.
- PLUHAŘ, J. (1916): Vliv západní dráhy Plzeň – Smíchov na vzrůst míst ležících na této trati, zvláště po stránce průmyslové, IN: Sborník České společnosti zeměvědné, roč. 22, Praha, str. 56–75.
- PURŠ, J. (1980): Changes in the spatial organization of industry in Bohemia at the Treshold of the industrial revolution, In: Historická geografie, 19, str. 247-282.
- RINGES, V. (1938): Století železnic – Dějiny dopravy na koleji, Karel Synek, Praha, str. 213.
- RINGES, V. (1958): Stezkou dějin naší dopravy, Dopravní nakladatelství, Praha, str. 154.
- SCHMIED, O. (1903): Vznik a vývoj železnic a jejich význam pro obchod a průmysl I., Časopis českého úřednictva železničního, č. 1, roč. 1903, str. 2–8.
- SCHMIED, O. (1903): Vznik a vývoj železnic a jejich význam pro obchod a průmysl II., Časopis českého úřednictva železničního, č.2, roč. 1903, str. 6–11.
- SÝKORA, L. (1996): Současné proměny fyzické, funkční a sociální prostorové struktury Prahy, Disertační práce PřF UK, Praha, str. 96.
- ŠNEJDOVÁ, I. (2004): Změny ve vzdělanostní struktuře pražského metropolitního areálu, diplomová práce PřF UK, Praha, str. 108.
- ŠTĚPÁN, M. (1938): Naše železnice a pohyb obyvatelstva, Železniční revue – List pro otázky veřejné dopravy zejména železniční, č. 6, roč. 20, str. 26–45.

- ŠTĚPÁN, M. (1958): *Prehľadné dejiny československých železníc 1824 – 1948*, Dopravní nakladatelství, Praha, str. 238.
- TILLY, R. (1978): *Capital Formation in Germany in the Nineteenth Century*, In: Mathias, P. – Postan, M.: *The Cambridge Economic History of Europe*, svazek II., Cambridge, str 215–255.
- VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): *Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: Percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami*, Diplomová práce, KSGRR PřF UK, Praha, str.87.
- WESTWOOD, J. (1964): *A History of Russian Railways*, London, str. 365.

## 9. Přílohy

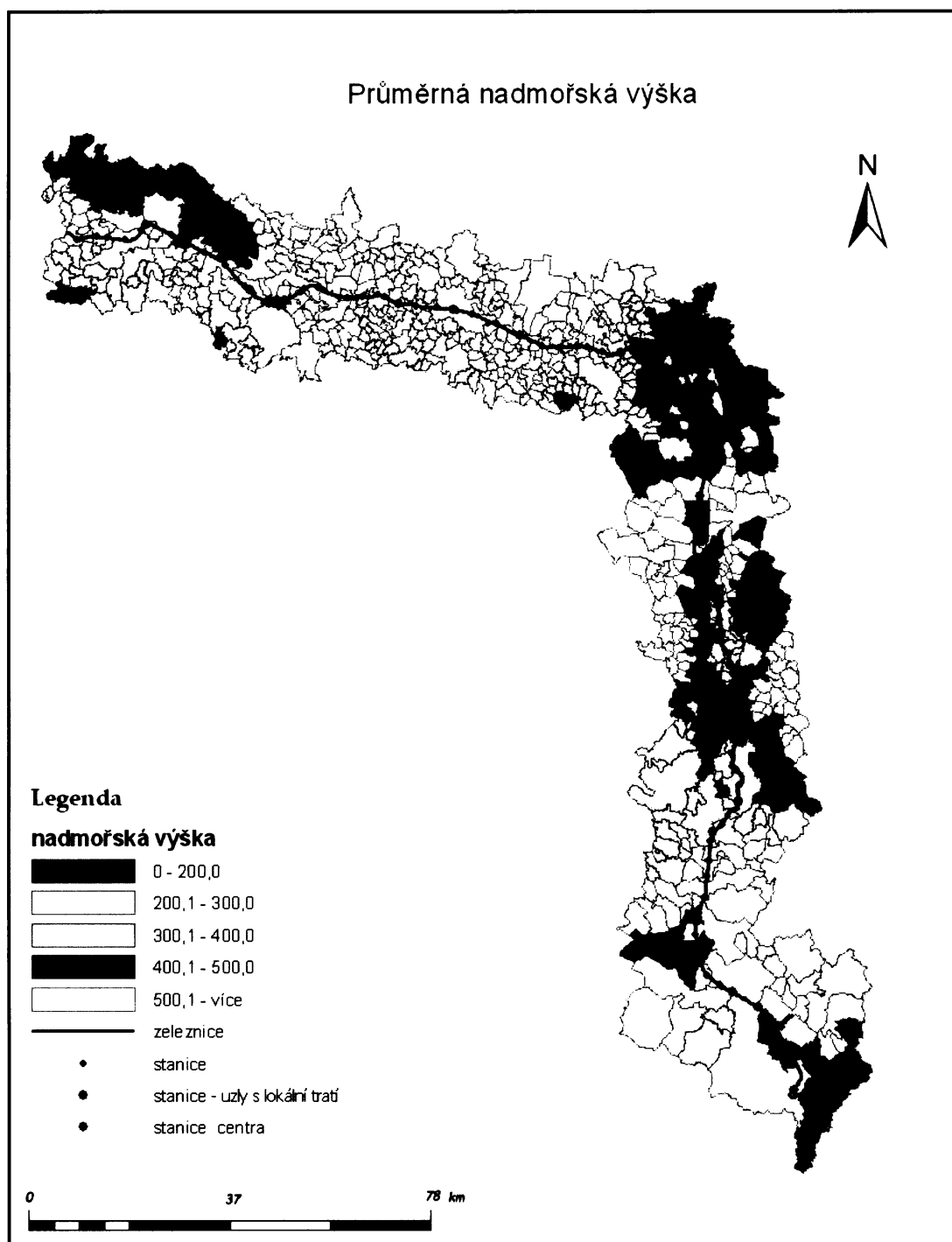
### 9.1. Seznam příloh

Příloha 1: Průměrná nadmořská výška sledovaných ZÚJ .....	106
Zdroj: vlastní úpravy, LUCC databáze .....	106
Příloha 2: Rozdělení území do zón .....	107
Příloha 3: Hodnoty koeficientu antropogenního ovlivnění (KAO) .....	108
Příloha 4: Hodnoty koeficientu ekologické významnosti (KEV) .....	108
Příloha 5: Změna podílu ZaP+OsP .....	109
Příloha 6: Změna podílu orné půdy .....	109
Příloha 7: Index vývoje orné půdy.....	110
Příloha 8: Index vývoje orné půdy.....	111
Příloha 9: Index vývoje zastavěných ploch .....	112
Zdroj: vlastní úpravy, LUCC databáze .....	112
Příloha 10: Index vývoje zastavěných ploch .....	113
Příloha 11: Urbanistický vývoj České Třebové od roku 1840 .....	114
Příloha 12: Urbanistický vývoj Pardubic od roku 1840 .....	115
Příloha 13: Funkční využití ploch České Třebové v roce 2001 .....	116
Příloha 14: Tabulka počtu obyvatel.....	117
Příloha 15: Tabulka počtu domů.....	118



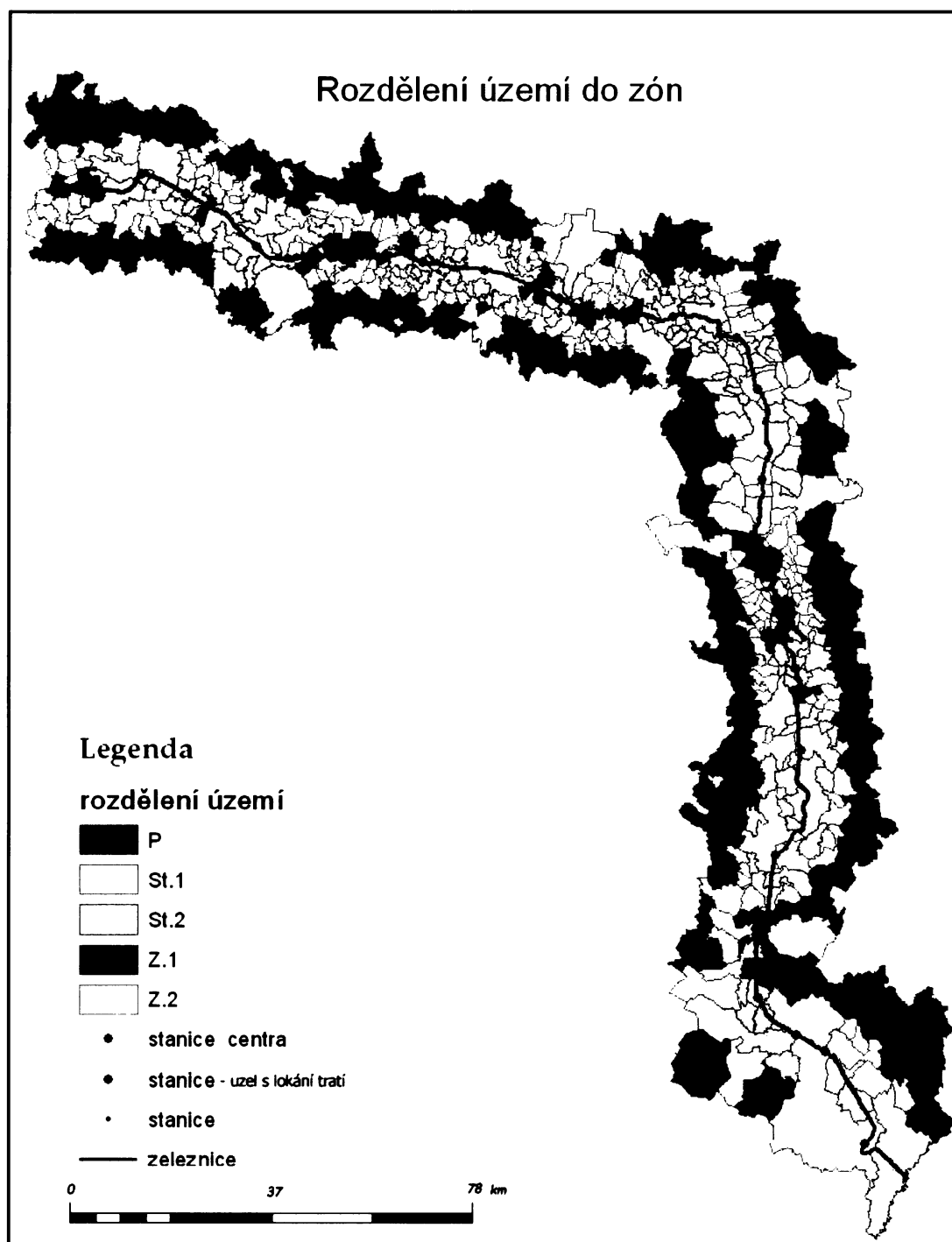
Příloha 16: Hustota domů .....	119
Příloha 17: Hustota zalidnění .....	119
Příloha 18: Index změny počtu domů .....	120
Příloha 19: Česká Třebová – 2. vojenské mapování .....	121
Příloha 20: Česká Třebová – 3. vojenské mapování .....	122
Příloha 21: Pardubice – 2. vojenské mapování.....	123
Příloha 22: Pardubice – 3. vojenské mapování.....	124
Příloha 22: Schéma vybudovaných i rozestavěných a projektovaných drah v r. 1845.....	125

Příloha 1: Průměrná nadmořská výška sledovaných ZÚJ



Zdroj: vlastní úpravy, LUCC databáze

Příloha 2: Rozdělení území do zón



Zdroj: vlastní úpravy, LUCB databáze

Příloha 3: Hodnoty koeficientu antropogenního ovlivnění (KAO)

zona	jednotek	KAO			
		1845	1948	1990	2000
P	307,00	3,62	15,91	13,12	12,67
St.1	16,00	1,66	2,54	3,75	4,01
St.2	139,00	2,43	8,00	7,21	7,38
Z.1	48,00	3,61	8,29	7,72	7,69
Z.2	224,00	2,72	8,86	7,84	8,02

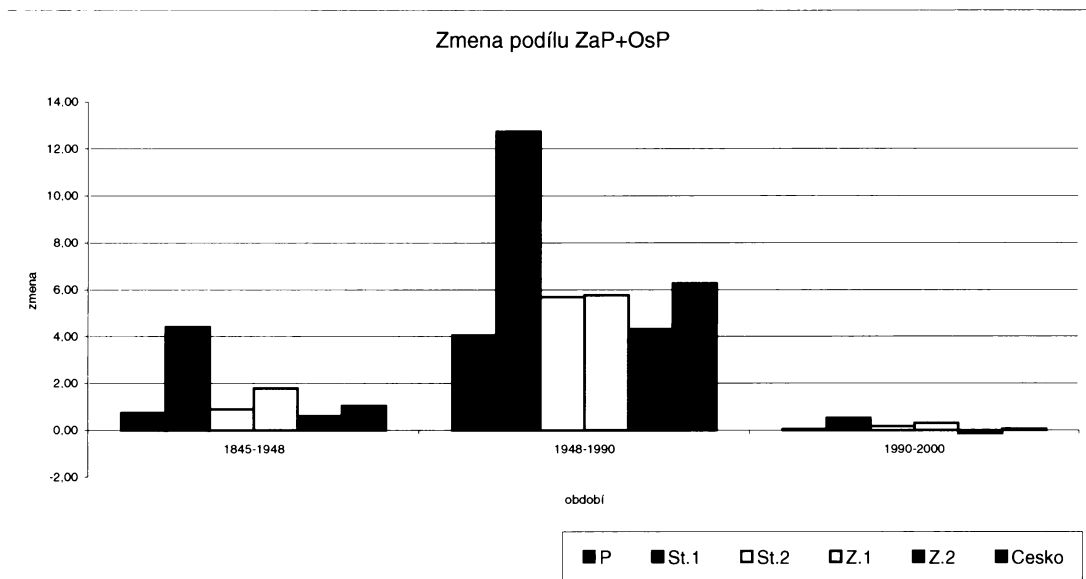
Zdroj: vlastní výpočty, LUCC databáze

Příloha 4: Hodnoty koeficientu ekologické významnosti (KEV)

zona	jednotek	KEV			
		1845	1948	1990	2000
P	307,00	42,12	39,21	40,42	40,56
St.1	16,00	48,89	46,40	46,74	46,80
St.2	139,00	41,50	37,26	38,37	38,73
Z.1	48,00	38,16	33,35	37,18	37,41
Z.2	224,00	42,50	38,25	40,59	41,05

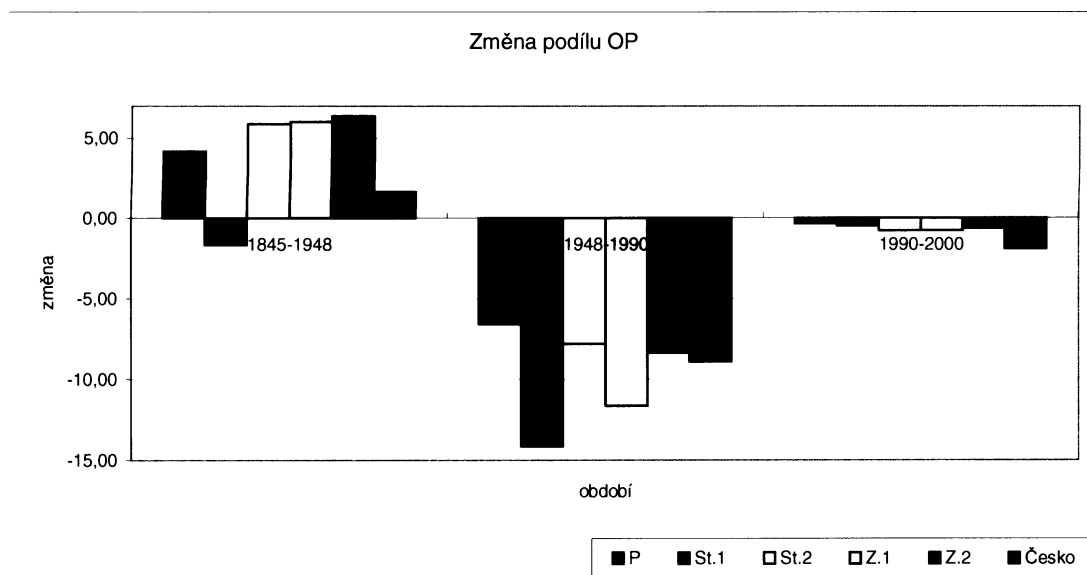
Zdroj: vlastní výpočty, LUCC databáze

**Příloha 5: Změna podílu ZaP+OsP**



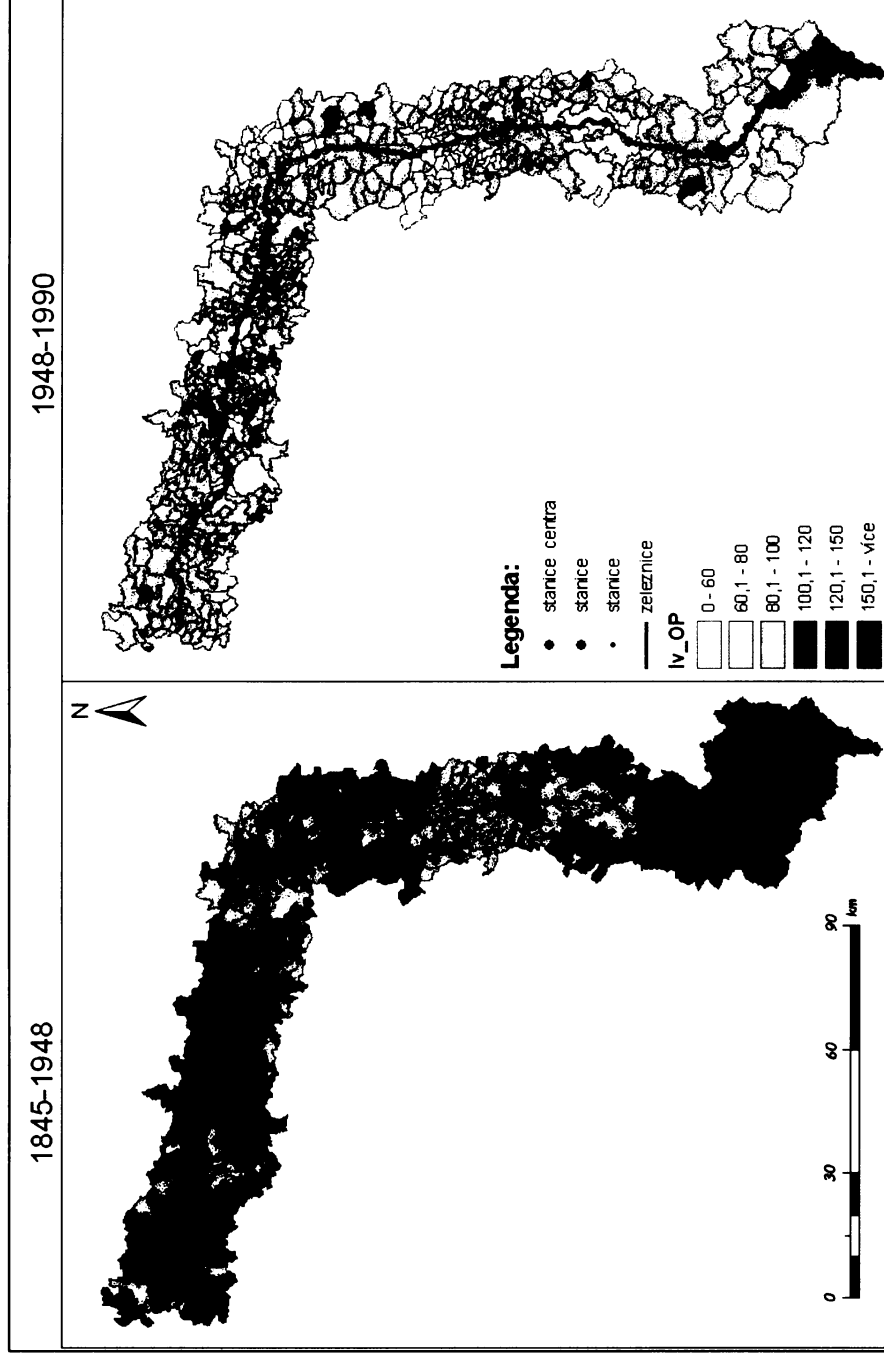
Zdroj: vlastní úpravy, LUCC databáze

**Příloha 6: Změna podílu orné půdy**



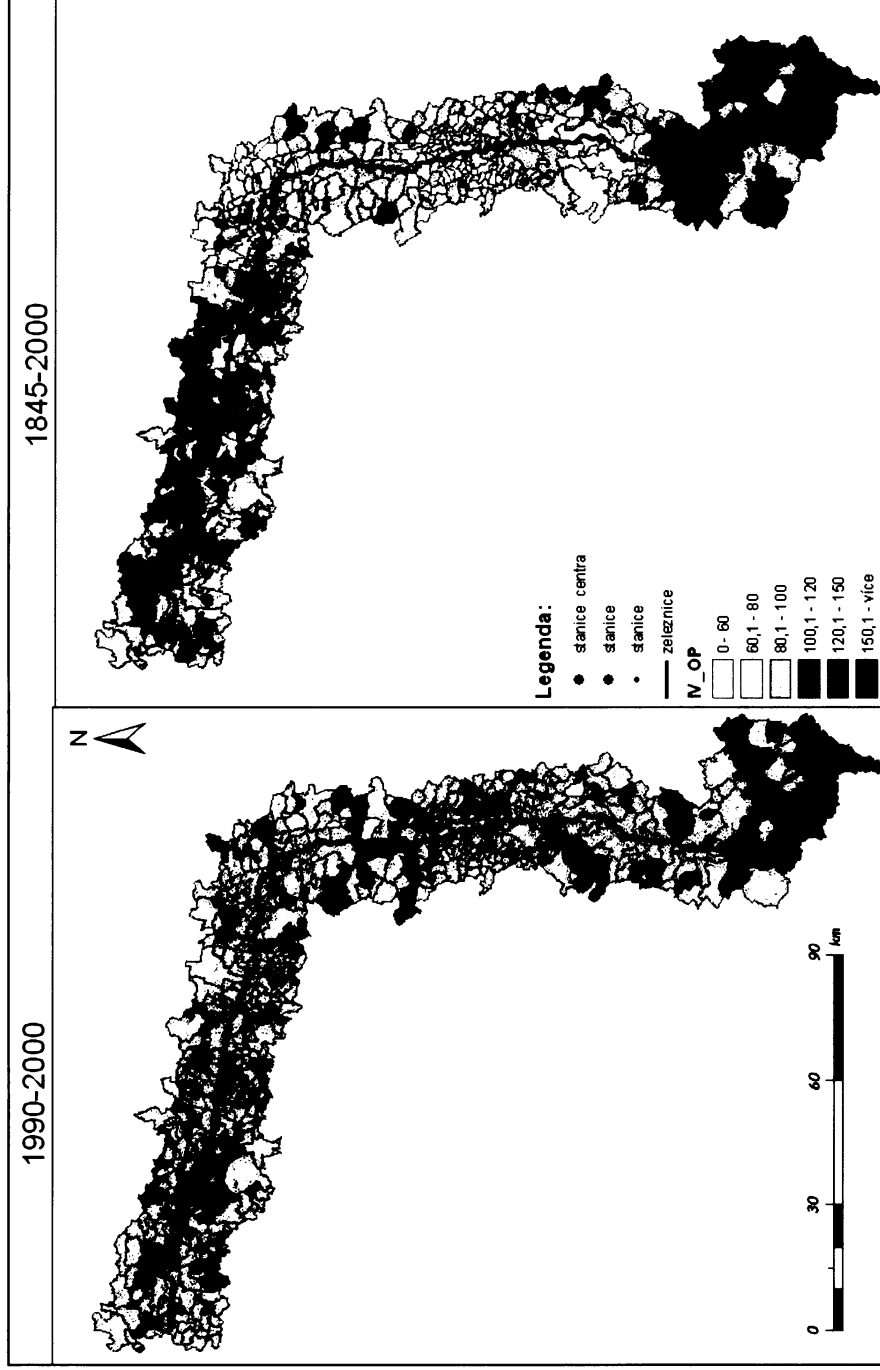
Zdroj: vlastní úpravy, LUCC databáze

Příloha 7: Index vývoje orné půdy



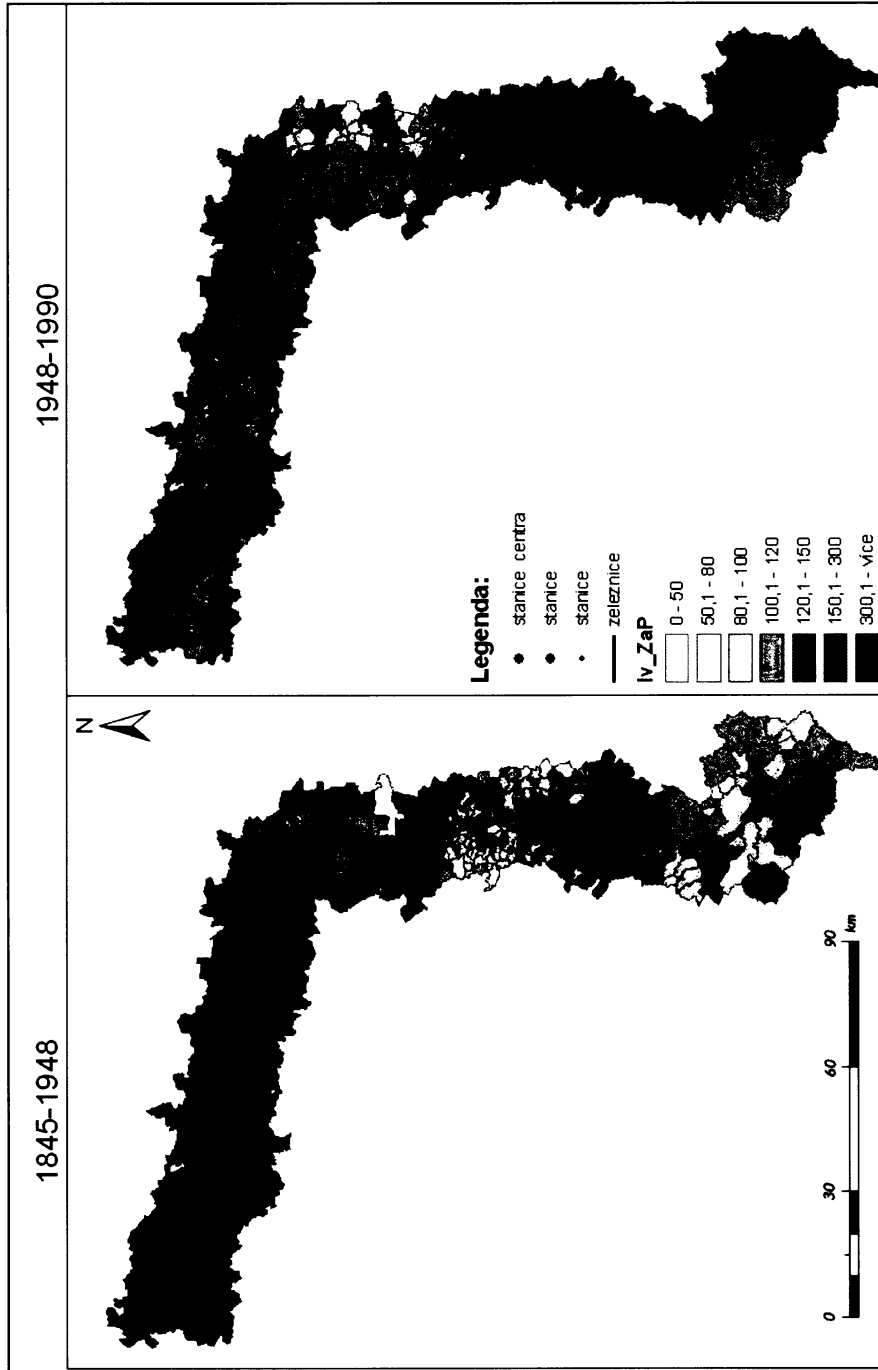
Zdroj: vlastní úpravy, LUCS databáze

Příloha 8: Index vývoje orné půdy



Zdroj: vlastní úpravy, LUCS databáze

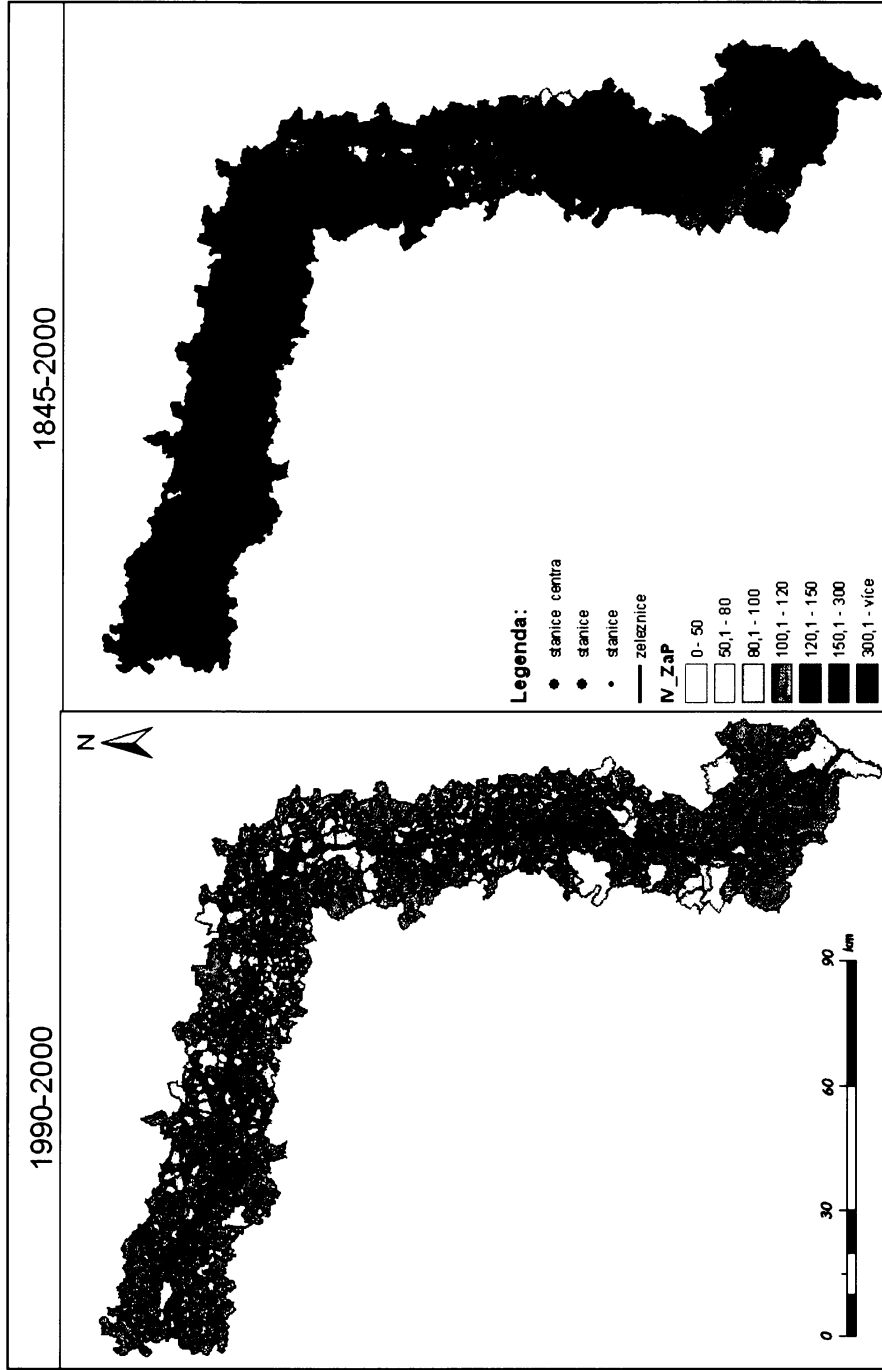
Příloha 9: Index vývoje zastavěných ploch



Zdroj: vlastní úpravy, LUCC databáze



Příloha 10: Index vývoje zastavěných ploch



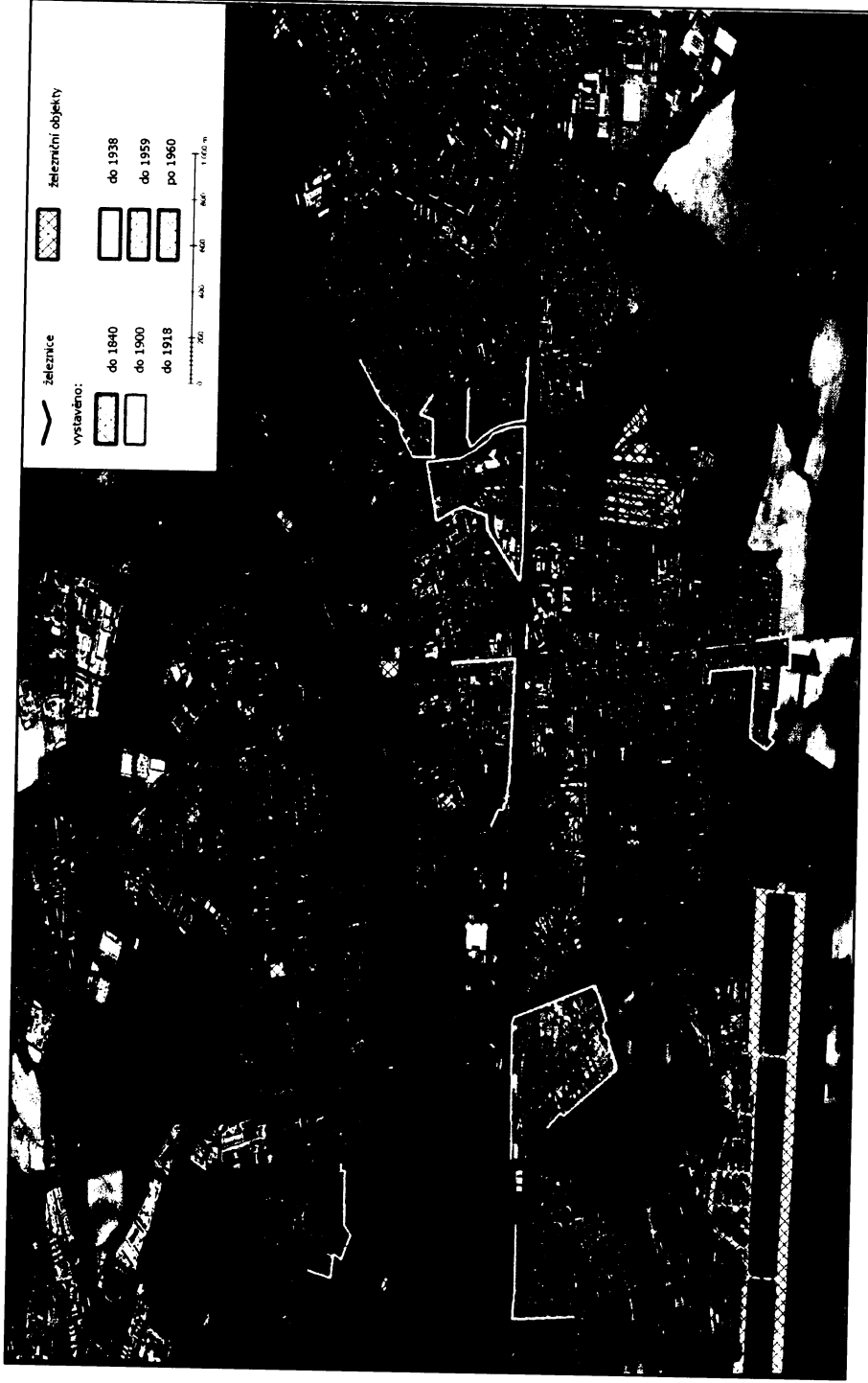
Zdroj: vlastní úpravy, LUCC databáze

Příloha 11: Urbanistický vývoj České Třebové od roku 1840



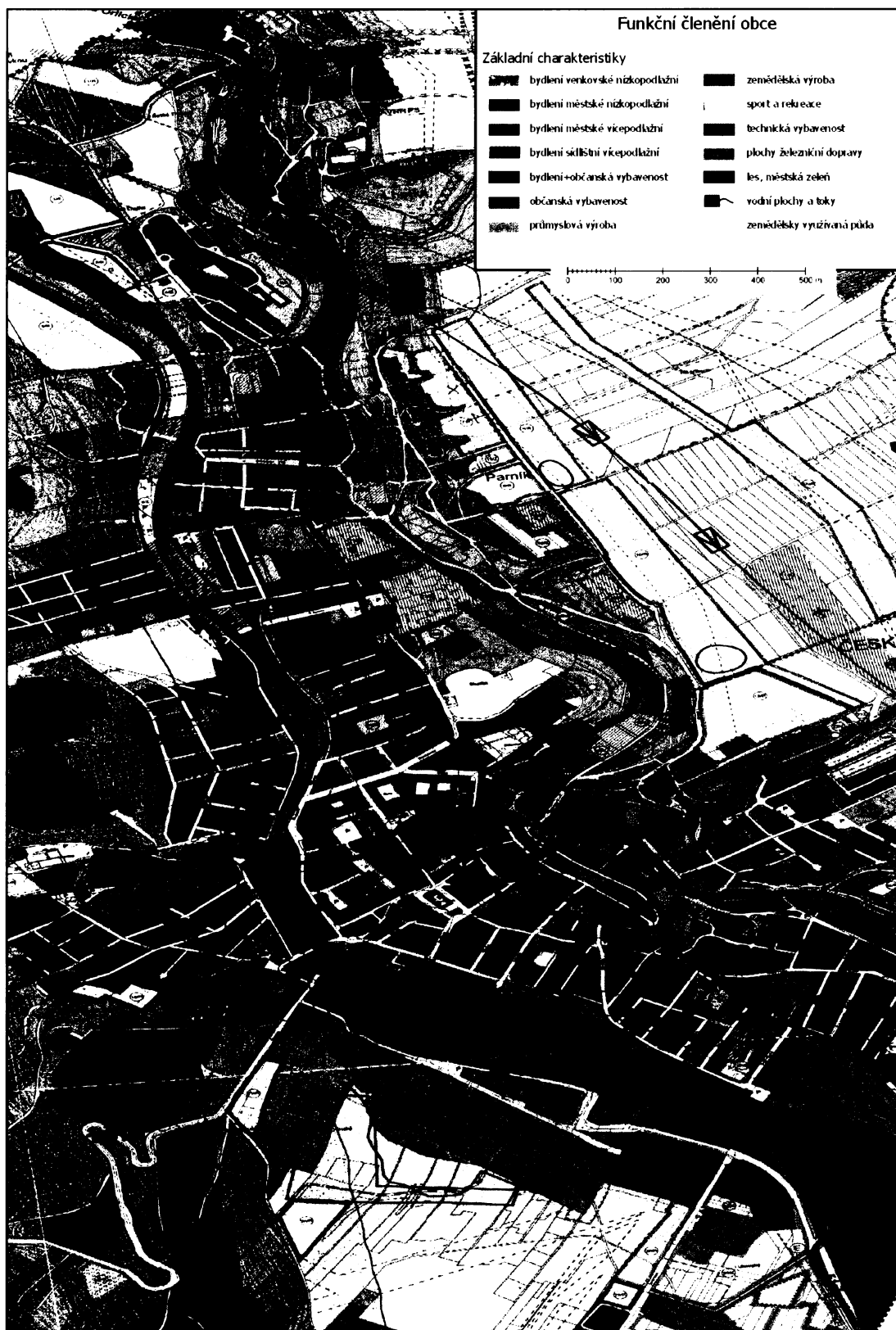
Zdroj: vlastní úpravy, Kuča (1996), podklad: [www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz)

Příloha 12: Urbanistický vývoj Pardubic od roku 1840



Zdroj: vlastní úpravy, Kuča (2002), podklad: [www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz)

Příloha 13: Funkční využití ploch České Třebové v roce 2001



Zdroj: [www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz)

Příloha 14: Tabulka počtu obyvatel

Český název	počet obyvatel												
	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001
<b>Chrudim</b>	10586	13240	13484	14413	14996	14620	14776	15210	16460	18238	21393	23643	23898
<b>Vysoké Mýto</b>	7286	8337	9033	10776	12166	11810	12056	10328	9827	9716	11152	10987	12279
<b>Ústí nad Orlicí</b>	7661	7636	8161	10206	11157	9676	11985	11046	11634	12843	15288	15295	15192
<b>Česká Třebová</b>	8288	7607	8205	9725	13028	13256	14587	13676	14470	15488	16107	17091	17036
<b>Litomyšl</b>	8597	9113	9636	9651	9329	8737	8638	7655	8427	8884	10253	10187	10358
<b>Pardubice</b>	12925	15917	18341	24831	31642	36261	41860	49928	64968	78947	92262	94407	90668
<b>Pardubický kraj</b>	486227	508728	518094	528830	551164	531909	544849	448382	483254	488766	512573	508718	508281
<b>Chrudimský o.</b>	115936	122795	122829	125731	130600	126889	127313	104596	108858	106268	107236	106040	105240
<b>Pardubický o.</b>	81830	91438	95085	100568	110756	113667	120545	118502	139115	150071	163680	163121	160987
<b>Svitavský o.</b>	137701	141841	145403	147957	148919	139111	141420	100856	105342	102010	104586	102455	102667
<b>Ústeckoorlický o.</b>	150760	152654	154777	154574	160889	152242	155571	124428	129939	130417	137071	137102	139387
<b>Česko</b>	7565463	8223227	8666456	9374028	10076727	10009480	10674240	8896086	9571531	9807696	10291927	10302215	10230060

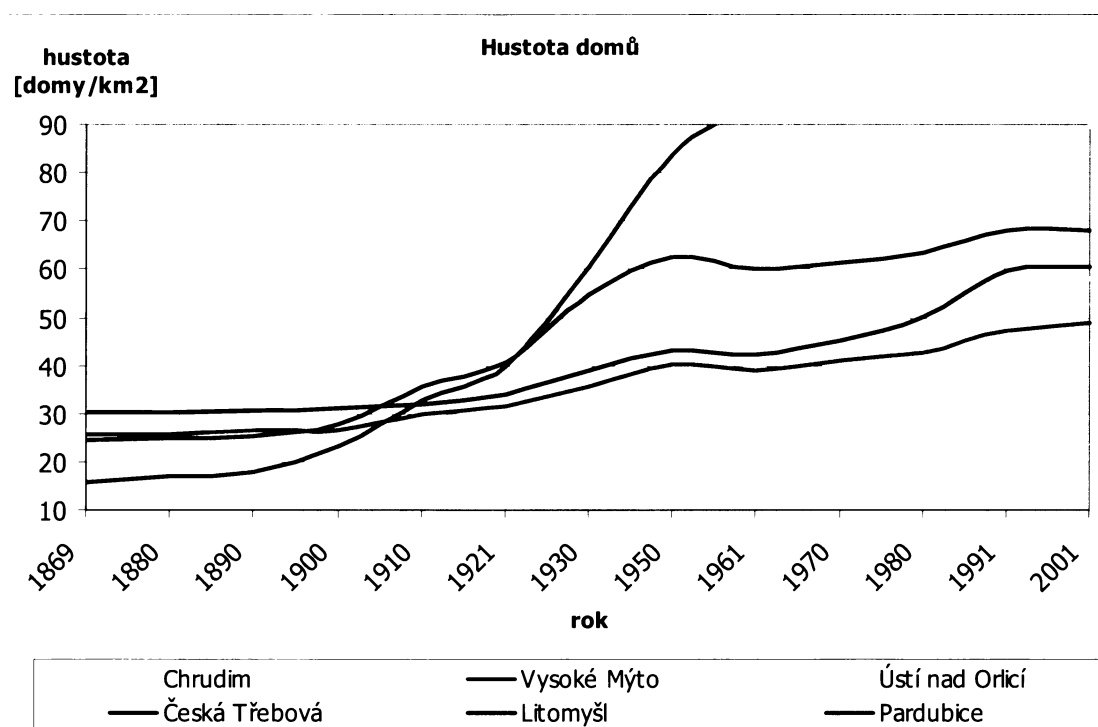
Zdroj: publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

Příloha 15: Tabulka počtu domů

Český název	počet domů												
	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001
<b>Chrudim</b>	1019	1012	1011	1165	1343	1422	1860	2209	2285	2409	2526	2855	2972
<b>Vysoké Mýto</b>	1087	1090	1124	1126	1254	1319	1499	1689	1640	1730	1799	1988	2064
<b>Ústí nad Orlicí</b>	965	979	990	1099	1236	1339	1773	1930	1831	1926	1940	2010	2115
<b>Česká Třebová</b>	999	1029	1042	1144	1462	1670	2249	2561	2463	2513	2597	2797	2787
<b>Litomyšl</b>	1008	1019	1034	1040	1074	1134	1302	1440	1415	1511	1677	2000	2021
<b>Pardubice</b>	1214	1332	1400	1810	2563	3110	4718	6501	7307	7994	8460	9105	9359
<b>Pardubický kraj</b>	70156	72396	73193	75123	79697	82776	94911	100823	95840	96168	97757	113612	118714
<b>Chrudimský o.</b>	16795	17372	17270	17710	18667	19282	22317	24288	23438	23322	23167	27713	28801
<b>Pardubický o.</b>	11036	11852	12003	12837	14576	15792	19646	23587	24274	24864	25678	29303	30529
<b>Svitavský o.</b>	19737	19975	20573	20818	21484	22034	24347	23807	21632	21454	21681	24896	26579
<b>Ústeckoorlický o.</b>	22588	23197	23347	23758	24970	25668	28601	29141	26496	26528	27231	31700	32805
<b>Česko</b>	994843	1072852	1118872	1188856	1279835	1339835	1592999	1752191	1615958	1627663	1634304	1868541	1969018

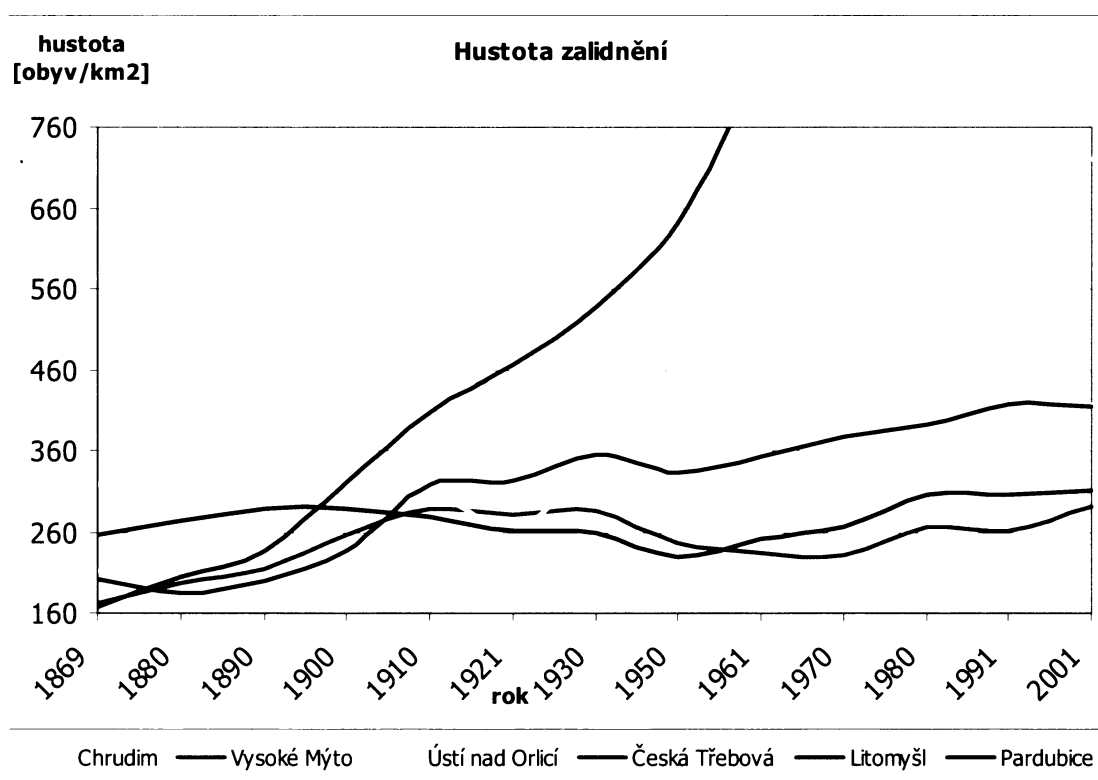
Zdroj: publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

Příloha 16: Hustota domů



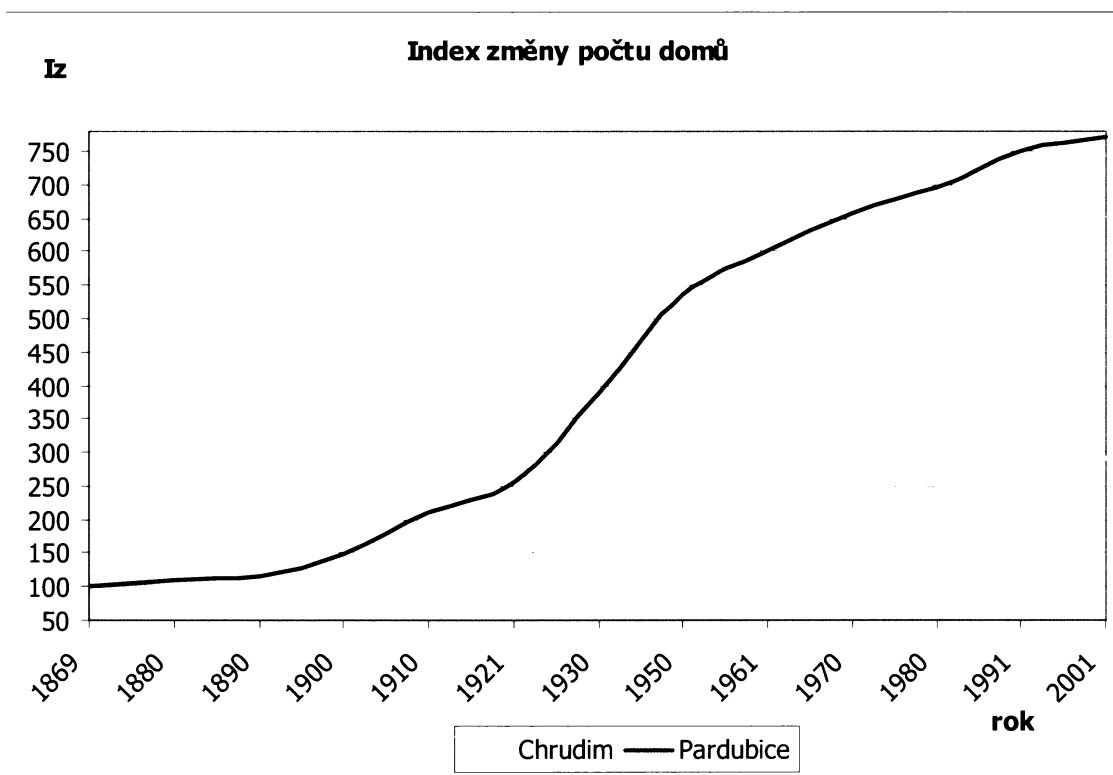
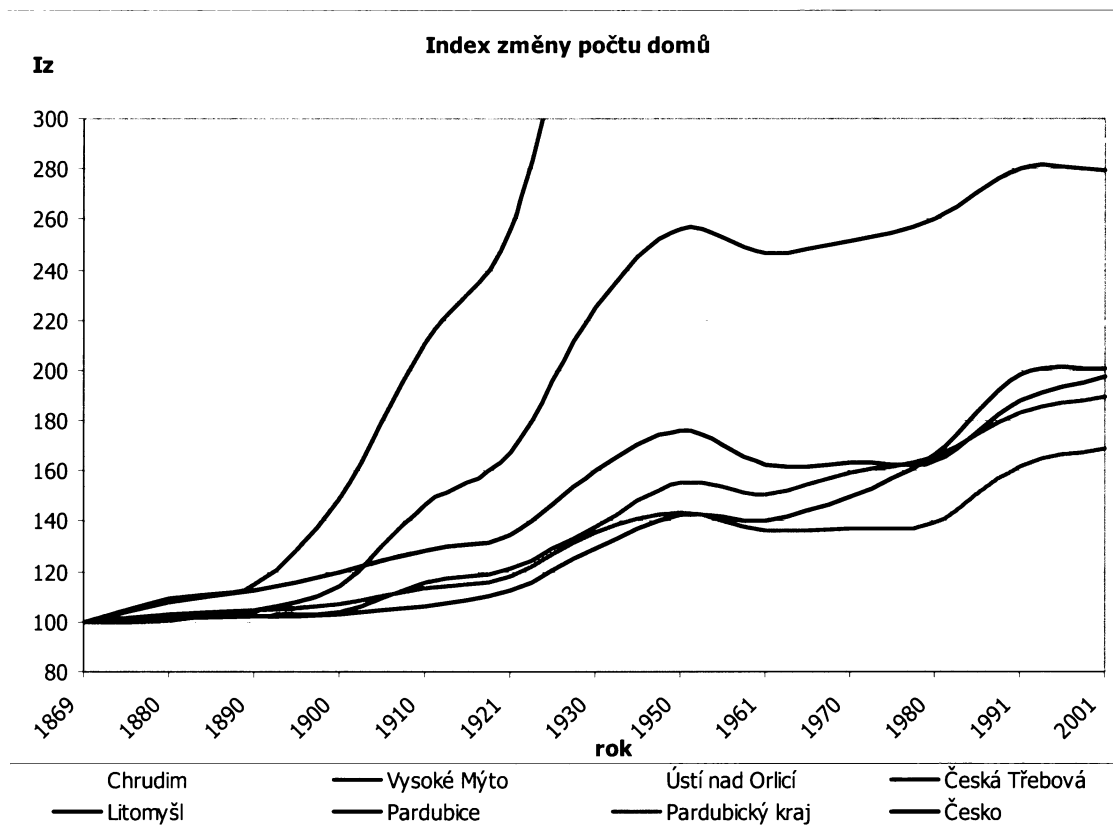
Zdroj: vlastní výpočty, publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

Příloha 17: Hustota zalidnění



Zdroj: vlastní výpočty, publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

Příloha 18: Index změny počtu domů



Zdroj: vlastní výpočty, publikace ze sčítání lidu 1869 – 2001

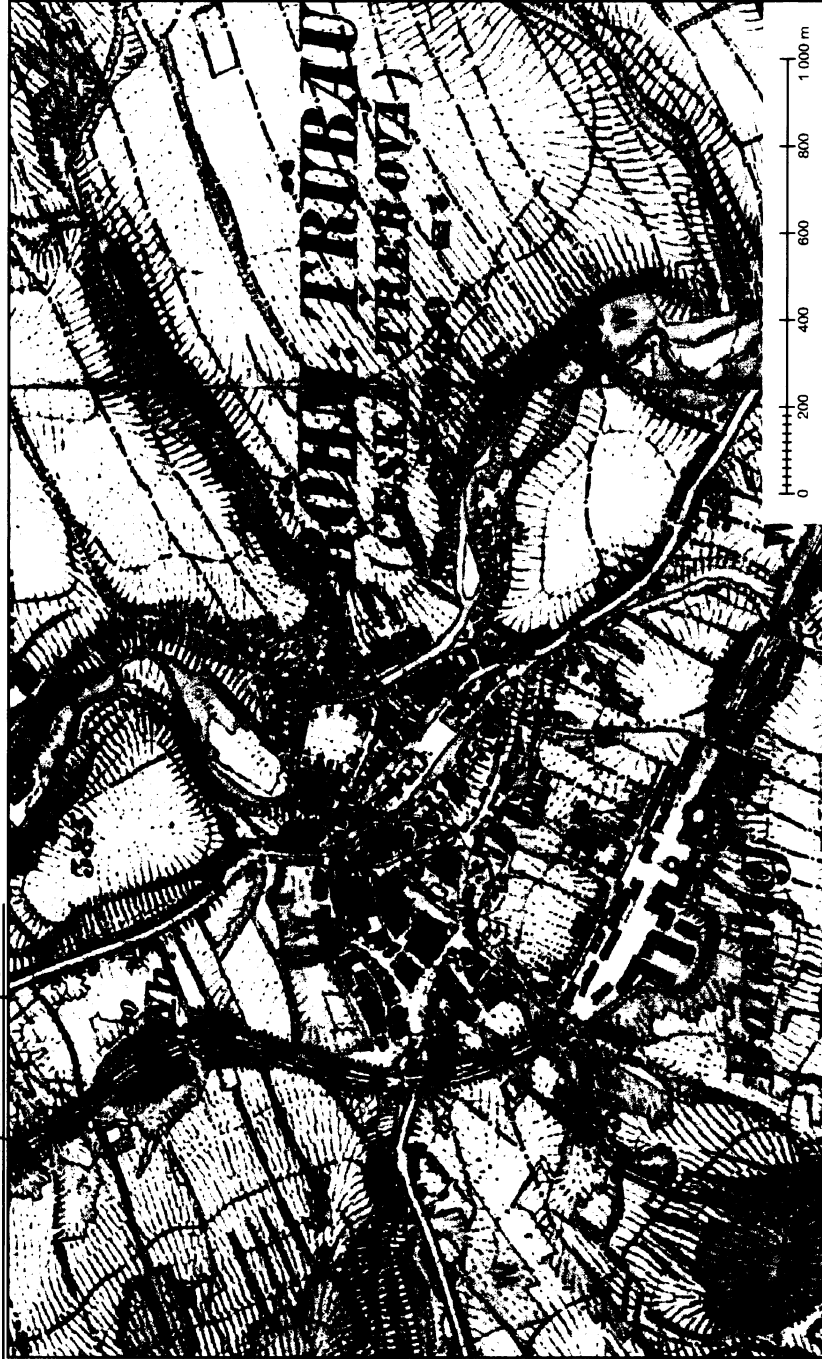


Příloha 19: Česká Třebová – 2. vojenské mapování



Zdroj: Mapová sbírka UK

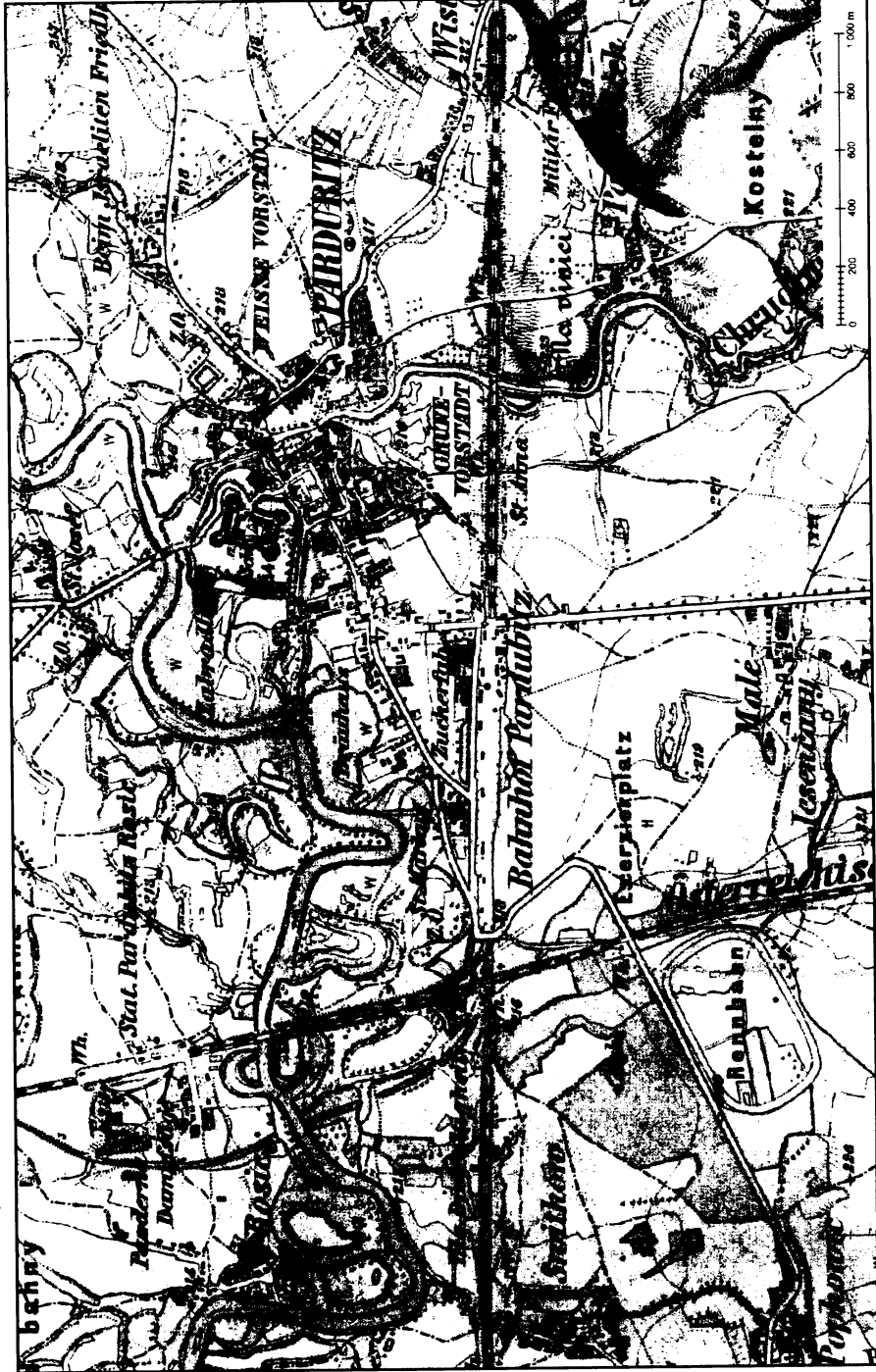
Příloha 20: Česká Třebová – 3. vojenské mapování



Zdroj: Mapová sbírka UK

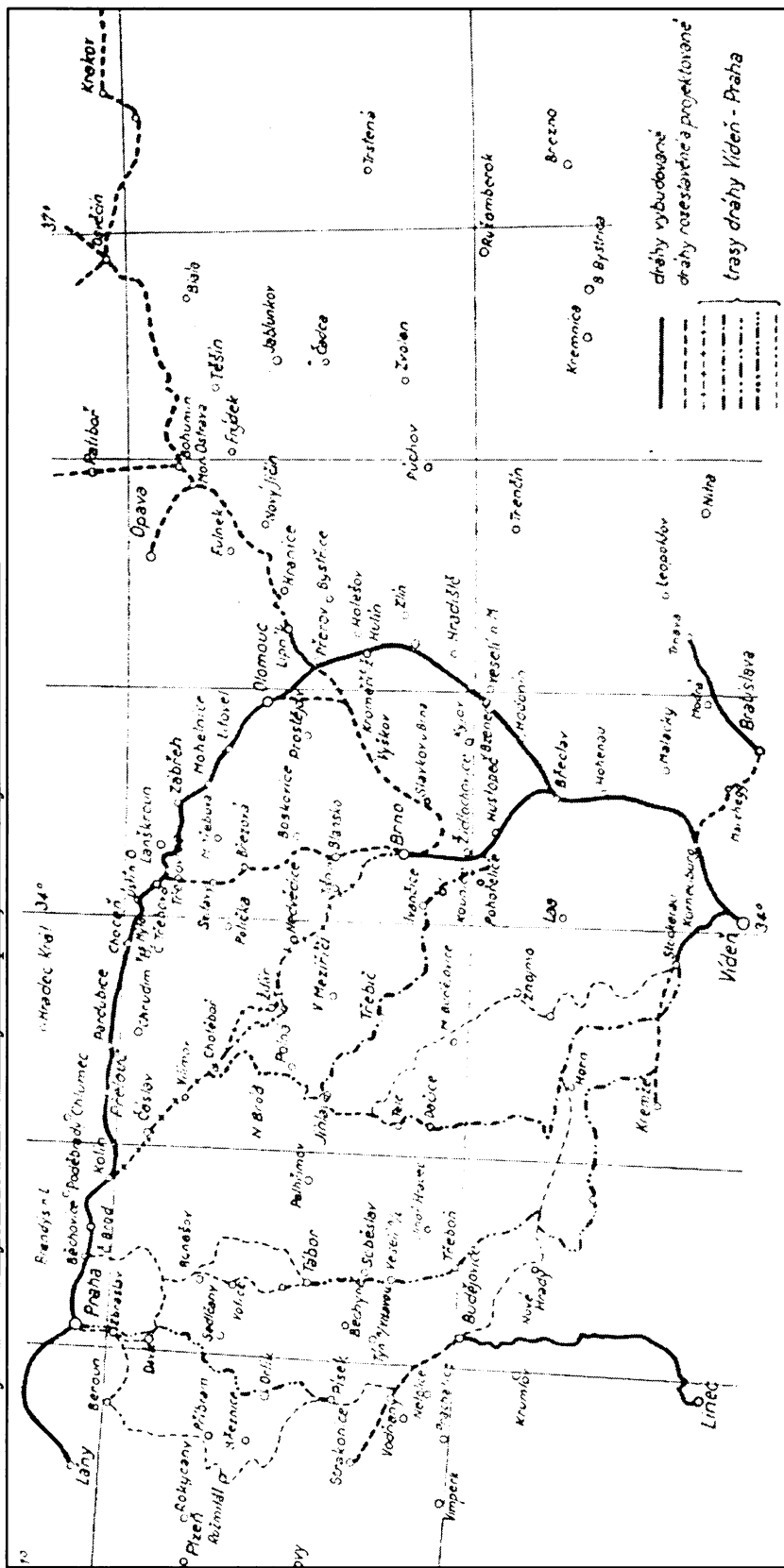


Příloha 22: Pardubice – 3. vojenské mapování



Zdroj: Mapová sbírka UK

Příloha 22: Schéma vybudovaných i rozestavěných a projektovaných drah v r. 1845



Zdroj: Hons (1947, str. 79)