

VLIV ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ROZVOJ SUBURBANIZACE

IMPACT OF RAIL TRANSPORT ON THE DEVELOPMENT OF SUBURBANISATION

Kristýna Neubergová¹ 

¹ ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Katedra dopravních systémů a dopravního plánování, Horská 3, Praha 2, 128 03, Česká republika

Abstrakt

Příspěvek je zaměřen na vliv železniční dopravy na rozvoj sídel. V úvodu jsou zmíněny obecné pohledy a historický kontext. V dalších částech je pak na vybraných modelových lokalitách zdokumentován vliv železniční dopravy na rezidenční suburbanizaci. Jako modelové území byl zvolen mikroregion Dolní Berounka, kde je vliv železnice od samého počátku velmi výrazný, a navíc zde v současné době probíhá modernizace železničního koridoru, která přináší další výzvy.

Klíčová slova: železniční doprava, suburbanizace

Abstract

The paper focuses on the impact of rail transport on the development of settlements. In the introduction, general perspectives and historical context are mentioned. In the following sections, the impact of rail transport on residential suburbanisation is documented using selected model sites. The Dolní Berounka micro-region was chosen as a model area, where the influence of the railway is very pronounced and where the railway corridor is currently being modernised, which brings additional challenges.

Keywords: railway transport, suburbanization

ÚVOD

Doprava se stala nedílnou součástí našich životů a velkou měrou se podílí na formování sídel i jejich rozvoji. Cílem příspěvku je demonstrace vlivu dopravy železniční na suburbaní rozvoj vybraných modelových obcí. Zvoleny byly obce Černošice a Dobřichovice, které v roce 1862 Česká západní dráha spojila s hlavním městem. Tato historická trať, dnes trať č. 171, je součástí III. tranzitního železničního koridoru. Železnice nadále plní roli spojnice s hlavním městem a je obsluhována příměstskou dopravou (linky S7 a S12), která umožňuje rychlé spojení jak s Prahou, jádrovým sídlem, tak také s okolními obcemi.

Doprava a suburbanizace

Vedení dopravních cest i druh dopravy se podílí na charakteru a vývoji sídel i na jejich rozmístění v krajině. V první polovině 19. století rozvoj sídel ovlivnily první železniční tratě a po druhé světové válce se v rámci rezidenční suburbanizace začala rozvíjet satelitní města.

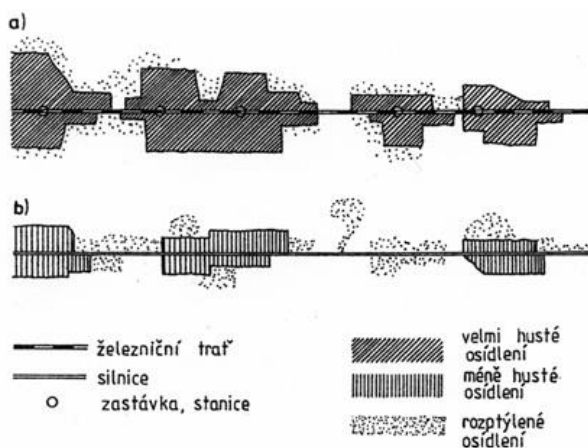
Suburbanizace která představuje proces přesunu obyvatel z centrálních částí měst do předměstí, má za následek prostorovou expanzi měst do okolní přírody a venkovské krajiny a mění tak její ráz.

Pojem suburbanizace není ničím novým, suburbia najdeme již na mapách mezopotámských měst a k velkému rozmachu došlo například v 18. století v Anglii. V Čechách zástavba za administrativní hranici Prahy začala na konci 19. století, kdy vznikaly celé velké nové čtvrtě, které dnes tvoří jádro města. Významná vlna suburbánního rozvoje rodinného bydlení proběhla mezi světovými válkami a největší proces suburbanizace v Čechách probíhal po roce 1990, kdy vznikla celá řada satelitních městeček.

Rozrůstající se výstavba sebou nese řadu vlivů, které lze rozdělit do tří skupin. První z nich je nárůst ekonomických nákladů, vyplývající z vyšších nároků na vybavenost sídel, růstu spotřeby energií apod. Druhou skupinu tvoří sociální segregace mezi obyvateli a třetí skupina pak zahrnuje vlivy environmentální, kdy dochází k záboru půdy, ke změně krajinné mozaiky i reliéfu krajiny. Mění se hydrologické poměry, mnohdy je významně zasahováno do zeleně a vznikají nestabilní ekosystémy. Environmentální dopady jsou dále zvyšovány, mimo jiné, také narůstajícími nároky na dopravní obsluhu.

Každý druh dopravy má na rozmístění a rozvoj sídel jiný vliv. Zatímco podél železničních tratí se sídla rozvíjela především v blízkosti zastávek a stanic, silniční doprava indukuje růst méně uspořádané a sídla jsou tak zakládána více nahodile (viz Obr. 1).

V tomto příspěvku je pozornost věnována vlivu železniční dopravy, kdy se sídla v počátcích rozvíjela především v její blízkosti v rámci celé první suburbační vlny. Později, po roce 1990, kdy v modelové lokalitě nastala další významná vlna suburbanizace, došlo i k výraznějšímu vlivu dopravy silniční a nová sídelní zástavba se začala postupně vzdalovat od železničních nádraží, což sebou přineslo pozdější problémy s docházkovou vzdáleností a nutností využívání především individuální automobilové dopravy k cestě k vlakové zastávce (Neubergová, Kočárková, 2023).



1: Závislost charakteru osídlení na dopravním systému a) železniční trať b) silnice (Kubát, 1995)

Modelové lokality

Pro demonstraci vlivu železniční dopravy na rozvoj i rozmístění sídel byly vybrány středočeské obce Černošice a Dobříchovice (viz Obr. 2), které leží v romantickém údolí řeky Berounky na hranicích CHKO Český kras. Procházející železniční trať umožňuje rychlé a pohodlné spojení s krátkou dojezdovou vzdáleností do Prahy. Právě tato výhodná poloha je jedním z důvodů rozvoje rezidenční suburbanizace.



2: Modelové lokality

Až do druhé poloviny 19. století převládal v celém Dolním Poberouní zemědělský ráz, poté, kdy byla v roce 1862 uvedena do provozu Česká západní dráha, staly se obce v její blízkosti vyhledávanou destinací obyvatel hlavního města. Zatímco Černošicemi železniční trať prochází přímo, v Dobříchovicích je situace odlišná a železniční nádraží je situováno dále od centra obce, což ovlivnilo a stále do jisté míry ovlivňuje růst a rozvoj tohoto sídla.

Česká západní dráha spojila Bavorsko, západní Čechy a Prahu, její stavba byla zahájena v květnu 1860 úsekem Plzeň – Skvrňany – Furth im Wald a dokončena byla v červenci 1862, kdy byl dobudován úsek mezi Plzní a pražským Smíchovským nádražím. V tomto úseku, procházejícím modelovým územím, byla trať v roce 1908 zdvojkolejněna a v roce 1972 elektrifikována (Navrátil, 2012).

První vlna suburbanizace proběhla v modelovém území po zahájení železničního provozu a kulminovala ve 30. letech minulého století, druhá pak započala po roce 1990, a, v již menší míře, trvá doposud.

Na obou vlnách se významně podílela právě železnice. Zprvu v Černošicích i Dobříchovicích zastavovaly tak zvané zábavní vlaky, vypravované pro výletníky z Prahy především o nedělích a svátcích. Posléze počet zastavujících vlaků rostl až na dnešní čtyři spoje ve špičkových hodinách.

V obou lokalitách měla suburbanizace podobný průběh. Železnice zatraktivnila danou lokalitu a ta se tak stala vyhledávaným cílem především bohatších vrstev pražských

obyvatel. Řada průmyslníků, ale také intelektuálů, si zde stavěla honosné vily, které v počátcích sloužily jako rodinná letní sídla. Postupem doby, s dalším rozvojem železnice a tím zlepšováním dojížděky do hlavního města, se tato sídla stávala trvalými.

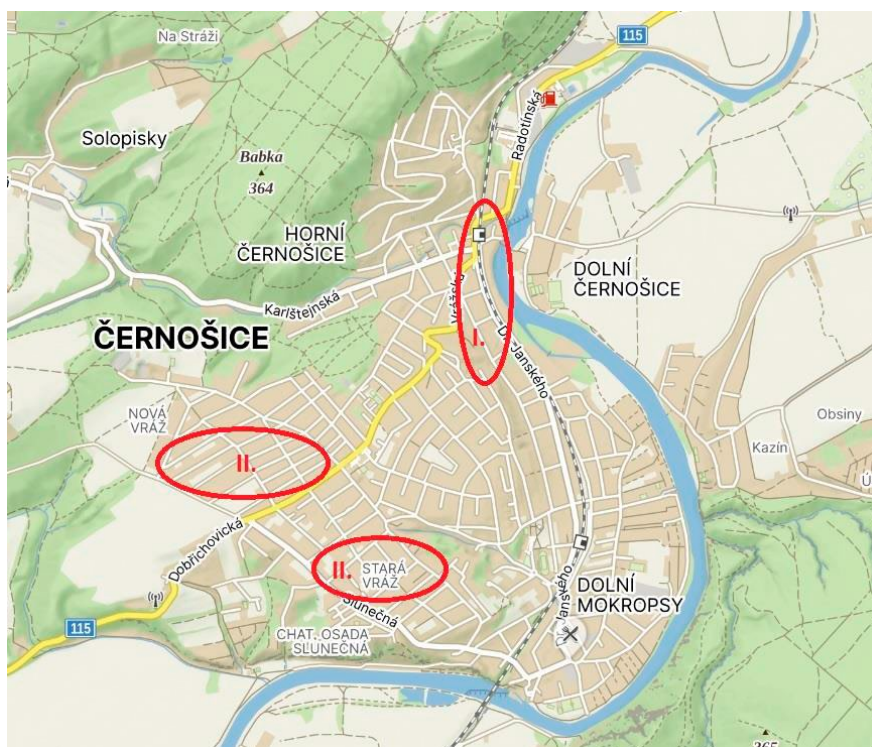
K další významné suburbanizační vlně došlo po roce 1990, v té době byla zastavěna velká řada ploch, které sloužily jako pole nebo louky a sídla v Poberouni se tak začala rozprostírat více do krajiny. Také tato suburbanizační vlna do jisté míry závisela na rozvoji železnice, která umožňuje rychlejší a spolehlivější spojení s hlavním městem, než doprava silniční, ve velké míře realizovaná formou individuální automobilové dopravy, kdy řada dojíždějících vozidel tvoří časté kongesce na příjezdových komunikacích do Prahy.

Rozbor modelových lokalit

Černošice

Obec Černošice leží jihozápadně od Prahy a sestává ze tří původně samostatných částí, z Horních Černošic, Dolních Mokropes a Vráže. Jejich původní zemědělský ráz se začal měnit právě až s příchodem železnice v roce 1862.

Na mapě (Obr. 3) jsou znázorněny lokality, v nichž jednotlivé suburbanizační vlny probíhaly. I. vlna začala se zprovozněním železnice a nová zástavba byla budována v její blízkosti. Zejména po první světové válce zde panoval čilý stavební ruch a Černošice se tak staly vilovým a chatovým satelitem první republiky. Rozvoj vznikající satelitní vilové zástavby podél železniční trati zachycuje dobový snímek (Obr. 4).



3: Suburbanizační vlny v Černošicích

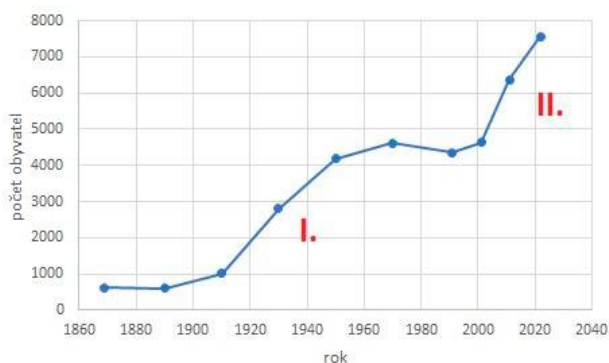


4: Dobový snímek vznikající satelitní vilové zástavby podél železniční trati (Fotohistorie, 2024)

Začátek II. vlny suburbanizace se datuje do 90. let minulého století, došlo nejen k nárůstu obytné zástavby, ale volné parcely i přilehlá pole byly zastavovány zcela bezkonceptně. Zastavěny tak byly dosud volné parcely na území Staré Vráže a výrazně se rozrostla také Vráž Nová. Vývoj počtu obyvatel i domů ukazují následující tabulky a grafy (Tab. I a II, Obr. 5 a 6).

I: Vývoj počtu obyvatel Černošic (Český statistický úřad, 2024)

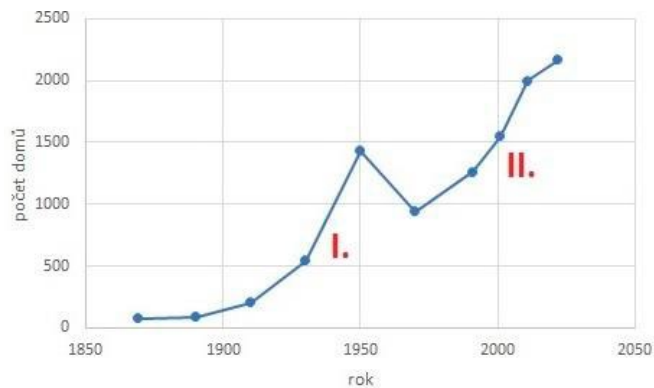
Rok	1869	1890	1910	1930	1950	1970	1991	2001	2011	2022
Počet obyvatel	616	599	1010	2809	4188	4608	4351	4631	6379	7570



5: Vývoj počtu obyvatel Černošic

II: Vývoj počtu domů v Černošicích (Český statistický úřad, 2024)

Rok	1869	1890	1910	1930	1950	1970	1991	2001	2011	2022
Počet domů	76	88	206	546	1432	941	1265	1548	1996	2168

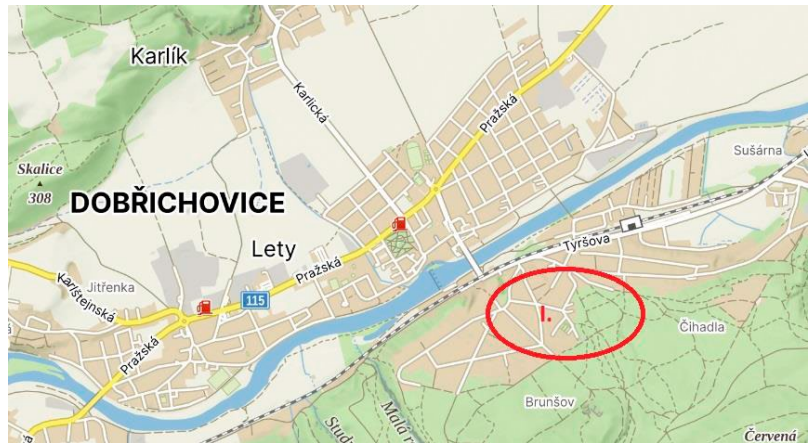


6: Vývoj počtu domů v Černošicích

Z tabulek i grafů je patrný významný růst obyvatel v letech 1920 až 1960 a poté především od roku 2001 až do současnosti. Také u vývoje počtu domů jsou zřetelná dvě období, kopírující období nárůstu obyvatel. U domů pak byl výrazný pokles po roce 1950 dán připojením části Dolní Černošice k Lipencům.

Dobřichovice

Stejně jako Černošice, také Dobřichovice prošly dvěma významnými obdobími suburbaního rozvoje. To první se datuje, stejně jako v Černošicích, do období realizace železniční trati, a gradovalo v období mezi světovými válkami. Vilová zástavba pražské smetánky vznikala zejména v blízkosti nádraží v části zvané Brunšov (Obr. 7 a 8).



7: Suburbanizace v Dobřichovicích

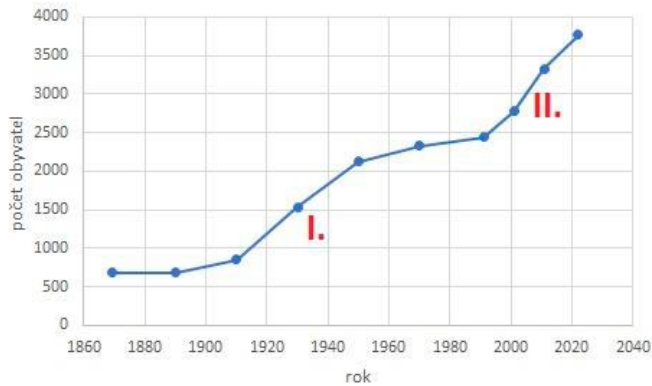


8: Předválečné vily na pravém břehu Berounky v popředí je vidět nádražní budova (Dobřichovice, 2024)

Druhé období suburbánního růstu obce začalo po roce 1990. Nárůst počtu obyvatel i domů opět dokumentují tabulky a grafy (Tab. III a IV, Obr. 9 a 10).

III: Vývoj počtu obyvatel Dobřichovic (Český statistický úřad 2024)

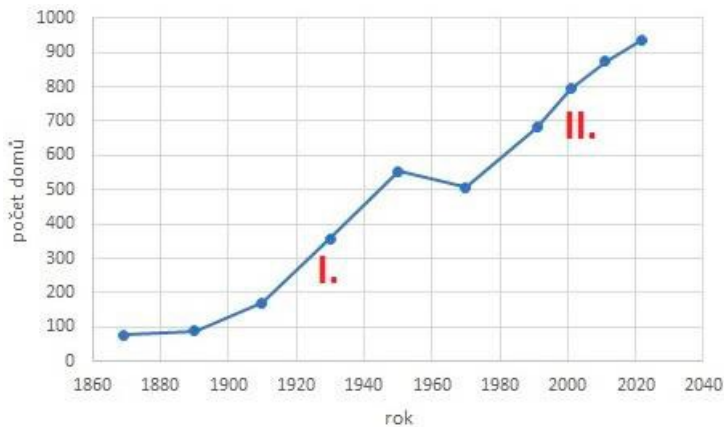
Rok	1869	1890	1910	1930	1950	1970	1991	2001	2011	2022
Počet obyvatel	683	689	851	1531	2120	2328	2438	2777	3326	3770



9: Vývoj počtu obyvatel Dobřichovic

IV: Vývoj počtu domů v Dobřichovicích (Český statistický úřad 2024)

Rok	1869	1890	1910	1930	1950	1970	1991	2001	2011	2022
Počet domů	77	89	171	358	553	506	681	795	873	937



10: Vývoj počtu domů v Dobřichovicích

V Dobřichovicích však, ve srovnání s Černošicemi, nedošlo, i přes výrazný nárůst obyvatel, k významnému rozšíření rozlohy intravilánu. Zastavovány byly především volné parcely mezi stávajícími objekty (Zévl, 2024).

DISKUSE

V obou obcích lze zřetelně vysledovat dvě významná růstová období. První z nich se datuje do zprovoznění železniční trati, kdy v její blízkosti vyrostly první vilové čtvrti zpravidla bohatých pražských průmyslníků. Honosné vily, původně letní sídla, se s rozvojem železnice, která se stávala rychlejší a pohodlnější, měnily v bydlení trvalé.

Druhé období začíná 90. léty minulého století a v zásadě, byť již v menší míře, pokračuje doposud. V tomto období byly na místo rozlehlých vil stavěny praktičtější rodinné domy. Zástavba však mnohdy probíhala velmi nekoordinovaně, často na volných, relativně malých parcelách, nebo přilehlých polích.

Kromě hlediska architektonického a estetického pak tato suburbánní výstavba vnesla značné problémy do infrastruktury stávajících obcí a významně vzrostly také nároky na dopravní obslužnost.

Zatímco v poválečné vlně byla výstavba blízko železniční tratě, v té následující se už od zastávek a stanic vzdaluje a je tak třeba řešit docházkovou vzdálenost na železniční zastávku a nutnost dojíždky individuální automobilovou dopravou s návaznými parkovacími plochami. V Dobřichovicích se s tímto problémem, z důvodu situování železniční stanice mimo jádro obce, setkali dříve a v roce 2018 zde bylo rozšířeno parkoviště P+R. U zastávky Černošice prostorové uspořádání neumožnilo větší parkoviště zbudovat a je zde pouze několik parkovacích míst. Rozsáhlejší parkoviště bylo proto vybudováno u zastávky Černošice – Mokropsy, která byla na trati otevřena v roce 1933.

ZÁVĚR


Pro účely tohoto příspěvku byly vybrány dvě obce, jimiž prochází železniční trať, a to Černošice a Dobřichovice. V příspěvku bylo shrnuto, jak se vedení trati podílelo na rozvoji těchto sídel a ovlivnilo jejich suburbanizaci. Železniční doprava významně přispěla k jejich rozvoji a stala se důležitou spojnicí s hlavním městem, kam směřuje denní dojíždka řady obyvatel.

V současné době probíhá modernizace železničního koridoru, procházejícího obcemi, která má za cíl provoz zefektivnit. Modernizace však naráží na úskalí vedení v koridoru podél řeky Berounky mnohdy v těsné blízkosti sídel a vnáší tak do území také svá negativa, především hlukovou zátěž.

LITERATURA

- KUBÁT, B. 1995. *Kolejová doprava v sídlech a regionech*. Skripta ČVUT, 1995
- NEUBERGOVÁ, K., KOČÁRKOVÁ, D. 2023. Transport in the context of sustainable territory. In: *Transport Means 2023. Part I. Proceedings of the 27th International Scientific Conference* (p. 105–109). Kaunas: Kaunas University of Technology, 2023. ISSN 2351-7034
- NAVRÁTIL, M. 2012. Před stoletím a půl propojila Česká západní dráha Prahu s Plzní. Online. *Železničář*. 2012, č. 13. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/pred-stoletim-a-pul-propojila-ceska-zapadni-draha-prahu-s-plzni/-1583/24,0,,/>. [cit. 2024-02-18].
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. 2024. *Český statistický úřad*. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-a-domu-podle-vysledku-scitani-od-roku-1869>. [cit. 2024-02-21].
- FOTOHISTORIE. 2024. *Fotohistorie*. Dostupné z: <http://www.fotohistorie.cz/VysledekHledani.aspx?t=1&photoID=0&txt=238399>. [cit. 2024-02-21].
- DOBŘICHOVICE. 2024. *Dobřichovice*. Dostupné z: <https://www.dobrichovice.cz/mesto/fotogalerie-mesta/fotografie-brunsova-historicke-pohlednice/brunsov-a-okoli-historicke-pohlednice-1154cs.html#&gid=1&pid=10>. [cit. 2024-02-19].
- ZÉVL, J. J. 2024. Dobřichovice - od honosných vil 1. republiky k modernímu suburbii. Online. In: *Atlas obyvatelstva*. Dostupné z: <https://www.atlasobyvatelstva.cz/sites/default/files/18dobrichovicecz.pdf>. [cit. 2024-02-21].

Kontakt

Kristýna Neubergová: neubergova@fd.cvut.cz, +420 604 682 089,
 <https://orcid.org/0000-0002-9477-2073>