

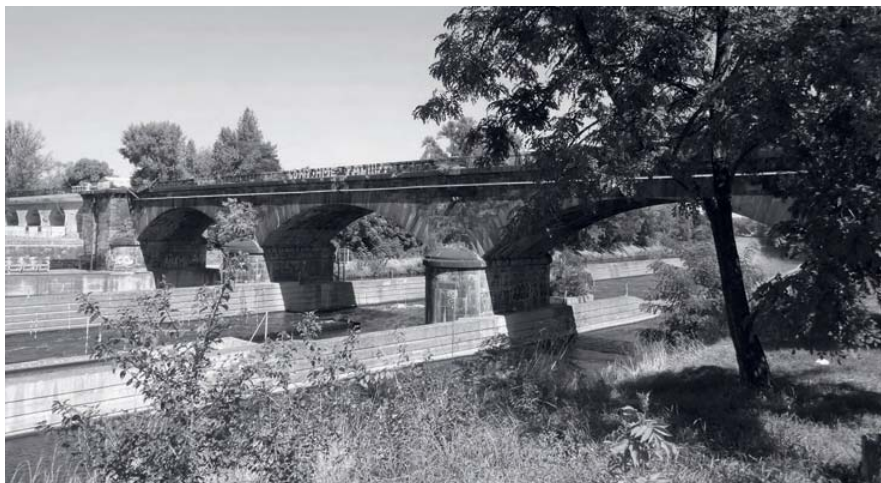
Železnice a krajina

Karel HÁJEK

ANOTACE: *Železnice je nejenom šířitelem techniky období průmyslové revoluce, ale ve svém bezmála dvě století dlouhém vývoji rovněž významně ovlivnila vzhled moderní kulturní krajiny. Rozsáhlé terénní úpravy a inženýrské stavby, budované na základě požadavků trasování tratí, vtiskly nezměnitelný krajinný ráz těmto novodobým liniovým stavbám. Také jejich uplatnění v intravilánu měst a obcí je určující pro charakter urbanizace druhé poloviny 19. století.*

Železnice představuje ve svém bezmála dvousetletém vývoji jedinečný fenomén, symbolizující rozvoj moderní společnosti od raně industriální éry první poloviny 19. století přes bouřlivý rozvoj i útlum industriální společnosti během 20. století až k informační společnosti počátku století 21.

Rozvoj železnice v její rané éře je doprovázen šířením technického pokroku do všech územních i společenských oblastí. Dosavadní rozvoj specializovaných průmyslových odvětví se soustřeďoval do úzce vymezených oblastí podle technologických požadavků jednotlivých oborů (místa se vztahem k těžbě a zpracování nerostných surovin, výkonné energetické, především vodní zdroje či oblasti zpracování zemědělských plodin a produktů). Teprve železnice umožnila nejširším vrstvám obyvatelstva seznámit se s moderními technickými stavbami a vynálezy reprezentovanými především parním strojem a jeho použitím jako hnacího stroje lokomotivy. Technický a sociologický vliv železnice na rozvoj osídlení je všeobecně známý. Podstatný je ovšem i vliv železnice na rozvoj moderní kulturní krajiny a urbanizovaného prostoru. Zatímco dosavadní liniové stavby, ať už silniční nebo vodní, jsou vzhledem ke své technické podstatě co nejvíce přimknuty k terénu, a proto se v krajině uplatňují poměrně málo, železnice je jejich pravým opakem. Již první čistě parostrojní železnice Liverpool–Manchester, uvedená do provozu v roce 1825 (první veřejná železnice světa Stockton–Darlington z roku 1823 ještě kombinovala koněspřežní rovinaté úseky se šikmými pozemními lanovkami, na kterých byly vagóny vytahovány stabilním parním strojem), stanovila pro trasování a stavbu základní principy uplatňované dodnes. Stanovení co největších poloměrů oblouků pro směrové vedení trasy a výškové vedení trasy v konstantním spádu vyvolalo potřebu budování množství umělých staveb železničního spodku. Křižování vlaků a jakákoli manipulace s nimi se děly pouze v místech k tomu určených, tedy v nádražích, jakozto zcela novém a specifickém typologickém druhu dopravních staveb. Tím je zároveň dáno rozdělení železniční sítě na liniové úseky širé



1

tratě a bodové uzly stanic. Vedení železnice volnou krajinou bylo v počátcích budování drah určeno především snahou o dosažení výše uvedených parametrů směrového a výškového uspořádání.

Pro naši první parostrojní železnici, Severní dráhu císaře Ferdinanda, jsou v rovinatém území jižní Moravy charakteristické přímé úseky, vzájemně navazující prostřednictvím malého množství směrových oblouků o relativně velkém poloměru. Tento způsob vedení ještě vychází z tradičního trasování císařských silnic. Snaha o využití příznivých sklonových podmínek vedla k častému navrhování železnice v údolní trase v souběhu s vodním tokem. To je charakteristické například pro Českou západní dráhu v úseku Praha–Plzeň. Na těchto trasách se často uplatňují větší mostní objekty překonávající rozsáhlejší vodní toky. Vzhledem ke geomorfologii naší země bylo ovšem velmi záhy třeba hledat jiné způsoby navrhování umožňující vedení železnice i hornatým územím při nutnosti zachování mírných konstantních spádů. Výškově náročná trasa je proto rozvinuta jako svahová prostřednictvím množství směrových oblouků s využitím umělých staveb železničního spodku (vysokých náspů a svahových odřezů nebo naopak hlubokých zářezů) a vložním

Obr. 1. Praha, viadukt Severní státní dráhy – tzv. Negrelliho viadukt. Foto: Karel Hájek, 2017.

mostních staveb pro překročení terénních nerovností, bočních údolí nebo lokálních vodotečí. Také v případě spíše ojedinělých tras vedených po náhorní rovině se uplatňují rozsáhlá přemostění širokých a hlubokých údolí. S rozvíjením se stavitelskými technologiemi jsou stále častěji budovány rovněž kratší či delší tunely umožňující překonat i výrazné terénní překážky.¹

V průběhu celkového procesu urbanizace krajiny 19. století sehrála železnice výraznou úlohu. Rozhodující se stala hromadná doprava osob a s ní související rozvoj veřejné části nádraží pro osobní dopravu. U prvních kolejových drah je jejich vliv na okolní osídlení minimální. Pokud vůbec překračují území průmyslových závodů a dolů, vede jejich trasa bez ohledu na okolí nejkratší a stavebně nejpříznivější cestou do cílového místa dopravy (místa spotřeby –

■ Poznámky

¹ Mojmír Krejčířík, *Po stopách našich železnic*, Praha 1991, s. 12–21.



2



3

hutě – nebo překládky – přístavy). Teprve rozvoj osobní dopravy s nově vznikajícími osobními nádražími definoval základní vazbu sídlo–nádraží. Ještě v případě koněspřežky Budějovice–Linec s fungující osobní dopravou nelze mluvit o významnějším vlivu na vlastní urbanizovaný prostor. Nádraží má spíše charakter zájezdního hostince a v rámci města vede trasa v uličním profilu. S nástupem parní trakce na železnici dochází k důslednému oddělení kolejové infrastruktury od ostatních cest a k jednoznačnému vymezení prostoru dráhy a definování jeho vztahu k okolí. Vlastní situování nádraží je ovlivňováno také vnějšími faktory. Velkou roli při hledání místa pro nové nádraží hraje především nedůvěra v nový dopravní prostředek podporovaná zájmy stávajících skupin dopravců, u nás především cechy formanů a v osobní dopravě poštovními společnostmi. Proto je často přítomnost nádraží odmítána a je odsouváno daleko od stávajícího osídlení.

Svou roli samozřejmě hraje rovněž terénní konfigurace ve středověku založeného osídlení, většinou nepříznivá pro trasování kolejové dopravy. Jádra historických měst jsou v náhorních polohách obehnaná hradbami, postupně rušenými. Zvláštní okolností ovlivňující situování nového nádraží mohla být rovněž skutečnost, že v případě daného sídla šlo o strategický vojenský objekt – město se statusem pevnosti. V těchto případech muselo být nádraží situováno vně pevnostního obvodu, tzn. v dostatečné vzdálenosti od hradeb, aby případní útočníci nemohli využít jeho objektů jako úkrytu při dobývání. U nás tato nařízení ovlivnila situování nádraží v Olomouci, Hradci Králové a v Praze. V posledním případě nešlo vzhledem k mimořádné důležitosti sídla odsunout nádraží tak daleko, a bylo proto zvoleno zcela unikátní a v dějinách železnice ojedinělé řešení. Nádraží bylo zčásti umístěno uvnitř hradeb a koleje procházející hradební zdí byly opatřeny bránami, na noc uzavíranými.²

Při lokalizaci nádraží ve větší vzdálenosti od obsluhovaného sídla vzniká postupně další charakteristický prvek moderního města – nádražní třída, zpočátku ve formě jednoduché ulice spojující nádraží a město. U vlastního nádraží vzniká přednádražní prostor jako zakončení nádražní třídy. Ten je rovněž charakteristický pro většinu nově vznikajících nádraží. Tento prostor, často základ nového náměstí nebo rušné křižovatky, v sobě soustřeďuje návažnou dopravu, nejprve individuální, později rovněž hromadnou. Dále jsou do tohoto prostoru umísťovány rodící se doplňkové služby, především stravování a ubytování. Je příznačné, že v přednádražním prostoru se objevují velmi záhy jak restaurace, tak hotely, případně další obchody a služby určené cestujícím. Kolem vlastního nádraží se rovněž soustřeďují rozvíjející se průmyslové podniky a závody, především pak ty, které jsou úzce vázány na potřebu kvalitní kapacitní dopravy. Mnohé existující závody se stěhují do blízkosti nádraží a tak je položen základ pozdějších snahám o funkční zónování půdorysu města.

Nádražní třída postupně přebírá úlohu nové městské radiály a určuje směr dalšího rozvoje sídla. V její blízkosti jsou zakládány nové obytné celky, jak rozptýlená nízkopodlažní zástavba rodinných domů a vil u menších měst a obcí, tak bloky činžovních domů a nové městské čtvrti ve větších městech.

Postupným rozvojem urbanizace měst v souvislosti s rostoucí industrializací společnosti se nádraží pozvolna dostávají z poloh mimo město nebo na jeho okraji do jakéhosi širšího centra.

Dochází k zastavení prostoru mezi stávajícím městem a trasou železnice, a tak k dosažení maximální možné úrovně rozvoje podpořeného železnicí. V této chvíli se železnice, respektive její pozemní trasa, stává naopak bariérou bránící dalšímu rozšiřování města a jeho kontaktu s okolím ležícím za touto trasou. Zvýšený počet

Obr. 2. Viadukt přes kocourovské údolí u Žampachu. Foto: Karel Hájek, 2016.

Obr. 3. Praha, železniční most pod Vyšehradem. Foto: Karel Hájek, 2017.

úrovňových křížení vážně narušuje provoz železnice a v případě husté dopravy komplikuje provoz na silnici. Ve větší míře se proto začínají budovat mimoúrovňová křížení a podjezdy. Většina z nich ale v dnešní době kapacitně nestačuje a je třeba je nahrazovat nákladnými mostními stavbami, jejichž estetický účinek v městském prostoru je často velmi sporný.

Dnes představují železniční trasy uvnitř sídel většinou obtížně překročitelnou bariéru bránící dalšímu kvalitativnímu i kvantitativnímu rozvoji území. Mnohdy navíc znemožňují i řádné fungování stávajícího městského organismu. Přesto železnice tvoří nedílnou součást urbanizované krajiny a její místo v dopravní soustavě je nenahraditelné. Ve většině zemí vytváří železnice svoji síť rovnoměrnou a velmi hustou svébytnou dopravní infrastrukturu, a to i přes její značnou redukci během druhé poloviny 20. století. Z historického hlediska lze vysledovat dvě základní strukturální úrovně. První z nich jsou kvalitně založené a provedené tratě pro dálkovou dopravu. Druhou představují lokální dráhy budované v období výstavby místních drah, tedy přibližně v letech 1880–1910.³ Obě tyto vzájemně se překrývající struktury kolejové sítě se postupně vlivem sjednocení oborové legislativy upevnily v jeden celek, sloužící dodnes svému účelu v podstatě bez významnějších změn. V zemích s rozvinutou průmyslovou výrobou postupně

■ Poznámky

2 Pavel Schreier, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2004, s. 13–18.

3 Krejčířik (pozn. 1), s. 122–127.



4



5



6a



6b

Obr. 4. Praha, Nuselské údolí, pohled z Nuselského mostu. Foto: Karel Hájek, 2017.

Obr. 5. Údolí řeky Berounky. Foto: Karel Hájek, 2014.

Obr. 6. Dva příklady „železničního stromořadí“. 6a – stromořadí u nádraží v Bayerisch Eisenstein. 6b – stromořadí před nádražím v Peruci. Foto: Karel Hájek, 2017 a 2015.

vznikla základní síť tratí, často duplicitních dálkových tratí konkurenčních společností, doplněná hustou sítí návazných přípojných tratí místního významu.

Jedna z „ikonických“ staveb dopravního stavitelství u nás vznikla v letech 1846–1849 jako nejnáročnější část Severní státní dráhy na jejím úseku z Prahy do Podmokel.⁴ Impozantní kamenný viadukt dlouhý 1 110 metrů pře-

kračuje nejenom tok Vltavy, ale také městskou čtvrtí Karlín a ostrov Štvanici. Je výjimečný především proto, že se jedná o jednu z mála takto rozsáhlých železničních staveb budovaných v období vzniku železnic v urbanizovaném a zastavěném území. Ovlivnil nejenom další rozvoj Karlína, ale stal se především předobrazem estakád pro vedení městských drah v intravilánu velkoměst západní Evropy. Dodnes se v urbanizovaném území uplatňuje především svojí spektakularitou, protože nikdy neumožňoval pěší provoz (obr. 1).

Jeden z nejvyšších kamenných mostů v Evropě, vysoký 41,7 m, byl nedaleko Jílového u Prahy postaven jako součást tratě České obchodní dráhy Praha–Čerčany, respektive jejího posledního stavebního úseku Vrané nad Vltavou – Jílové, v letech 1898–1900.⁵ Zajímavé je, že takto náročné inženýrské dílo nevzniklo jako součást hlavní tratě, ale na lokální dráze, která byla postavena relativně pozdě, jako jedna z posledních u nás. Sklonově velmi náročná trasa ve svahu hlubokého údolí řeky Sázavy překračuje úzké boční údolí viaduktem vedeným v půdorysném oblouku. Tím připomíná podobně smělá inženýrská díla, která známe spíše z prostředí švýcarských Alp. Zasazení nejenom tohoto viaduktu, ale celé tratě do krajiny je z dnešního pohledu mimořádně kvalitní a celá trať dnes zcela přirozeně splývá s okolím (obr. 2).

Původně jednokolejný most byl postaven v letech 1871–1872 jako součást tzv. Pražské spojovací dráhy, spojující nádraží dráhy císaře Františka Josefa (dnešní hlavní nádraží) a nádraží České západní dráhy (dnes Praha Smíchov). V roce 1901 byl nahrazen dnešním dvoukolejným mostem.⁶ Je rovněž důležitou pěší spojnici Výtoně a Smíchova. Most byl zároveň němým svědkem zásadní proměny nejbližšího okolí, kdy původní dřevařskou osadu Podskalí nahradila vlivem asanačních zásahů

moderní nábrežní třída, včetně kamenných nábrežních zdí a náplavek. Trojice polí s ocelovými trémovými nosníky a parabolicky zakřivenými horními pásy o rozpětí 72 metrů se během času stala neodmyslitelnou součástí vltavského panoramatu Prahy, tvořící pomyslnou vizuální podnož Vyšehradu a kulisu pražských náplavek, jednoho z nejvyhledávanějších volnočasových prostorů moderní Prahy (obr. 3).

Výše zmiňovaná Pražská spojovací dráha, dokončená roku 1872, spojila do té doby samostatná pražská nádraží. Vybudovala ji jako „podmíněnou investici“ společnost Dráhy císaře Františka Josefa spolu s tratí České Velenice – Praha.⁷ Převážná část této spojovací dráhy je trasována nuselským údolím říčky Botiče. Trasování dráhy původně řídko osídleným údolím pod pražskými hradbami ovlivnilo jeho pozdější urbanistickou strukturu. Zástavba atraktivní lokality na okraji centra města postupně doslova prorostla s původní tratí, již se okrajové řady činžovních domů téměř dotýkají. Nuselské údolí dnes představuje jedinečnou ukázkou vlivu technické infrastruktury na urbanizaci města přelomu 19. a 20. století (obr. 4).

Trasování České západní dráhy údolím řeky Berounky, která spojila v roce 1862 Prahu s Plzní, je dnes učebnicovým příkladem vzájemného vlivu krajiny a železnice.⁸ Privátní společnost, vedená snahou o minimalizaci nákladů na umělé stavby železničního spodku, navrhla trasu dráhy s co největším přimknutím k původnímu terénu. Tím nepřímou přispěla k celkové

■ Poznámky

4 Dušan Josef, *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 1999, s. 294–295.

5 Ibidem, s. 411.

6 Ibidem, s. 309–310.

7 Krejčíř (pozn. 1), s. 96–98.

8 Ibidem, s. 88–89.



7

Obr. 7. Nelahozeveské tunely. Foto: Karel Hájek, 2013.



8

Obr. 8. Děčín, nádraží východ. Foto: Karel Hájek, 2016.

mu začlenění železnice do krajiny. Táhlé oblouky sledující tok řeky jsou z dálkových pohledů v celkovém přírodním rámci téměř „neviditelné“. Zároveň železnice mimořádně přispěla k celkovému rozvoji celého území, které se stalo vyhledávanou oblastí. Původní nevelká sídla podél tratě tvoří dnes téměř souvislou lineární zástavbu kvalitního a vyhledávaného příměstského bydlení (obr. 5).

Na trati Severní státní dráhy z Prahy do Podmokel, zprovozněné v roce 1851, se mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsi nachází trojice tunelů, podcházející v těsném sledu za sebou pískovcový masiv.⁹ Zatímco severní portál třetího z nich je ztvárněn v novorománském stylu, jižní vjezdový portál prvního tunelu byl ponechán bez úprav ve stabilizovaném skalním odřezu. Přestože se jedná o frekventovanou hlavní trať, její vedení podél břehu Vltavy nijak nenarušuje prostředí pískovcových útvarů, označovaných jako Lobečské skály. Tunely jsou dnes přirozenou součástí chráněného území a díky zpřístupnění tzv. Dvořákovou stezkou také jedním z atraktivních turistických cílů (obr. 7).

Jedním z krajinářských fenoménů jsou stromořadí vysazovaná podél významných cest. K nim samozřejmě patřily vznikající spojnice nových nádraží a stávajících měst či obcí. Tam, kde se tato stromořadí zachovala, představují dnes jedinečné přírodní prvky v intravilánu sídel. Příkladem může být impozantní alej platanů lemující přístupovou komunikaci k nádraží v Bayerisch Eisenstein, nacházející se několik desítek metrů za hranicí s Českou republikou, nebo neméně atraktivní jírovcové stromořadí oživující jinak zdevastovaný a nepříliš atraktivní přednádražní prostor v severočes-

ké Peruci. Také tyto nenápadné příklady dokládají nezanedbatelný vliv železnice na formování krajiny druhé poloviny 19. století (obr. 6).

Rozsáhlý areál východního nádraží v Děčíně byl vybudován v letech 1873–1874 společností Rakouské severozápadní dráhy. Kdysi významné pohraniční přechodové nádraží, kde zastavovaly rychlíky spojující sever a jih Evropy, je dnes využíváno pouze pro nákladní dopravu.¹⁰ Z větší části opuštěná „železniční krajina“ představuje spolu s impozantní nevyužívanou výpravní budovou typický brownfield. Území o rozloze přibližně 12 hektarů se přitom nachází v bezprostřední blízkosti centra města. Přípravovaný projekt rekonstrukce železniční tratě počítá s výraznou redukcí plochy kolejistě. Nové uplatnění uvolněných ploch je předmětem dalších úvah a hledání vhodného způsobu využití (obr. 6).

V současnosti probíhá řada přestaveb a modernizací, především hlavních „koridorových“ železničních tratí. Bohužel jsou během nich často zcela opomíjeny jiné než čistě technické aspekty provedení stavby. Stoletý vývoj a vazby na další, podél tratě vzniklé osídlení nejsou nijak zohledňovány. Začlenění liniové dopravní stavby do kulturní krajiny není vůbec posuzováno. Zjednodušené chápání potřeby vyhovět současným normativním požadavkům vede především k navrhování rozsáhlých protihlukových stěn, které se stávají jak vizuální, tak fyzicky nepřekročitelnou bariérou v území a přispívají k jeho výrazné fragmentaci.

Vedle modernizací a novostaveb v oblasti kolejových dopravních systémů je třeba z hlediska urbanismu zmínit ještě problematiku změny funkčního využití území. Mnohé plochy dříve sloužící dopravě jsou dnes opuštěné nebo přestávají z nejrůznějších důvodů sloužit svému původnímu účelu. Takové plochy je třeba z hlediska územního plánování velmi zodpovědně zhodnotit a snažit se najít pro ně nové

využití. V tomto procesu hraje nezastupitelnou úlohu vstřícný a osvěcovaný postoj současného vlastníka a uživatele, který by neměl sledovat pouze okamžitý finanční zisk z jejich prodeje. Samozřejmostí by měla být úzká spolupráce s územně plánovacími orgány za účelem koordinace rozvojových záměrů dané lokality a sídla. Teprve na základě kvalifikovaného zhodnocení a vytvoření alespoň rámcové představy o budoucím využití a podobě takového území je možno přistoupit k hledání dalších partnerů pro naplňování těchto cílů. Důležitou součástí úvodních studií je posouzení reálné hodnoty řešeného území z hlediska celkové velikosti a také vztahu k okolí. Pokud se jedná o větší území situované v centrální části města, může ve své podstatě jeho využití ovlivnit celý následný rozvoj sídla. Ze znalosti místních poměrů pak vyplývá rozhodnutí pro dané město nejvhodnější. Na rozsáhlých územích v centrálních zónách měst lze vytvořit nová městská centra s plnohodnotnou zástavbou městského typu a se zastoupením všech městotvorných funkcí, jakými jsou bydlení, obchod, kultura a vzdělávání, zeleň či doprava.

■ Poznámky

⁹ Ibidem, s. 71.

¹⁰ Jan Némec, *Děčín – železniční křižovatka českého severu*, Děčín 2007, s. 53–55.