



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Bakalářská práce

Výstavba železničních tratí na území Kraje Vysočina a její vliv na rozvoj území

Vypracoval: David Kudláček

Vedoucí práce: doc. RNDr. Stanislav KRAFT, Ph. D.

České Budějovice 2018

Prohlášení:

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 27. 4. 2018

.....
David Kudláček

Poděkování:

Na tomto místě bych chtěl poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce panu doc. RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, připomínky, čas i ochotu, které mi v průběhu této práce věnoval. Poděkování patří také mé přítelkyni za podporu a trpělivost a samozřejmě i rodině a přátelům, kteří mě po celou dobu mého studia plně podporovali.

Abstrakt:

KUDLÁČEK, D. (2018): Výstavba železničních tratí na území Kraje Vysočina a její vliv na rozvoj území. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 56 s.

Předkládaná bakalářská práce se zabývá problematikou výstavby železniční sítě v Kraji Vysočina a jejím následným vlivem na rozvoj území. V úvodu teoretické části je popsán vývoj železniční dopravy od jejího počátku až do současnosti. Dále je vysvětlen pojem dopravní dostupnost, následně jsou detailněji rozebrány jednotlivé prvky ovlivňující dopravní dostupnost. V teoretické části je dále popsán vývoj prostorové struktury sídelních systémů. Jako periodizace byl zvolen třístupňový model stadií, který vývoj dělí do tří kategorií: pre-industriální město, industriální město a post-industriální město. V závěru teoretické části nalezneme hypotézy této bakalářské práce. V metodologické části práce jsou uvedeny metody využívané pro výrobu grafů, tabulek a map, které byly využívány pro podložení výsledků výzkumu. Následně je zde popsána datová základna práce včetně jejích nedostatků. První úsek analytické části se zabývá porovnáním historického vývoje počtu obyvatel v jednotlivých krajích. Následuje výzkum zabývající se faktory, které tento vývoj ovlivnily a zda příčinou mohlo být zavedení železnice, dále je blíže analyzován Kraj Vysočina. Druhá podkapitola analytické části se zabývá skutečností, zda různá vzdálenost obcí od železnice měla v Kraji Vysočina vliv na vývoj počtu obyvatel. Jako určující kritérium byl zvolen bazický index. Dílčím cílem této práce bylo popsání urbanistického vývoje a vytvoření land use města Havlíčkův Brod. Toto město bylo vybráno, jako typický příklad průmyslového města, které se rozvinulo v důsledku zavedení železnice do měst.

Klíčová slova: železnice, historický vývoj počtu obyvatel, regionální rozvoj, industrializace, urbanizace

Abstract:

KUDLÁČEK, D. (2018): Construction of the railway network in the Vysočina region and its impact on the development of the area. Bachelor's thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, 56 p.

The following thesis deals with the subject of the construction of the railway in the Vysočina region and its subsequent impact on the development of the area. In the introduction to the theoretical part, the development of rail transport from its beginnings to the present is described. Explained here is the concept of accessibility and subsequently the various elements affecting road accessibility are discussed. Following that, still in the theoretical part, the further development of the spatial structure of settlement systems is described. A three-stage period model was chosen showing development divided into three categories: a pre-industrial city, an industrial city and a post-industrial city. At the conclusion of the theoretical part is the hypothesis of this thesis. The methodological section describes the methods used for the production of the graphs, tables and maps that were used to substantiate research results. Subsequently, the database work, including its limitations, is described. The first section of the analytical part deals with the comparison of the historical development of population in individual regions. This is followed by research into the reasons for this development and a further analysis as to whether the cause could be the introduction of railways in the Vysočina region. The second section of the analytical part deals with the influence that the varying distances from the railway network of different municipalities in the Vysočina region had on their population development. As a determining parameter, a base index was chosen. One of the aims of this thesis was to describe the creation and urban development of the land - use town of Havlíčkův Brod. This site was chosen as a typical example of an industrial town which has evolved as a result of the introduction of a railway to the town.

Keywords: railway, historical development of population, development of the area, industrialization, urbanization

Obsah

1.	ÚVOD A CÍLE PRÁCE	7
2.	TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE	9
2.1.	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	9
2.1.1.	HISTORICKÝ VÝVOJ ŽELEZNICE NA ČESKÉM ÚZEMÍ	10
2.1.1.1.	ÉRA DYNAMICKÉHO RŮSTU ŽELEZNICE	10
2.1.1.2.	ÉRA STAGNACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ	12
2.1.1.3.	SOUČASNÉ POSTAVENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	14
2.2.	DOPRAVNÍ DOSTUPNOST	17
2.2.1.	DEFINICE DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI	17
2.2.2.	MÍRY DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI	17
2.2.3.	FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOST	18
2.3.	VÝVOJ PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA	20
2.3.1.	PREINDUSTRIÁLNÍ MĚSTO	20
2.3.2.	PRŮMYSLOVÉ MĚSTO	21
2.3.3.	POSTINDUSTRIÁLNÍ MĚSTO	23
2.4.	HYPOTÉZY	25
3.	METODICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE	26
4.	ANALYTICKÁ ČÁST	29
4.1.	POROVNÁNÍ VÝVOJE POČTU OBYVATEL KRAJE VYSOČINA S OSTATNÍMI KRAJI ČESKÉ REPUBLIKY	29
4.2.	POROVNÁNÍ VÝVOJE POČTU OBYVATEL KATEGORIÍ OBCÍ S ROZDÍLNOU VZDÁLENOSTÍ OD ŽELEZNICE	33
4.3.	URBANISTICKÝ VÝVOJ MĚSTA HAVLÍČKŮV BROD	39
4.3.1.	PREINDUSTRIÁLNÍ OBDOBÍ	39
4.3.2.	OBDOBÍ ZAVEDENÍ ŽELEZNICE	42
4.3.3.	VÁLEČNÁ OBDOBÍ	43
4.3.4.	OBDOBÍ SOCIALISMU	47
4.3.5.	SOUČASNOST	49
5.	SYNTÉZA	53
6.	ZÁVĚR	55
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	57
	SEZNAM PŘÍLOH	63

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Podle Nováčka (2006) bylo v preindustriálním období rozmístěno obyvatelstvo především v oblastech s úrodnou zemědělskou půdou. Autor dodává, že od poloviny do konce 18. století docházelo k plošnému zvětšování městských i venkovských sídel, které bylo doprovázeno vysokým nárůstem počtu obyvatelstva. Během první poloviny 19. století byla započata výstavba železnice. Seidenglanz (2008) uvádí, že železnice sehrála ústřední roli v průběhu průmyslové revoluce a spustila procesy industrializace a suburbanizace. Industrializace zásadně změnila dosavadní každodenní život obyčejných lidí. Obecně lze říci, že současné rozmístění obyvatel a rozložení jádrových oblastí má základy v době, kdy docházelo k budování železnic a jejich zavádění do měst. To mělo za následek ekonomický rozvoj oblasti a s tím spjatý růst koncentrace průmyslových podniků a obyvatel v blízkosti železničních tratí. Právě proto lze železnici považovat za jeden z hlavních iniciátorů migrace obyvatelstva. Současně i vývoj a formování hierarchické struktury sídel Kraje Vysočina lze spojovat zejména s dynamickým rozvojem železniční dopravy (Kunc, Krylová 2005). Po první světové válce lze zaznamenat pozvolný úpadek významu železnice, jehož příčinou byl postupný vzestup silniční dopravy. Silniční dopravě železnice nedokáže konkurovat cenou, rychlostí ani flexibilitou. V současnosti je železnice využívána především k přepravě materiálu. Určitý pozvolný růst významu železniční dopravy lze podle Seidenglanze (2008) pozorovat v souvislosti se zaváděním intermodální přepravy zboží a materiálů.

Bakalářská práce vychází z výše uvedených poznatků, konkrétně se zabývá vlivem výstavby železnice na regionální rozvoj v Kraji Vysočina. Tato práce navazuje na předchozí výzkum v rámci diplomové práce Nováčka (2006) a Kunc a Krylové (2005). Dále analyzuje, zda výstavba železnice na území kraje Vysočina měla za následek ekonomický i populační rozvoj této oblasti. Hlavní překážkou pro vytvoření bakalářské práce bylo získávání relevantních informací a dat především z počátku sledovaného období. Sledované období je vymezeno rokem 1869, kdy proběhlo první moderní Sčítání lidí a domů a rokem 2011, kdy proběhlo dosud poslední sčítání. Jako základní pramen pro hlavní část výzkumu byl využíván Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2011 (2011).

Úvod analytické části se zabývá porovnáním historického vývoje počtu obyvatel v jednotlivých krajích. Dále výzkum posuzuje, kterými faktory byl vývoj ovlivněn a zda jednou z dominantních příčin mohlo být zavedení železnice. V tomto ohledu je Kraj Vysočina specifický, neboť zde nárůst obyvatelstva nebyl oproti ostatním krajům tak výrazný a rovněž

pokles počtu obyvatel po druhé světové válce nebyl tak zřetelný. Druhá podkapitola analytické části se zabývá otázkou, zda vzdálenost od železnice měla v Kraji Vysočina vliv na vývoj počtu obyvatel. Jako určující kritérium byl zvolen bazický index. Toto kritérium je sledováno u deseti kategorií, a to u měst a obcí ležících přímo na železnici, u měst a obcí ležících do 5 km od železnice (rozděleno po půl kilometru) a u měst a obcí vzdálených více jak 5 km od železnice. Hranice 5 km je podle Hlavačky (1990) považována za vzdálenost, kterou byli lidé ochotni za dopravou cestovat. Dalším cílem práce je popsat urbanistický vývoj a vytvořit land use města Havlíčkův Brod. Stejně jako u dalších větších měst lze i u Havlíčkova Brodu předpokládat, že se významně projevila výstavba železnice a zlepšující se infrastruktura jako určující faktor ve vývoji zástavby a počtu obyvatel. Pro ověření těchto skutečností jsou vytvořeny land-use mapy.

2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

Následující kapitola představuje teoreticko-metodologický základ bakalářské práce. Úvod teoretické části popisuje význam železniční dopravy, a to zejména v časovém kontextu, od historického významu až po současnost. Následuje podkapitola věnovaná dopravní dostupnosti, její podstatě a také faktorům, které ji ovlivňují. Poté následuje část teoretických východisek popisující vývoj struktury měst před, během a po průmyslové revoluci. Tuto kapitolu uzavírají hypotézy.

2.1. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava se řadí mezi hlavní druhy dopravy, kdy je doprava uskutečňována mezi dvěma místy po železničních tratích. Železniční dopravu dělíme na osobní a nákladní. Tento druh dopravy sehrál ústřední roli v době velké průmyslové revoluce. Důsledkem budování železnic, které proběhlo mezi léty 1830 až 1900, byl proces industrializace (předprůmyslová společnost se mění na průmyslovou) a proces urbanizace (stěhování obyvatel do měst). Vlivem rozvoje železniční sítě rostla koncentrace obyvatel a průmyslových podniků v blízkosti tratí (Seidenglanz 2008). V bezprostřední blízkosti železnice nastával v tomto období největší ekonomický rozvoj.

Od dvacátých let 20. století se však rozvoj železnic začal pozvolna zpomalovat. Důvodem byl postupný vzestup konkurenční silniční dopravy. Další růst silniční dopravy v 50. a 60. letech způsobil, že ve vyspělých zemích započal proces magistralizace - rušení méně využívaných železničních tratí a posilování pouze nejvýznamnějších železničních uzlů.

Seidenglanz (2008) jako příklad uvádí Velkou Británii, kde v tomto období bylo zrušeno 30% tratí z celé železniční sítě. I přes tento pokles si železnice udržela významnou pozici až do současnosti. V současné době se železniční doprava využívá především k přepravě nákladů na střední a velké vzdálenosti. Velký potenciál má železnice v rámci intermodální nákladní dopravy (způsob přepravy zboží, který využívá vzájemné spolupráce různých druhů dopravy) a v některých státech i v případě osobní dopravy (např. Rusko, Japonsko). V tomto případě má železnice největší potenciál jako rychlé příměstské a meziměstské spojení.

Mezi hlavní přednosti železniční dopravy patří relativně velká bezpečnost, dostupnost a schopnost najednou přepravit velké množství materiálu a osob na střední a velké vzdálenosti. Další výhodou železnice je nižší produkce emisí CO₂, která je v současné době často

diskutovaným tématem. Mezi nevýhody železnice lze zařadit nízkou efektivnost (efektivní je pouze při přepravě většího množství nákladů), dále rychlost přepravy, která je ve srovnání s leteckou dopravou mnohem nižší. V neposlední řadě je nevýhodou velmi zanedbaný stav infrastruktury a dopravních prostředků (lokomotiv a vagónů), což přináší vysoké náklady na údržbu, opravu a modernizaci.

2.1.1. HISTORICKÝ VÝVOJ ŽELEZNICE NA ČESKÉM ÚZEMÍ

V této kapitole je popsána historie železnice na českém území. Počátky české železniční sítě lze nalézt již v první polovině 19. století. Budování železnic přineslo možnost přepravy většího množství zboží nebo cestujících, hospodářský rozvoj a technické inovace. Tento efekt se pozitivně projevil i na Českých zemích.

2.1.1.1. ÉRA DYNAMICKÉHO RŮSTU ŽELEZNICE

Jak uvádí Kyncl (2006) za počátek železnice na českém území se považuje rok 1825, kdy započala výstavba první koněspřežné kolejové trasy na území tehdejší Habsburské říše (i na celém světě). Tato trasa byla uvedena do provozu o tři roky později v roce 1828 a spojovala město České Budějovice s rakouské město Linec. V období 1828 - 1830 byla vybudována další koněspřežná železnice spojující města Praha – Kladno – Lány.

Železnici, stejně jako mnohá jiná odvětví, zasáhl vynález parního stroje. Podle Brinkeho (1999) osvobodila železnice dopravu od závislosti na vodních tocích. Kromě Anglie, která byla čtvrt století před ostatními zeměmi, patřila tehdejší Habsburská říše k předním průkopníkům využívání železnice. V roce 1839 zahájila provoz první železnice na českém území, ta spojovala Brno, Břeclav a Vídeň (Pavlíček 2002). Další rozšiřování železnice vedlo k rozšíření trhu. Díky otevření nových železničních tratí se spousta měst a regionů stala dostupnější a otevřela se obchodu, to mělo za následek další rozvoj těchto měst a regionů. Jako příklad uvádí Kraft (2015) velmi rychle se rozvíjející města Olomouc, Ostrava, Děčín, České Budějovice a Cheb. Železnice se stala nejvyužívanější dopravou, jedinou konkurencí byla přeprava koňskými povozy nebo říční doprava (Tomeš, Pospíšil 2006).

V období mezi roky 1842 – 1854 byly položeny tři významné tratě. Tou první byla tzv. Severní dráha císaře Ferdinanda, měřila 250 km a spojovala Olomouc s Prahou přes Kolín. Tato trať byla vybudována rakouskou železniční a těžební společností za účelem propojení Dolních Rakous s oblastí západní Haliče, která byla bohatou zásobárnou tolik nedostatkového

černého uhlí a soli (Kotrman 2001). Roku 1849 byla přistavěna druhá dráha spojující města Brno a Česká Třebová, tato trať měřila 91 km a původně měla sloužit jako doplňková dráha k hlavnímu tahu Vídeň - Olomouc - Praha. Tento předpoklad platil pouze do otevření trati. Díky své dobré geografické poloze se tato spojka ihned stala významným uzlem naší železniční sítě. Nejenže zkrátila cestu z Prahy do Brna a Vídně, ale Česká Třebová se díky své dobré geografické poloze, v blízkosti hlavního evropského rozvodí, stala vhodným místem pro překládání materiálu z lodí na vlakové soupravy, které zajišťovaly další rozvoz zboží. Poslední dráha měřila 490 km a vedla z Prahy do saských Drážďan. Kyncl (2006) uvádí, že okolo roku 1854 nastaly pro Rakousko – Uhersko horší časy, a tak se od výstavby nových tratí začíná upouštět. Problémy se prohloubily natolik, že Rakouské státní dráhy začal ovládat francouzský soukromý investor.

Mezi roky 1855 až 1865 začaly vznikat především železnice spojující ložiska uhlí s již existujícími trati (viz obr. 1). V tomto období vzniklo na českém území okolo 675 km tratí, většina z nich právě uhelná. Uhlí se v této době stalo přepravovaným artiklem číslo jedna, protože přeprava osob nebyla zdaleka tak finančně výhodná. Kromě uhelných dolů, docházelo také k připojování významných průmyslových oblastí.

Za etapu „železniční horečky“ Pavlíček (2002) považuje období mezi roky 1866 až 1878. Pro toto období je typické budování dlouhých železničních tratí. V této době bylo postaveno 3515 km železniční sítě a byly položeny základy pro současnou železniční síť. Tato výstavba byla většinou financována soukromými železničními společnostmi.

Koncem 19. století začal převažovat názor, že dálkové spoje jsou dostatečné a je potřeba stavět regionální tratě. Tato fáze se podle stádia vývoje dopravní sítě nazývá intenzifikace. Je pro ni typické rozšíření železniční sítě pomocí kratších lokálních tratí. Avšak tyto tratě nechtěly soukromé společnosti financovat z důvodu nejistoty navrácení kapitálu. Roku 1880 vzniká zákon zaručující podporu ze státního rozpočtu soukromým investorům. Ukázalo se, že budování těchto drah je opravdu neefektivní a proto roku 1905 byl zákon zrušen a další lokální železnice již nevznikaly (Kvizda, a kol. 2007).

Na přelomu 19. a 20. století byl zahájen proces zvaný „zestátnění“ železnic. To znamená, že významné železniční tratě byly vykoupeny státem. Tento proces započal především proto, aby stát kompletně držel vliv nad hlavními železničními tratěmi. Tomuto trendu odolalo jen několik velkých soukromých železničních společností a toto zestátnění drah trvalo až do začátku první světové války (Kvizda, a kol. 2007). Podle Tomeše, Pospíšila (2006) v tomto období příliš mnoho nových tratí nevznikalo. Docházelo především k ustálení železniční sítě, v některých případech dokonce k rušení málo ziskových tratí.

Obr. 1: Vývoj železniční sítě na území Českých zemí do roku 1960



2.1.1.2. ÉRA STAGNACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ

V době 1. světové války došlo k poničení a velkému opotřebení železničních tratí. Během války osobní přeprava takřka nefungovala, vše bylo upraveno pro potřeby vojenské mašinerie. V roce 1918, po vzniku Československé republiky, převzal železnice na českém území do správy stát. Tyto tratě byly podle Schreirera (2009) po skončení války v tragickém stavu. Celková délka železnice byla asi 11 000 km. I po roce 1918 dále pokračovalo zestátnění důležitých dosud soukromých železničních tratí. Mezi léty 1919 až 1929 klesla délka soukromých tratí z 5500 km na 2600 km (to činí přibližně 20 % ze všech železnic). V tomto období však neprobíhalo pouze zestátnění železnic, ale i výstavba nových drah, které měly za účel propojit západ a východ nově vzniklé republiky.

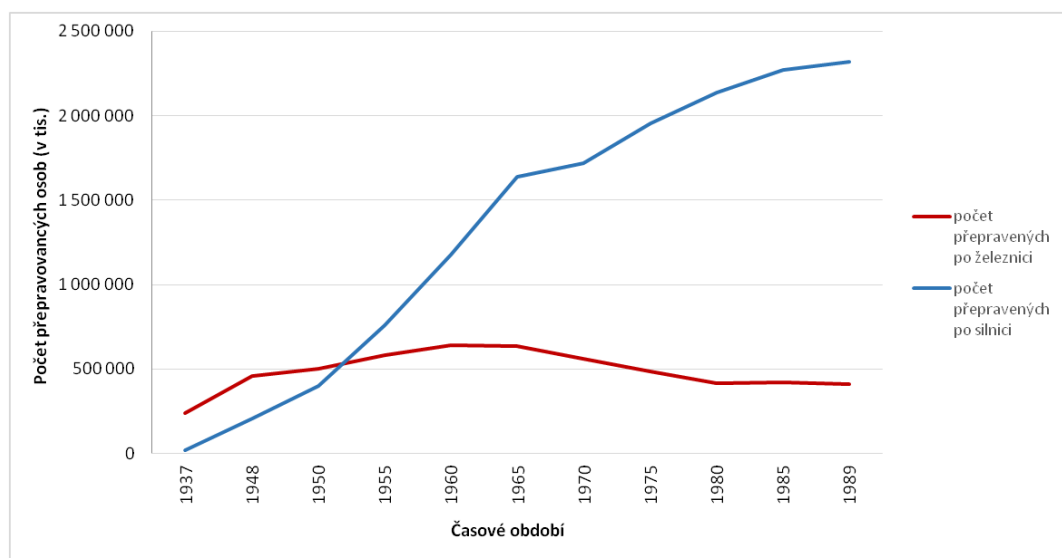
Schreirer (2010) uvádí, že ve dvacátých letech 20. století byly založeny Československé státní dráhy (ČSD), které zajišťovaly provoz státních i většiny soukromých drah. Se vznikem ČSD vzniklo také ministerstvo železnic, které bylo jejím nejvyšším státním úřadem. Zpočátku si Československé státní dráhy vedly velice dobře, významně je ale poznamenala velká hospodářská krize začátkem třicátých let 20. století. ČSD se do záporných čísel dostaly v roce 1933 a krize pokračovala i v následujících letech. Tento propad nebyl způsoben pouze dříve jmenovanou velkou hospodářskou krizí, ale i vzrůstajícím trendem silniční dopravy. Z důvodu

úsporných opatření docházelo k rušení ekonomicky neprosperujících linek. Do kladných čísel se ČSD vrátily těsně před druhou světovou válkou v roce 1937 (Tomeš, Pospíšil 2006).

V roce 1938 se Československé dráhy začaly potýkat s nově vznikající situací. Stejně jako Československá republika i ČSD musí po vydání Mnichovské dohody ustoupit hitlerovskému Německu a podřídit se Hitlerovi. ČSD přišly o několik set kilometrů železnice i nemalý počet lokomotiv a vagonů. Následující rok, po rozpadu Československa a následném vzniku Protektorátu Čechy a Morava a Slovenského štátu, dochází k zániku ČSD. Jejich roli převzaly tzv. Slovenské dráhy a Českomoravské dráhy, které podléhaly kontrole Německých říšských drah. Během druhé světové války sloužily tratě především pro vojenské účely, jako například pro převoz vojáků a zbraní nebo převoz pracovní síly. Válka československé železnice příliš neponičila. Roku 1945 byly vráceny do vlastnictví Československa. Dochází také k obnovení ČSD, které byly nově spravovány ministerstvem dopravy.

V roce 1948 se k moci dostává komunistická strana, jejíž opatření zpomalila dlouholetý propad využití železnice. Bylo to způsobeno dlouhodobým plánováním a dosahováním kvót. Počátkem padesátých let dochází ke vzniku několika nových tratí, např. Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Křižanov – Brno (viz obr. 1). Nástup komunistického režimu zapříčinil, že u nás nemusely dráhy bojovat tak tvrdě proti silniční dopravě, jako se tomu dělo v západní Evropě. Tam docházelo k omezování výstavby nových železnic a k modernizaci stávajících tratí. V sedmdesátých letech byly v západní Evropě uvedeny do provozu po vzoru Japonska vysokorychlostní železnice. Oproti tomu vykazovalo Československo a celý východní blok, kterého jsme byli součástí, opak. Do 70. let byla stále prosazována železnice na úkor individuální silniční dopravy, ale nedocházelo k žádné výrazné modernizaci (Kvizda, Pospíšil, Seidenglanz, Tomeš 2007). Od roku 1970 je patrný úbytek cestujících vlakem, kteří raději volí cestu autobusy. Tato skutečnost je patrná na následujícím grafu 1.

Graf 1: Vývoj počtu přepravovaných osob v letech 1937 - 1989



Zdroj: vlastní zpracování dle Kyncla, a kol. (2007)

2.1.1.3. SOUČASNÉ POSTAVENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

S pádem komunismu a zavedením tržní ekonomiky se změnil pohled na dopravní infrastrukturu. V současné době je česká železnice ve fázi tzv. „selektce“, což znamená, že převažuje proces modernizace, obnovy a zefektivnění stávajících tratí. Některé méně efektivní tratě bývají rušeny (př. Moravské Budějovice – Jemnice, 2011). V současné době probíhá modernizace a magistralizace tratí (snaha o co nejrychlejší propojení největších aglomerací). K modernizaci tratí dochází na 20 % železniční sítě, zbytek je pouze udržován. Tato úsporná opatření souvisí s upadajícím trendem využívání železniční dopravy. Významný vliv na tento úpadek má rostoucí trend suburbanizace a pokles významu průmyslu. Oproti tomu automobilová doprava nabízí větší komfort, rychlost, flexibilitu a další konkurenční výhody.

Modernizace tratí přilákala na trh i soukromé přepravce (např. RegioJet), kteří vytvářejí pro České dráhy na nejméně frekventovaných linkách značnou konkurenci především tím, že využívají nové moderní soupravy a nabízí většinou rychlejší spojení, protože dělají pouze minimum zastávek (zastavují pouze ve větších městech).

V současnosti leží na území České republiky 9 458 km železničních tratí, čímž se řadíme mezi země s největší hustotou železniční sítě na kilometr čtvereční v Evropě. Podle Krafta (2015) je současná česká železniční síť na našem území rozmístěna nerovnoměrně (viz obr. 2). Největší koncentrace železničních tratí nalezneme v severní části Čech a Moravy. To je dáno následkem industrializace těchto regionů v 19. a 20. století. Naopak regiony s nejnižší hustotou železniční sítě

nalezneme především v jihozápadních Čechách a v centrální části České republiky. Tento fakt je ovlivněn především menší mírou industrializace, řídkým osídlením a polohou mimo hlavní rozvojové osy.

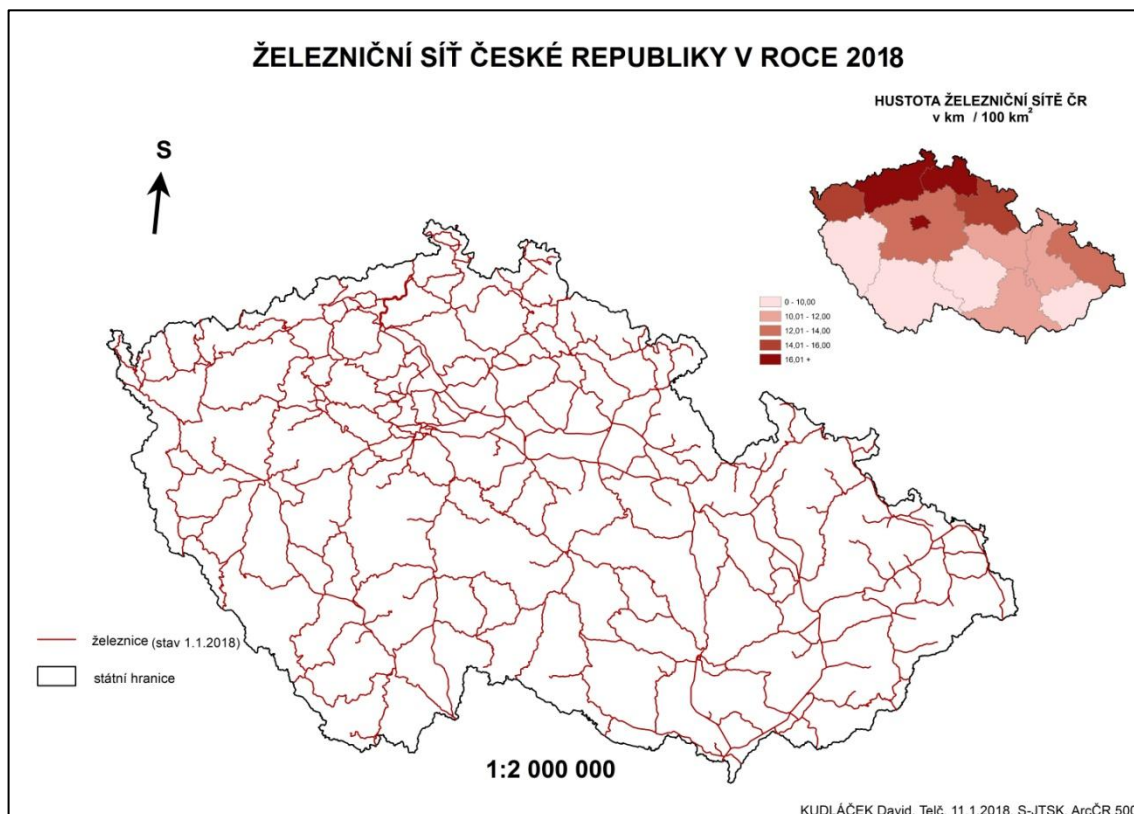
Česká železniční síť se skládá ze 4 hlavních koridorů, na nichž dochází k modernizaci a dva čekají na svojí dostavbu (viz tab. 1). Následkem velké finanční náročnosti byl časový horizont pro dostavění již dvakrát posunut, nejprve z roku 2010 na rok 2012, později z roku 2012 na rok 2016, ale ani tento termín nebyl dodržen.

Tab. 1: Tranzitní železniční koridory na území České republiky

I.	Berlín – Drážďany (NĚM) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Vídeň (RAK) / Bratislava (SR)
II.	Varšava – Katowice (POL) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav s odbočkou větví – Přerov – Olomouc – Česká Třebová
III. (rozestavěn)	Frankfurt nad Mohanem (NĚM) – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava- Mosty u Jablunkova – Žilina (SR)
IV. (rozestavěn)	Berlín – Drážďany (NĚM) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – Linec (RAK)

Zdroj: vlastní zpracování dle Tikmana, Vachtla (2010)

Obr. 2: Železniční síť České republiky v roce 2018



2.2. DOPRAVNÍ DOSTUPNOST

2.2.1. DEFINICE DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI

Dopravní dostupnost, cizím slovem akcesibilita, se skládá z anglických slov acces (přístup) a ability (schopnost), v překladu tedy schopnost přístupu (El-Geneidy, Levinson 2006; in Kylián 2009). Lze říci, že je určující pro kvalitu života a rozvoj daného regionu. Seidenglanz (2011) definuje dopravní dostupnost v obecném smyslu jako obtížnost/snadnost, s níž mohou být z jednoho místa do druhého dosáhnuty určité aktivity.

Kvalitní dopravní dostupnost je jeden z hlavních předpokladů k ekonomickému rozvoji celého regionu. S tím souvisí fakt, že kvalitní akcesibilita napomáhá i k nárůstu počtu obyvatel na úkor nedalekých obcí (Chvátal 2013). Místa s lepší dostupností si vybírají především rodiny s dětmi, aby rodiče mohli snadno dojíždět do práce a jejich děti do škol.

Podle Horáka a kol. (2008) patří studium dopravní dostupnosti k velice často sledovaným a vyžadovaným nástrojům prostorové analýzy (př. trh práce). Studiu dopravní dostupnosti se geografové začínají usilovně věnovat od 2. poloviny 20. století. Výsledky analýz slouží například při analýzách regionálního rozvoje, logistické analýze dopravní sítě, či funkčnímu vymezení regionálního trhu práce a další (Hudeček a kol., 2011).

Kylián (2009) považuje za „zlatá léta“, co se týče analýz dopravní dostupnosti, 90. léta 20. století. Toto období bylo významně ovlivněno dynamickým rozvojem geoinformačních systémů. Tehdy vzniklo velké množství přístupů a z toho i vyplývající metody či míry analýzy dostupnosti. Jako příklad kartografického vyjádření dostupnosti si lze uvést kartogramy, kartodiagramy, radiální anamorfózy atd. Jako příklad autorů, jenž se dopravní dostupností zabývají lze uvést Guerse a van Ecka (2001) nebo Handyho s Niemeirem (1997), z českých autorů Maradu (2006, 2010), Krafta (2007), Seidenglanze (2011), a další.

2.2.2. MÍRY DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI

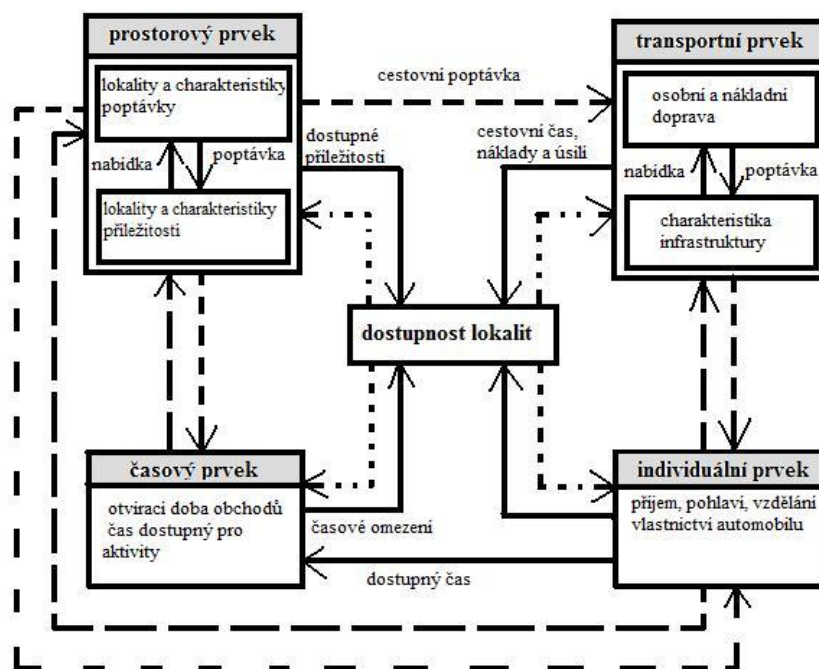
Horák a kol. (2008) dělí dopravní dostupnosti podle použité metriky na metrické, topologické, cenové, vážené a ostatní. Metrické míry dostupnosti zohledňují prostou vzdálenost mezi dvěma body. Tyto míry lze dále rozdělovat na přímou míru dostupnosti, míru cestovní dostupnosti a míru časovou. Míra přímé dostupnosti euklidovské využívá pouze vzdušné (euklidovské) vzdálenosti, lze ji tedy vypočítat ze souřadnic vybraných míst. Nejhorší dostupnost bude mít místo s největší hodnotou euklidovské vzdálenosti. Tato míra dostupnosti se využívá

např. při plavbě lodí. Cestovní dostupnost je nejkratší vzdálenost mezi body A a B po komunikaci v dopravní síti. Srovnáním přímé dostupnosti a cestovní dostupnosti získáme ukazatel deviatility (křivolakost dopravní cesty - je ovlivněna reliéfem, dopravním prostředkem atd.). Časová dostupnost vyjadřuje celkovou dobu cestování z bodu A do bodu B. Nejlepší časovou dostupnost má uzel s nejnižší hodnotou. Topologické míry dostupnosti jsou založeny na využití teorie grafů. Je sledována akcesibilita jednotlivých uzlů do všech ostatních uzlů prostřednictvím existujícího přímého nebo nepřímého spojení. Dělí se na přímou a nepřímou. Přímá topologická dostupnost vyjadřuje celkový počet sousedících uzlů v grafu. Místo s největším počtem sousedů (sousedících uzlů) má nejlepší přímou topologickou dostupnost. Při nepřímé topologické dostupnosti jsou vzdálenosti mezi uzly vyjadřovány počtem hran na nejkratší cestě mezi nimi. Nejlepší nepřímou topologickou dostupnost bude mít místo s nejnižší hodnotou. Podle teorie grafů se bude jednat o střed grafu. Cenová míra dostupnosti u veřejné hromadné dopravy je určována cenou za přepravu mezi dvěma místy. Cena může být ovlivněna druhem dopravy, počtem přestupů a různými slevami na jízdném (student, důchodce). V případě individuální dopravy se vedle výběru dopravního prostředku sleduje také spotřeba pohonných hmot a můžeme sem zahrnout i opotřebení dopravního prostředku. Vážené míry dostupnosti využívají všechny geografické objekty, které představují zdroje (resp. cíle) toků za rovnocenné a mají stejnou reálnou váhu. Z tohoto důvodu prvním rozšířením uvedených modelů je zahrnutí atraktivita centra (místa), do kterého cestujeme.

2.2.3. FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOST

Dalo by se říci, že hodnocení a výzkum akcesibility je velmi subjektivní a záleží tedy na osobním pohledu, preferencích a přístupu osoby, která dopravní dostupnost zkoumá (Michniak, 2002). Jiný pohled na dopravní dostupnost budou mít dopravní geografové, jiný geografové služeb, jiný ekonomové. Po době, kdy byla akcesibilita hodnocena na základě fyzicko-geografického prostředí, se lze v současnosti setkat s mnoha různými faktory (prvky) jež ji ovlivňují. Seidenglanz (2011; in Chvátal 2013) ovlivňující prvky dělí na: transportní, prostorový, časový a individuální. Prvek transportní je určován dopravními systémy a jeho charakteristikami. Za druhé jde o prvek prostorový (geografický), který odráží charakter, velikost, kvalitu a rozložení aktivit v prostoru. Třetí je prvek časový, je určen časovou dostupností jednotlivců a dosažitelností konkrétních aktivit. Posledními prvky jsou prvky individuální, jedná se o schopnost mobility a individuální potřeby jednotlivců. Na obr. 3 je znázorněno, jak jsou prvky navzájem propojeny a co vše je ovlivňuje.

Obr. 3: Komponenty dopravní dostupnosti



Zdroj: převzato z Geurs, van Eck (2001; in Kylián 2009)

Akcesibilita určitého místa je výsledkem fungování těchto čtyř prvků. Akcesibilita zároveň ovlivňuje komponenty i zpětnou vazbu. Jedná se o lokalizační faktor pro obyvatele a podniky (prostorový prvek), ovlivňuje cestovní poptávku (cestovní prvek), čas potřebný pro aktivitu (časový prvek) a lidské sociální a ekonomické příležitosti (individuální prvek).

2.3. VÝVOJ PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA

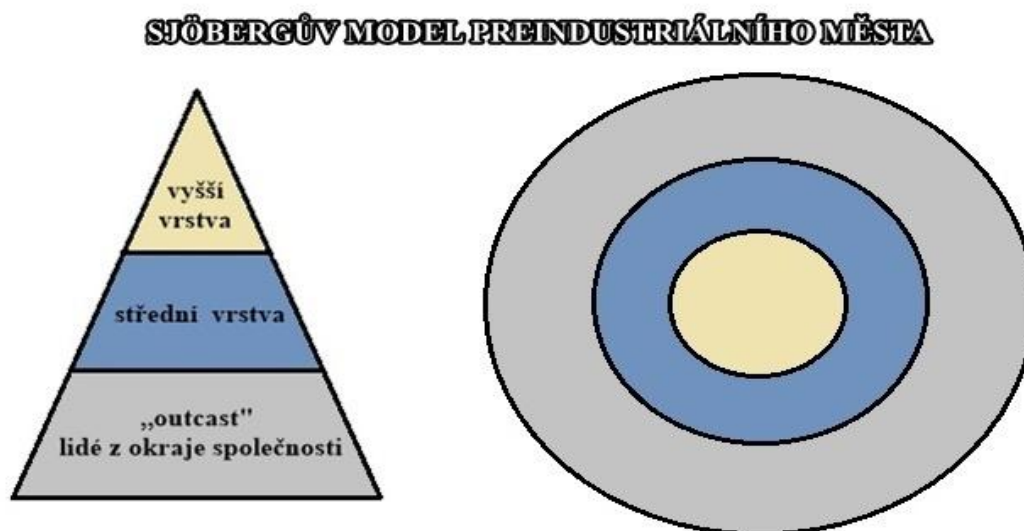
Tato podkapitola je věnována prostorovým změnám, ke kterým docházelo ve struktuře města během průmyslové revoluce. Popis změn je proveden na základě třístupňového modelu Herberta a Thomase (1997), který města dělí na tři vývojové etapy (preindustriální – industriální – postindustriální) podle typické populační velikosti, geografického významu a vzájemné propojenosti.

2.3.1. PREINDUSTRIÁLNÍ MĚSTO

Podle Mulíčka (2008) měla většina preindustriálních sídel maximálně 100 000 obyvatel, pouze ta největší tuto hranici překonala (např. Córdoba, Bagdád, atd.). Další nárůst obyvatel byl pozvolný, což bylo dáno vysokou mírou úmrtnosti. Dopravní prostředky jsou na nejnižší úrovni (pěší doprava, koňské povozy), stejně jako dopravní infrastruktura. Města lze označit za kompaktní, ve většině věcí soběstačná (plnila roli obchodní, obrannou, politickou a další), obchodní vztahy mezi městy byly ojedinělé. Mezi předpokládané oblasti vzniku měst v tomto období patří místa s dostatečně kvalitními přírodními podmínkami, jako například území Mezopotámie a okolí řeky Nilu. V rámci Evropy neměly zásadní vliv přírodní podmínky, ale spíše dálkový obchod. Proto se většina těchto měst nacházela na pobřeží, příkladem mohou být Antverpy či Amsterdam.

Podle Sjobergova modelu města (in Mulíček 2006) došlo v tomto období k jasné segregaci obyvatel do tří tříd (viz obr. č. 4). Nejvyšší třídu tvořila šlechta a duchovní, druhou tvořila nižší třída (rolníci, řemeslníci) a poslední třídu představovali obyvatelé stojící na okraji společnosti (tzv. outcasts). Postavení ve společnosti také jasně vymezovalo prostor ve městě. Elita se viditelně vyčleňovala od ostatních, většinou do fyzicky oddělené části města (hrad, zámek, kostel). Toto místo bývalo symbolem politické nebo náboženské moci. Prostor mimo centrum byl rozdělen většinou podle profese či etnika a pobývali zde příslušníci nižší třídy, na úplném okraji města většinou žili lidé z okraje společnosti.

Obr. 4: Sjöbergův model preindustriálního města



Zdroj: vlastní zpracování dle Gideonsjöberg (2013)

2.3.2. PRŮMYSLOVÉ MĚSTO

Podle Homerové (2012) průmyslový rozvoj rozpoutal první migrační vlnu, lidé se začali stěhovat z venkova do průmyslových měst ve vlastní zemi nebo do zahraničí. V počátečních fázích průmyslové revoluce se města rozšiřovala v blízkosti surovinových zdrojů. Do tohoto období klademe počátky ekonomické provázanosti měst v důsledku rozvoje železniční a vodní dopravy. Jako příklad typického průmyslového města si můžeme uvést Manchester, města v Porúří nebo rakousko-uherské Brno. Tento věk je spojován s procesem industrializace. Feudální společnost se měnila na kapitalistickou, což vedlo k vytvoření nové formy města. Vnitřní struktura průmyslového města byla ovlivněna především nástupem nových společenských tříd a s tím spojenou i novou formou života (spotřební společnost, vzdělání atd.). Mulíček (2006) v souladu s Marxovou teorií rozděluje společnost na dvě základní třídy. Na třídu vlastníků kapitálu (tzv. průmyslová buržoazie), která investovala kapitál do pracovní síly za účelem výtěžku, a na třídu pracujících, kteří prodávají svoji práci (tzv. dělnictvo).

Nástup kapitalismu změnil i pohled na bydlení a půdu, ty se staly předmětem obchodu a majetkem, podle kterého se určovalo bohatství občana. Zřetelná byla změna v případě bydlení, lidé začali upouštět od vlastnictví domů, bydleli pouze v chůzi dostupné vzdálenosti od továrny v levných nájemných bytech. Po zavedení levné hromadné dopravy dělníci začali za práci dojíždět. Existovaly továrny poskytující pronájem firemního bytu pro své zaměstnance i v bezprostřední blízkosti fabriky. Zpravidla se skupiny dělníků koncentrovaly blízko sebe a tak

začaly vznikat dělnické čtvrti, stejně jako se koncentrovali nejchudší občané do oblastí tvořících slamy (Mulíček 2008).

Ve většině případů docházelo ke změně významu centra města. To začalo mít ryze ekonomický charakter, stalo se centrem obchodu a komerčním srdcem města. Nová elitní třída se začala přesouvat blíže na periferii. Typickým rysem průmyslového města bylo i zvětšování sociálních rozdílů mezi jednotlivými třídami (Mulíček 2006).

Podle Dubovské (2015) bylo jedním ze základních faktorů změn průmyslového města zavedení železnice. Železniční doprava je považována za nejstarší plně mechanizované odvětví dopravy, a proto mělo velký vliv při budování nových průmyslových měst. Rozvoj železnice v 19. století znamenal tudíž i velký rozvoj jednotlivých sídel a regionů. Železniční síť spojovala regiony a města navzájem, a také umožňovala výměnu zboží a rozšíření obchodu. Regiony, města a vesnice, do nichž železnice byla přivedena, procházely populačním a stavebním rozvojem. Výstavba nádraží v mnohých případech znamenala změnu podoby města. Stavby železničního nádraží bývaly ve své době nejkrásnějšími budovami ve městě a do jejich výstavby byly investovány nemalé finanční prostředky. Poté se stavbami začal zaplňovat prostor mezi nádražím a centrem města. V okolí železniční tratě se začali usazovat v mnohých případech železniční dělníci, kteří trať stavěli. Dále v okolí tratě vznikaly nové továrny, do kterých byly zaváděny vlečky. Zavedení těchto kolejí bylo klíčové pro mnohé činnosti spojené s výrobou (Kunc, Krylová 2005). Zavedení železnice mělo přímý vliv na přesun obyvatel z venkova do měst a přispělo tak k rozvoji urbanizace českých měst.

Přesnější rozložení aktivit v průmyslovém městě ukazuje Burgessův koncentrický model. Obr. 5 zobrazuje koncentricky se vyvíjející město, které se skládá z pěti částí. Jedničkou je označeno jádro, kde probíhá většina sociálního, obchodního a kulturního života. Nemovitosti zde mají nejvyšší hodnotu, proto zde budovy vlastní jen ty nejbohatší firmy (banky, obchody). Většinou platí, že se jedná o místo s největší koncentrací obyvatel. Číslem dvě je označována tzv. zóna přechodu. Hodnota pozemku postupně klesá. Původně se jednalo o obytnou zónu, s rozvojem průmyslu však tuto funkci ztrácí a postupně zde docházelo také ke koncentraci průmyslu. V tomto místě se nachází široké spektrum populace, spíše se ale jedná o nižší vrstvy. V případě postupu na sociálním žebříčku se lidé okamžitě stěhují do jiné zóny. Číslo tři označuje bydlení pracujících. Zde žijí většinou lidé, kterým se povedlo opustit nižší vrstvu, jsou ekonomicky soběstační, ale využívají snadné dostupnosti práce (dělnická třída). Obytná zóna pro střední vrstvu obyvatel je v modelu označena číslem čtyři. Zde jsou postaveny soukromé domy, ale i kvalitní nájemné bydlení a pro komfortnější způsob usnadnění života zde nalezneme vysokou koncentraci služeb. Poslední zóna s číslem pět je oblast dojížděky, patří sem satelity

a předměstí, které jsou vzdáleny od centra města 30 až 60 minut. Žijí zde obyvatelé z vyšší společnosti s vysokými nároky na bydlení, kteří si mohou dovolit každý den za prací dojíždět (Mulíček 2006).

Obr. 5: Burgessův koncentrický model průmyslového města



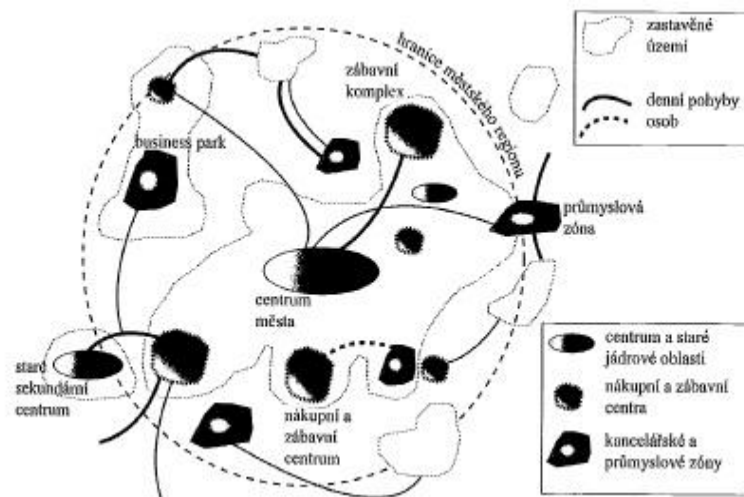
Zdroj: vlastní zpracování dle Lewishistoricalsociety (2010)

2.3.3. POSTINDUSTRIÁLNÍ MĚSTO

Po druhé světové válce se z průmyslových měst stávají města postindustriální. Podle Bella (in Mulíček 2006) se jednalo o přechod průmyslové společnosti k post-průmyslové. Bell také určil charakteristické změny. Za prvé se jednalo o změny v ekonomice, kde byla vyzdvižena role služeb. Za druhé dochází ke společenským změnám, je posilována role profesních a technologických tříd. Za třetí je kladen větší důraz na výzkum a vývoj a v neposlední řadě se zvyšuje důraz na technologie a význam informací (Mulíček 2006).

Podle Phelpse a Ozawy (2003; in Mulíček 2008) byl hlavním procesem změn postindustriálních měst rozptyl, ať už se jedná o rozptyl prostorový nebo hodnotový. Znakem těchto měst se stalo značné, nepravidelné, skoro až chaotické rozmístění služeb, bez známek centrality. Dále dochází k oslabení vztahu mezi centrem a ostatními částmi města. Vznikají a rozvíjí se sekundární centra (viz obr. 6). Město ztrácí komunitní charakter, díky rozvoji dopravy a komunikací. Rozvoj telekomunikací zapříčinil neutralizaci vlivu vzdálenosti na lokalizaci aktivit (Mulíček 2008).

Obr. 6: Schematické rozložení postindustriálního města



Zdroj: převzato z Mulíček(2008)

2.4. HYPOTÉZY

Podle Seidenglanze (2008) spustilo budování železnic v období mezi léty 1830 až 1900 proces industrializace (preindustriální společnost se mění na industriální) a proces urbanizace. To znamená, že s rozšířením železniční sítě rostla koncentrace obyvatel a průmyslových podniků v blízkosti tratí. S tímto se ztotožňují i Marada, Květoň a Vondráčková (2006), kteří dodávají, že největší ekonomický rozvoj územních celků probíhal v bezprostřední blízkosti železnice. Na základě těchto tvrzení byla stanovena hypotéza č. 1, že v obcích Kraje Vysočina, kde bylo zbudováno železniční nádraží nebo železniční zastávka, bude v následujících letech znatelně větší nárůst počtu obyvatel. S rostoucí vzdáleností obce od železnice lze předpokládat pokles růstu počtu obyvatel. Pro potvrzení hypotézy byly zkoumané vzdálenosti rozděleny po 0,5 kilometru. 5 km je podle Hlavačky (1990) považováno za vzdálenost, kterou byli lidé ochotni za dopravou cestovat. Minimální vliv železnice na počet obyvatel lze předvídat u obcí od ní vzdálených více než 5 km.

Podle Dubovské (2015) zaznamenala železniční doprava od druhé poloviny 19. století významný rozvoj. Vesnice a města, kudy železnice procházela, prošla také významným populačním a stavebním rozvojem. Podle Kunce a Krylové (2005) v blízkosti železnice začaly vznikat továrny, do kterých v mnohých případech byly zavedeny železniční vlečky pro účely spojené s výrobou. Se vznikem nových továren rostl i počet obyvatel ve městech. S tím je spjatá i výstavba nových rodinných domků, následně sídlišť. S rostoucí vzdáleností území od železnice lze předpokládat procentuální pokles zastoupení průmyslových ploch. Pro výzkum hypotézy č. 2 bylo vybráno město Havlíčkův Brod, jako typický příklad průmyslového města v rámci Kraje Vysočina, které se rozrostlo po zavedení železnice do města.

3. METODICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

Tato kapitola se bude zabývat datovou základnou práce a následně metodikou zpracování dat při naplňování cílů práce. Následuje popis metod a využívaných zdrojů pro vypracování jednotlivých kapitol teoretické i analytické části práce.

Bakalářská práce zabývající se vlivem výstavby železničních tratí na rozvoj území v Kraji Vysočina, doplňuje předchozí výzkum dr. Nováčka, který se obdobnou tematikou zabýval ve své diplomové práci v roce 2006. Na rozdíl od zmiňované práce se tato bakalářská práce ve svém výzkumu zabývá všemi obcemi v Kraji Vysočina a vliv železnice sleduje v intervalech po 0,5 km. Výzkum je doplněn o historický vývoj města Havlíčkův Brod, který má lépe demonstrovat vliv železnice na ekonomický a populační rozvoj obce.

Prvním úkolem při vypracování této práce bylo stanovit jasné hranice sledovaného území, v našem případě Kraje Vysočina. Tyto hranice byly určeny podle zákona č. 129/2000 Sb. Nutno říci, že hranice kraje se dlouhodobě vyvíjely. Kraj Vysočina fakticky existuje až od 1. 1. 2000, kdy došlo k reorganizaci krajů.

Teoretická část práce vznikla syntézou domácí i zahraniční literatury. Text byl doplněn o graf, který byl vytvořen v programu Microsoft Office Excel 2007. Data pro tyto graf byla převzata z práce Kyncla a kol. (2007). Dále je text doplněn o mapové výstupy, které byly vytvořeny v programu ArcMap 10. 2. Datové informace pro tyto mapy byly převzaty z Atlasu Československých dějin (1965).

Pro první úsek analytické části, který se zabývá vývojem celkového počtu obyvatel Kraje Vysočina a jeho porovnáním s ostatními kraji, byl jako hlavní pramen využíván Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2011 (2011) a Atlas Československých dějin (1965). I v této části byl využíván k tvorbě grafů programu Microsoft Office Excel 2007. Tato kapitola byla zařazena pro lepší představu, jak je populační vývoj Kraje Vysočina oproti ostatním krajům atypický.

Druhý úsek analytické části se zabývá vlivem výstavby železnice na vývoji počtu obyvatel v jednotlivých kategoriích. Tato část výzkumu měla potvrdit či vyvrátit hypotézu č. 1. Jako datový fond byl využíván Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2011 (2011). Pro tvorbu tabulek a grafů byl využíván program Microsoft Office Excel 2007. Do výzkumu bylo zahrnuto všech 704 obcí, které v současnosti leží v kraji Vysočina. Při výzkumu musela být zohledněna velikost jednotlivých obcí. U menších obcí okolo 100 obyvatel nemusela být určujícím prvkem nárůstu obyvatel železnice. Z tohoto důvodu bylo přezkoumáno, do jaké míry mohl být nárůst počtu obyvatel ovlivněn přítomností železnice. Pro toto přezkoumání byla

využívána především práce Kuči (1997).

Nejprve byly obce rozčleněny do několika kategorií: na města a obce ležící na železnici, města a obce ležící do pěti kilometrů od železnice a na města a obce vzdálená více jak pět kilometrů od železnice. Obce ležící do 5 km od železnice byly navíc rozděleny po půlkilometrových úsecích. Hranice pěti kilometrů byla stanovena podle Hlavačky (1990), který považuje pět kilometrů za vzdálenost únosnou k cestování za dopravou. Dále bylo provedeno sledování počtu obyvatel a vytvoření bazického indexu mezi roky 1869 až 2011. Následovalo vytvoření aritmetického průměru z bazických indexů všech měst ve své kategorii. V poslední řadě probíhalo vyhodnocení výsledků.

Vzorec pro výpočet bazického indexu:

$$k'_i = \frac{x_i}{x_z} \times 100(\%)$$

k'_i = bazický index vybrané obce

x_i = počet obyvatel ve sledovaném roce

x_z = počet obyvatel v základovém roce

Vzorec pro výpočet aritmetického průměru:

$$\bar{k} = \frac{k'_1 + k'_2 + \dots + k'_n}{n}$$

\bar{k} = aritmetický průměr všech bazických indexů obcí

k'_n = suma bazického indexu v jednotlivých obcích

Hypotéza č. 1. byla zkoumána i druhou metodou. Při té byla města rozdělena do 4 velikostních kategorií podle počtu obyvatel v roce 1869 na 0 - 499 obyvatel, 500 - 1999 obyvatel, 2000 - 4999 obyvatel a 5000 a více obyvatel. Sledovaným parametrem byl určen procentuální nárůst či pokles počtu obyvatel, který obce zaznamenaly do roku 1910. Z tohoto hlediska byly obce rozděleny do pěti skupin: obce s extrémním poklesem (70 % a méně), obce s mírným poklesem (70–89 %), stagnující obce (90–109 %), obce s mírným nárůstem (100 - 129 %) a obce s extrémním nárůstem (130 % a více). I v tomto případě byl využíván bazický index poměru růstu počtu obyvatel. Pro výpočet byla využita data z Historického lexikonu obcí České republiky 1869 – 2011 (2011) a grafy byly vytvořeny v programu Microsoft Office Excel 2007.

Třetí úsek analytické části se zabývá detailněji urbanistickým vývojem města Havlíčkův Brod, typicky průmyslového města, jehož rozvoj nastal díky zavedení železnice do města. Pro popisnou část byla využita široká škála děl. Za nejvýznamnější prameny lze určit Kuču (1997), Sochra (1971) a Sochra, Sochrovou (1992). Pro mapové výstupy byl využíván program ArcMap 10.2. Data pro tvorbu map byla využita z datového fondu ArcČR 500 a z internetového portálu ČÚZK. V závěru této části nalezneme tři tabulky. První zobrazuje vývoj celkového počtu obyvatel Havlíčkova Brodu a pro lepší představu i bazický a řetězový index. Jako datový fond pro tuto tabulku byl využíván Historický lexikon obcí České republiky 1869-2011 (2011). Druhá a třetí tabulka zobrazuje procentuální zastoupení průmyslových ploch v závislosti na délce železnice a procentuální rozložení průmyslových ploch v závislosti na vzdálenosti od železnice. Data pro tvorbu této tabulky byla využita z datového fondu ArcČR 500. Tyto tři tabulky jsou zhotoveny pro lepší demonstraci výrazného vlivu železnice na rozvoj Havlíčkova Brodu.

Vzorec pro výpočet řetězového indexu:

$$k_i = \frac{x_i}{x_{i-1}} \times 100(\%)$$

k_i = hodnota řetězového indexu ve vybrané obci

x_i = počet obyvatel ve sledovaném období u vybrané obce

x_{i-1} = počet obyvatel v předchozím sledovaném období u vybrané obce

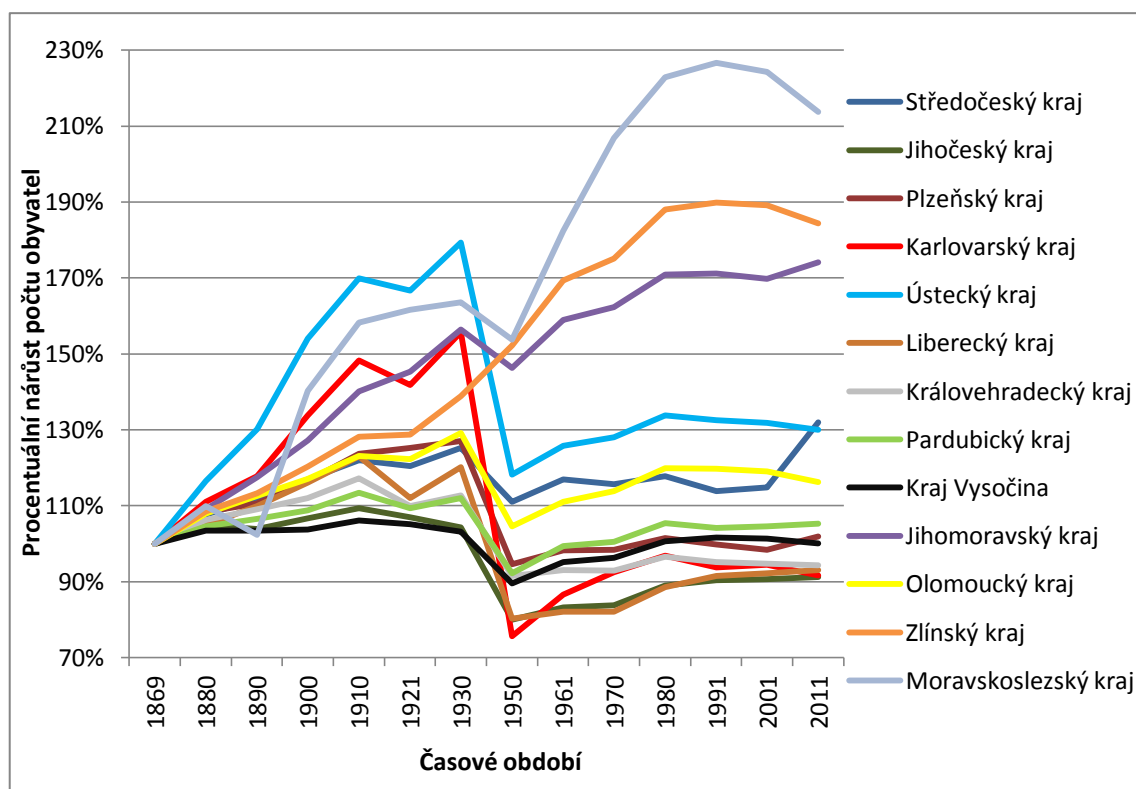
4. ANALYTICKÁ ČÁST

Následující kapitola se zabývá hlavními cíli bakalářské práce. V úvodu je porovnán vývoj počtu obyvatel v jednotlivých krajích České republiky a posuzována míra vlivu výstavby a lokalizace železnice na tento vývoj. Následuje podkapitola, ve které je zkoumáno přímo zájmové území Kraje Vysočina, popisuje železniční síť a vliv této sítě na vývoj počtu obyvatel. V závěru této kapitoly je podrobně zpracován urbanistický vývoj města Havlíčkův Brod, jako typicky průmyslového města, které se rozvinulo především díky vlivu výstavby železnice.

4.1. POROVNÁNÍ VÝVOJE POČTU OBYVATEL KRAJE VYSOČINA S OSTATNÍMI KRAJI ČESKÉ REPUBLIKY

V úvodu analytické části je zkoumán historický vývoj počtu obyvatel v jednotlivých krajích. Dále bude výzkum zaměřen na to, čím byl tento vývoj ovlivněn a zda příčinou mohlo být zavedení železnice. První část je zaměřena na kraje, kde byl nadprůměrný vývoj a druhá část je věnována blíže kraji Vysočina.

Graf 2: Historický vývoj počtu obyvatel v jednotlivých krajích od roku 1869 do roku 2011



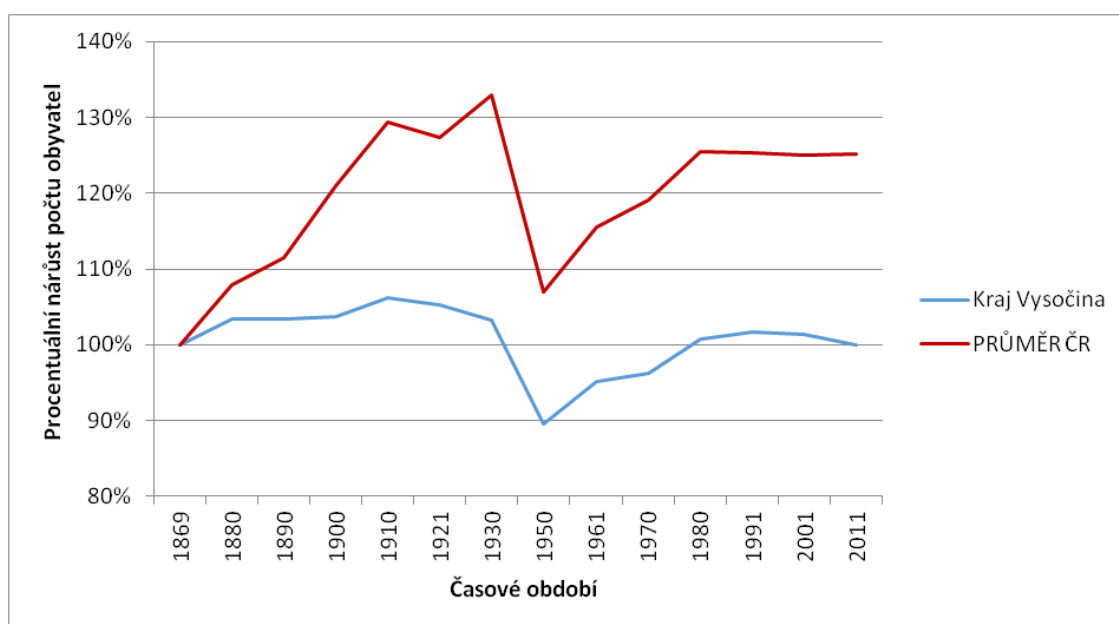
Zdroj: vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

V prvních letech tzv. průmyslové revoluce populačně rostly kraje, kde se nacházela ložiska surovin podstatná pro průmysl Rakouska – Uherska (viz graf 2). Přítomnost těchto ložisek spustilo budování železnic a ta následnou urbanizaci, lidé se začali stěhovat za prací do průmyslových měst nebo za prací dojížděli. Z tohoto výzkumu byl vyjmut specifický kraj Praha, protože v tomto případě se jedná pouze o město a nárůst počtu obyvatel byl ve větší míře ovlivněn řadou jiných důvodů. Z grafu je patrné, že na počátku průmyslové revoluce zaznamenal největší nárůst obyvatel kraj Ústecký, kam byla zavedena železnice již v roce 1850. Hlavním důvodem bylo napojení významného průmyslového území Ústecka, kde byl významně koncentrován těžební, strojírenský, dřevozpracující, chemický, sklářský a oděvní průmysl. Okolí Ústí nad Labem bylo považováno v době průmyslové revoluce za jedno z nejdůležitějších průmyslových center tehdejšího tzv. Předlitavska. Významný nárůst lze sledovat také u Jihomoravského a Moravskoslezského kraje. V případě kraje Jihomoravského lze předpokládat, že nárůst obyvatel způsobila železnice a také těžba hnědého uhlí na Břeclavsku. Jihomoravským krajem vedly od počátku čtyřicátých let 19. století dvě významné železniční tratě. První trať byla zbudována v roce 1839 a spojovala centrum Rakousko - Uherska Vídeň s Brnem přes Břeclav, ta druhá vedla z Břeclavi přes Přerov do Ostravy. Přítomnost těchto dvou železničních tahů měla vliv na růst počtu obyvatel (Purš a kol. 1965). Nové obyvatelé přitahovalo také rychle rostoucí průmyslové město Brno, kde se rozvíjel především strojírenský (př. První brněnská strojírna – 1400 zaměstnanců) a textilní průmysl. Podle Kuči (1997) bylo na počátku 20. století bylo pouze v Brně přes 140 továren na výrobu sukna. V okolí Brna byl také výrazně situován hutnický, těžební a dřevozpracující průmysl. Co se týče kraje Moravskoslezského, tam hlavní nárůst počtu obyvatel nastal zahájením těžby uhlí z Ostravsko-karvinské pánve. Na převoz uhelného materiálu byla roku 1849 dokončena již dříve zmiňovaná trať z Ostravy přes Přerov a Břeclav do Vídně, která také přispěla k růstu počtu obyvatel. Nad průměrem Českých zemí se dále nachází kraj Karlovarský. Do tohoto kraje byla železnice přivedena začátkem sedmdesátých let, především díky přítomnosti uhlí v Sokolovské uhelné pánvi. Velký počet obyvatel zaměstnávaly i průmyslové podniky zabývající se zpracováním vlny a hedvábí, výrobou papíru nebo také podniky textilního průmyslu (Purš a kol. 1965). Nad průměr Českých zemí se trvale dostal ve dvacátých letech také Zlínský kraj, nastal zde prudký rozvoj Baťových závodů. Právě Baťův Zlín je příkladem toho, že železnice nastartovala rozkvět průmyslového města. Přesunutí Baťových závodů k železnici v roce 1899 vedlo k výraznému rozvoji továrny, kdy v následujících deseti letech vzrostl počet zaměstnanců z 50 na 350 a byly položeny základy pro budoucí výrazný rozmach firmy během první světové války (Kuča 1997).

Pod průměrem českých zemí zůstává překvapivě Liberecký kraj, který patřil mezi

nejprůmyslovější oblasti tehdejšího Rakouska - Uherska. V tomto kraji byl soustředěn většinový objem textilní a vlnářské výroby a také podstatná část sklářské výroby. V těchto odvětvích nebylo potřeba tolik zaměstnanců jako například v těžebním nebo hutnickém odvětví, proto zde ani přírůstek obyvatel nebyl tak znatelný. Dalším důvodem může být také přítomnost pouze jednoho většího města, a to Liberce, který sice výrazně rostl, ale obce v jeho okolí nezaznamenaly významný nárůst počtu obyvatel. Ve skupině krajů, které nepřesáhly český průměr, nalezneme společně s již zmiňovaným Libereckým krajem, také hlavní sledovaný cíl Kraj Vysočina (Purš a kol., 1965).

Graf 3: Porovnání průměrného počtu obyvatel Českých zemí a Kraje Vysočina od roku 1869 do roku 2011.



Zdroj: vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2011 (2011)

Ve vývoji počtu obyvatel v Kraji Vysočina lze sledovat podobnou vývojovou tendenci jako v případě vývoje počtu obyvatel průměru Českých zemí, avšak růst počtu obyvatel nebyl tak výrazný (viz graf 3). Způsobeno to bylo především absencí ložisek nerostných surovin a s tím spjatou absencí průmyslových podniků, které by přilákaly větší množství obyvatel do této oblasti. Kraji Vysočina se vyhnula první etapa budování železnic, a to tzv. uhelných tratí, které vznikaly ve čtyřicátých letech 19. století. Do kraje byla přivedena železnice až v letech sedmdesátých, kdy byla zbudována trať z Kolína přes Havlíčkův Brod (tehdy Německý Brod) do Jihlavy. Vybudování této železnice vedlo k připojení Vysočiny na hlavní železniční síť, což způsobilo mírný regionální růst. Další budování železnic na Vysočině probíhalo až na konci osmdesátých let

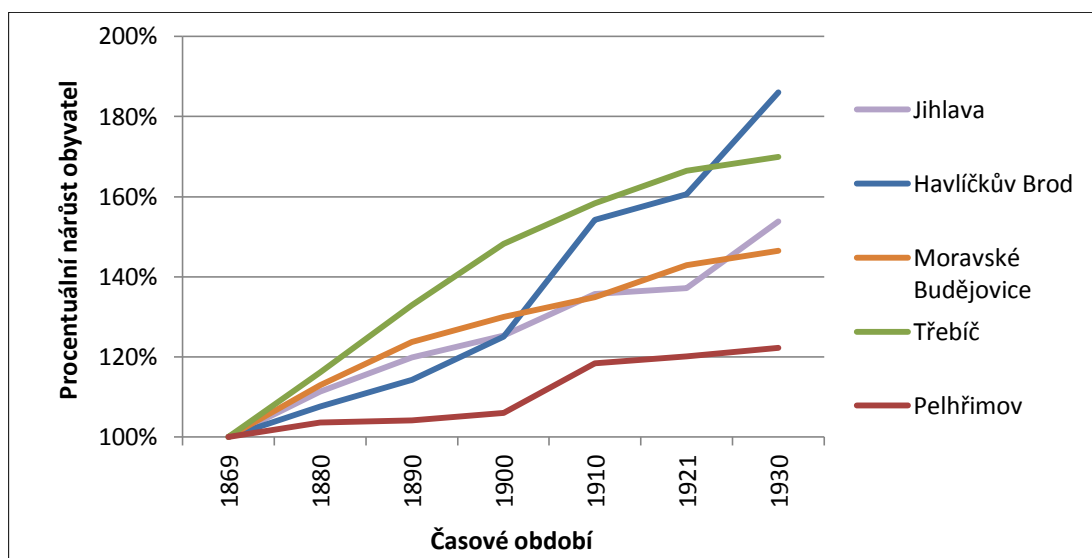
19. století a v letech devadesátých. V roce 1886 byla uvedena do provozu trať z Jihlavy do Brna přes Třebíč a o rok později trať z Jihlavy do Veselí nad Lužnicí. Vybudování těchto tratí definitivně vedlo k napojení Vysočiny na železnici. V devadesátých letech byla železnice v Kraji Vysočina dostavěna do současné podoby pomocí lokálních tratí (Purš a kol, 1965). Přítomnost železnice způsobila stejně jako v jiných krajích nárůst počtu průmyslových podniků a růst počtu obyvatel.

Na území kraje byl ve značném množství rozšířen průmysl zpracování bavlny, lnu, konopí a juty, s hlavním sídlem ve městě Jihlava (na 2. místě v produkci v Rakousku - Uhersku) a dále například ve městech Pelhřimov, Třešť, Nové Město na Moravě, Humpolec a další. V tomto průmyslu bylo zaměstnáno několik tisíc zaměstnanců. Podniky, které se zabývaly zpracováním bavlny, zaměstnávaly na Vysočině až přes 10 tisíc zaměstnanců. Největší podniky s tímto zaměřením se nacházely ve městech Humpolec a Jihlava a menší byly ve městech Třešť, Náměšť nad Oslavou a Telč. Na tato odvětví byl dále navázán průmysl oděvní. Ten byl zastoupen podniky ve městě Jihlava, Pelhřimov, Luka nad Jihlavou a Třebíč. Za podstatný se pro Kraj Vysočina dá považovat také dřevozpracující a papírenský průmysl, který zaměstnával několik tisíc zaměstnanců. Mezi největší podniky patřily papírny v Červené Řečici, dále se jednalo o velké pily v Jihlavě, Světlé nad Sázavou a Havlíčkově Brodě (Purš a kol., 1965)

Lapeš (2007) uvádí, že celorepublikově významný podnik se nacházel v malé vesnici poblíž Javořice. V obci Janštejn byly již v 17. století vybudovány sklárny. Během 19. století patřily mezi důležité sklářské podniky v rámci celé Habsburské říše, většinu svého zboží dodávaly do hlavního města monarchie Vídně. Začátkem 20. století zaměstnávaly sklárny okolo 300 sklářů. Méně významné sklárny se nacházely například ve městech Polná, Dobronín, Pelhřimov. Další průmysl, který byl v Kraji Vysočina v jisté míře zastoupen, byl průmysl strojírenský, který měl své fabriky v Jihlavě, Třebíči, Moravských Budějovicích, Humpolci, Bohdalově a také například v Telči (Purš a kol., 1965).

Závěrem lze říci, že průmysl na Vysočině byl rozmanitý, ale pro větší rozvoj území zde chyběla větší ložiska, v té době tolik žádaného uhlí, které všude, kde se nacházelo, nastartovalo velký demografický boom a v důsledku toho zde chyběly celorepublikově významné železniční tratě. Na území kraje jsou pouze méně významné tratě, jejichž vliv na rozvoj území byl patrný, ale ne tak významný, jako v případě jiných krajů. Hlavní vliv měla železnice na rozvoj území především ve městech Jihlava, Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Moravské Budějovice a Třebíč, kde vzniklo několik průmyslových podniků a byl zde mezi léty 1869 - 1930 největší nárůst počtu obyvatel. Tuto skutečnost zobrazuje i graf 4 na další stránce.

Graf 4: Procentuální nárůst počtu obyvatel ve vybraných obcích Kraje Vysočina mezi roky 1869 - 1930



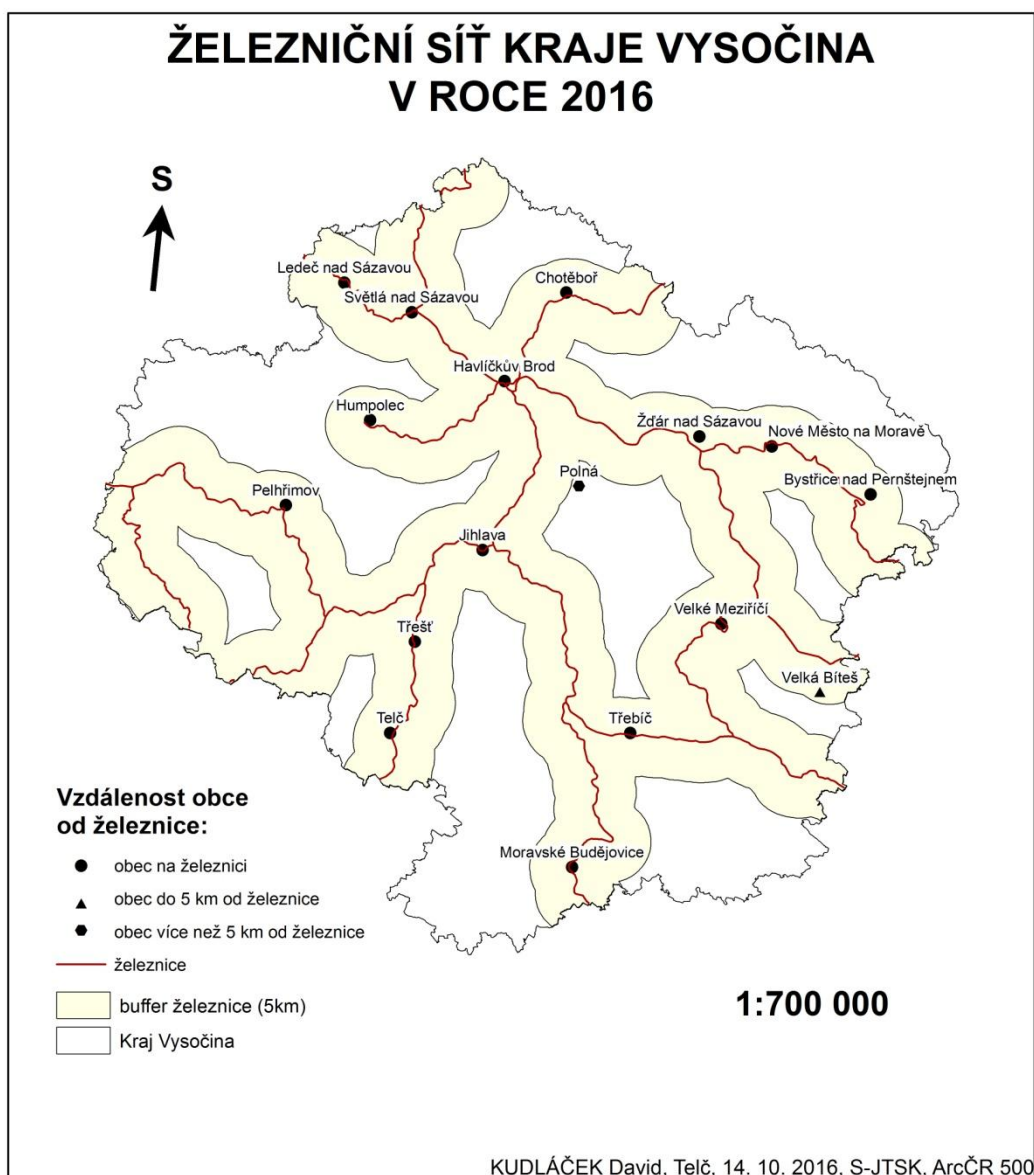
Zdroj: vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2011 (2011)

4.2. POROVNÁNÍ VÝVOJE POČTU OBYVATEL KATEGORIÍ OBCÍ S ROZDÍLNOU VZDÁLENOSTÍ OD ŽELEZNICE

Druhá podkapitola analytické části se bude zabývat skutečností, zda vzdálenost od železnice měla v Kraji Vysočina vliv na vývoj počtu obyvatel. Toto kritérium bude sledováno u dvanácti kategorií, a to u měst a obcí ležících přímo na železnici, u měst a obcí ležících do 5 km od železnice (tato kategorie je pro větší přesnost rozdělena po 0,5 km) a u měst a obcí vzdálených více jak 5 km od železnice.

Tato podkapitola je přímo zaměřena na potvrzení či vyvrácení jedné ze stanovených hypotéz. Tato hypotéza předpokládá, že budování železnic způsobilo v období mezi léty 1830 až 1900 proces industrializace (preindustriální společnost se mění na industriální) a proces urbanizace. To znamená, že s rozšířením železniční sítě rostla koncentrace obyvatel a průmyslových podniků v blízkosti tratí. Na základě tohoto předpokladu se lze domnívat, že v obcích Kraje Vysočina, kde bylo zbudováno železniční nádraží nebo železniční zastávka, bude v následujících letech znatelně větší nárůst počtu obyvatel, než u obcí vzdálených do 5 km od železnice a u obcí vzdálených více jak 5 km (viz obr. 7).

Obr. 7: Železniční síť Kraje Vysočina v roce 2016



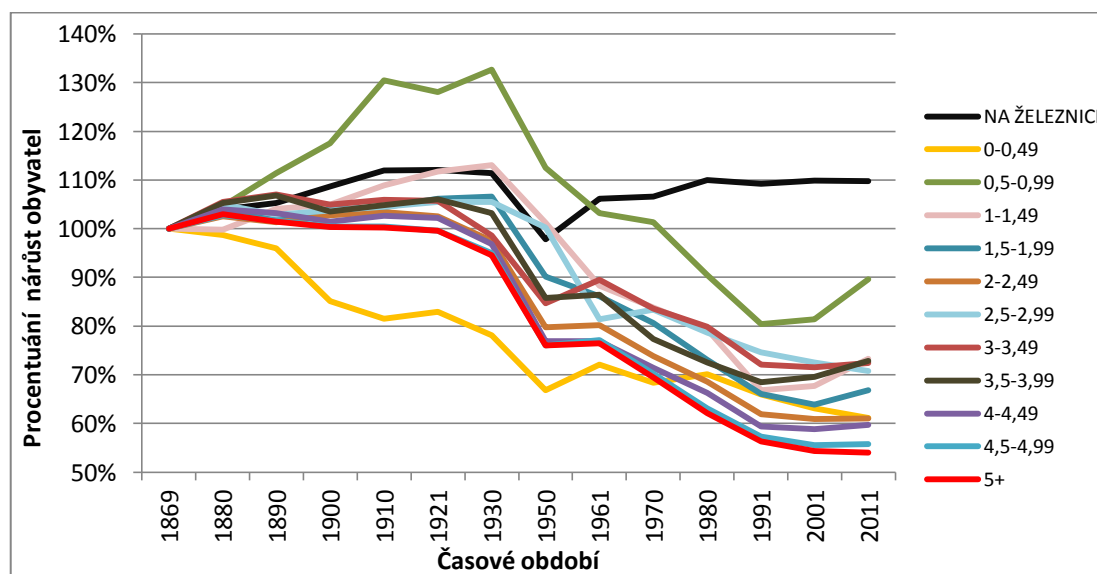
Na základě této hypotézy byly obce rozděleny do zmiňovaných dvanácti kategorií. Podle Nováčka (2006) dochází od poloviny do konce 18. století k plošnému nárůstu obyvatel, jak ve městě, tak na venkově. Teprve během 60. a 70. let 19. století sehrálo určující úlohu napojení na železnici. Z grafu 5 vyplývá, že se lidé v 19. století začínají koncentrovat v blízkosti železnice a lze tedy železnici považovat za jeden z nejvýznamnějších vlivů na osídlení v kraji.

V první skupině (to znamená v obcích ležících přímo na železnici) se nacházelo 110 obcí. Mezi těmito obcemi se nalézají v současnosti všech deset největších měst v Kraji Vysočina a také převážné množství obcí s více než dvěma tisíci obyvatel. Základy pro rozložení koncentrace obyvatel v Kraji Vysočina lze hledat v sedmdesátých letech 19. století. Z grafu 5 je dále patrné,

že růst počtu obyvatel pokračoval u obcí ležících přímo na železnici do třicátých let 20. století. Poté železniční doprava ztrácí svoji pozici a je postupně nahrazována dopravou silniční. Naopak u obcí, které neležely na železnici, vývoj počtu obyvatel po úvodním růstu mezi roky 1869 - 1880 začal spíše stagnovat, nebo dokonce klesat. Za hlavní důvod lze označit determinační úlohu železnice. Ta stahovala obyvatele do měst ležících na železnici, ať již z důvodu nově vzniklých pracovních míst nebo lepší dopravní dostupnosti při dojíždění do zaměstnání. Tento graf dále ukazuje, jak se vzrůstající vzdáleností obce od železnice, klesá procentuální nárůst počtu obyvatel. Výjimkou jsou pouze obce vzdálené ve vzdálenosti 0 – 0,49 km od železnice. Tuto skutečnost lze vysvětlit tím, že se na začátku sledovaného období jednalo pouze o malé obce, které neměli více jak 200 obyvatel, a tak v následujících letech nezaznamenaly nárůst počtu obyvatel.

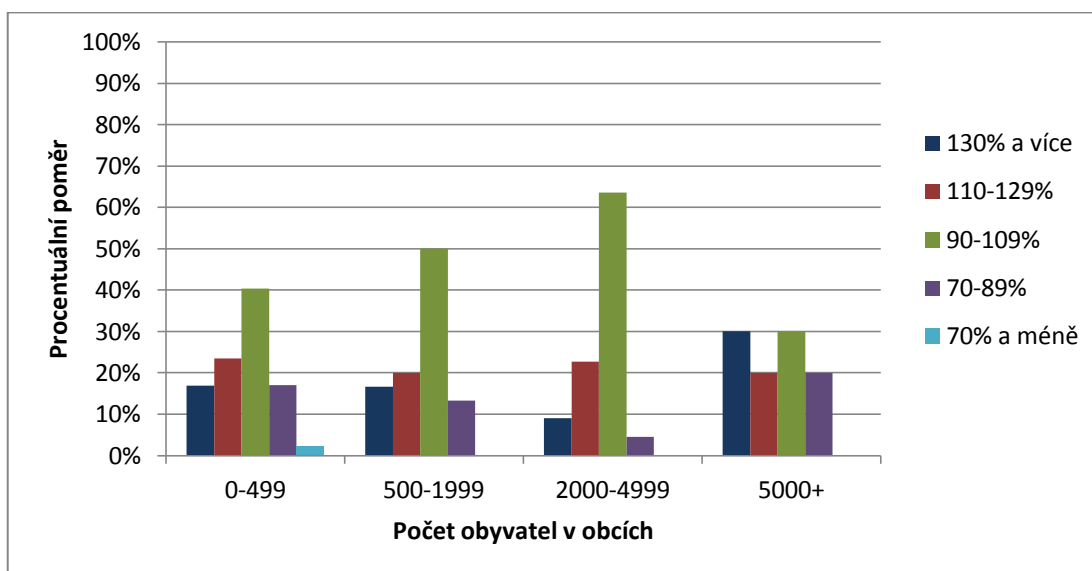
Ve čtyřicátých letech 20. století postihla celou Evropu světová válka, během které byla železnice velmi důležitá k přepravě válečného materiálu, vojáků a pracovní síly, a proto si města ležící na železnici udržela svůj význam. Po ukončení války dochází k vysídlení německých obyvatel z Československé republiky. V rámci Kraje Vysočina se jednalo o oblast německého ostrova mezi městy Havlíčkův Brod a Jihlava. Právě Jihlavu si můžeme uvést jako příklad. Tu při tzv. divokém odsunu v roce 1945 opustilo přes 10 tisíc Němců a většina ze zbylých 6 tisíc je následovala v dalším roce (Zadražilová 2006). Právě v období po válce lze pozorovat ještě znatelnější vliv železnice. Tuto skutečnost lze vysvětlit tím, že města ležící na železnici se lépe dovedla vyrovnat s poválečnou krizí a dovedla nastartovat svůj průmysl rychleji, než města ležící mimo železnici.

Graf 5: Porovnání vývoje počtu obyvatel na základě vzdálenosti od železnice mezi roky 1869 - 2011



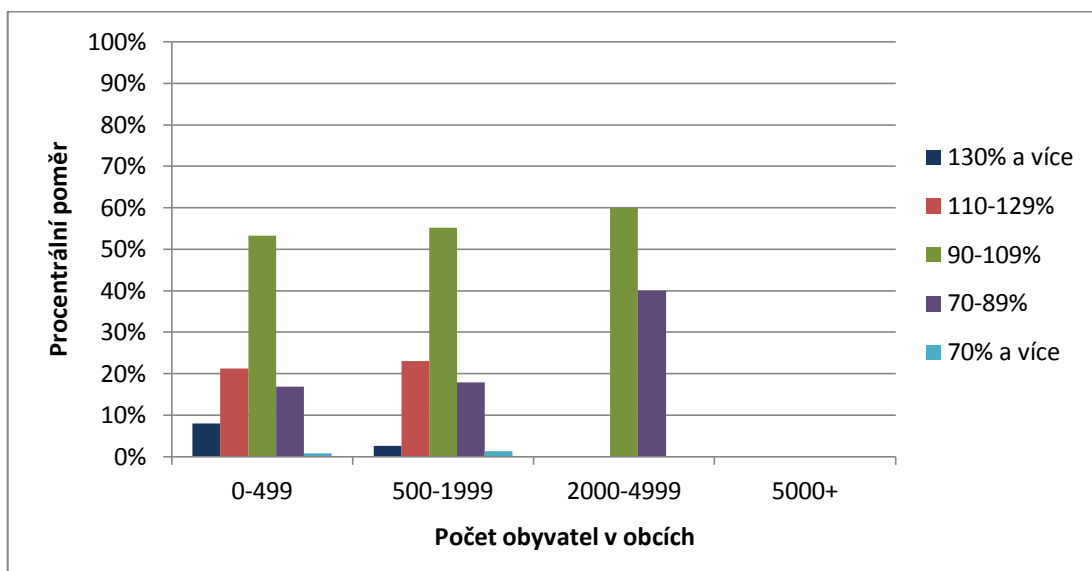
Zdroj: vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869-2011 (2011)

Graf 6: Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících na železnici v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910



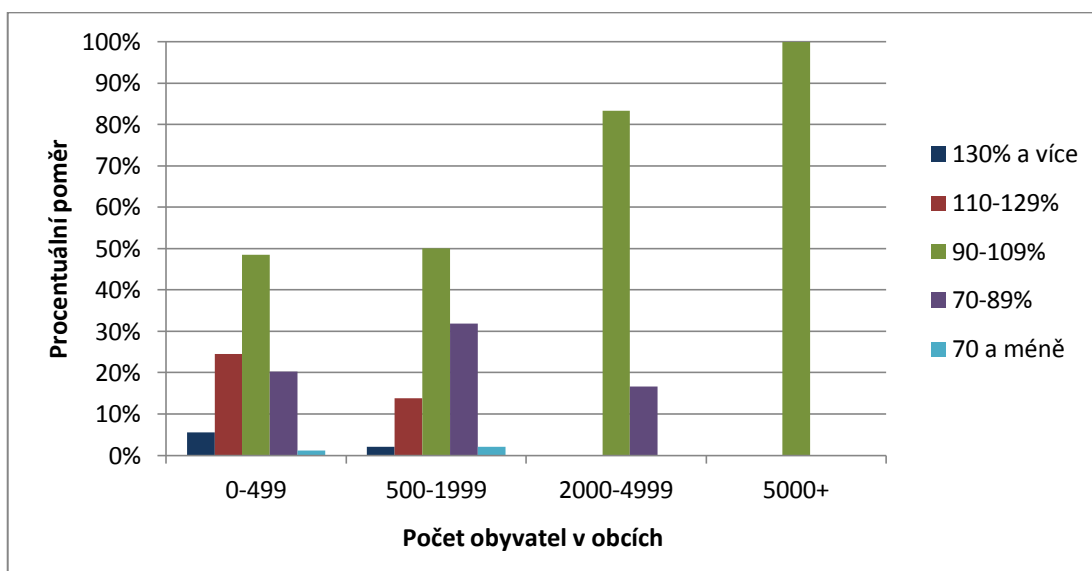
Zdroj: vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2011 (2011)

Graf 7: Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících do 5 km od železnice v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910



Zdroj: vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2011 (2011)

Graf 8: Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících více než 5 km od železnice v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910



Zdroj: vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2011 (2011)

Hypotézu lze potvrdit i pomocí porovnání procentuálního nárůstu počtu obyvatel v roce 1910. Grafy zobrazují procentuální rozložení obcí podle velikosti, kdy jsou rozděleny podle počtu obyvatel v roce 1869 na 0 - 499 obyvatel, 500 – 1999 obyvatel, 2000-4999 obyvatel a 5000 a více obyvatel. Jako určující kritérium byl zvolen bazický index, jenž zobrazuje procentuální nárůst či pokles počtu obyvatel, který obce zaznamenaly od roku 1869 do roku 1910. Z tohoto hlediska jsou obce rozděleny podle procent do pěti skupin: extrémní pokles (70% a méně), mírný pokles (70 - 89 %), stagnace (90 – 109 %), mírný nárůst (100 – 129 %), extrémní nárůst (130 % a více). Rok 1910 byl stanoven z tohoto důvodu, že v této době končí výstavba významných tratí a není ovlivněna úbytkem obyvatel po první světové válce.

Z výsledků vyplývá potvrzení hypotézy. V případě měst ležících na železnici lze vidět, že minimálně u 30% obcí ze všech čtyř skupin došlo k nárůstu počtu obyvatel, z toho necelá dvacítká ze všech obcí zaznamenala nárůst extrémní (viz graf 6). Oproti tomu pouze 20% obcí ležících na železnici zasáhl pokles počtu obyvatel, pouze v případě jedné se jednalo o pokles extrémní. Ve většině případů se jedná o malé obce, kdy lidé dali přednost větším průmyslovým městům s širší nabídkou práce a dostupnějšími službami. U obcí ležících ve vzdálenosti do 5 km od železnice, se pokles pohybuje mezi 17-18%, stagnace okolo 55% a poměr obcí rostoucích mezi 25-30% (viz graf 7). Třetí velikostní kategorii města od 2000 do 4999 obyvatel nelze brát jako prokazatelný prvek výzkumu, protože se jedná pouze o 5 obcí. Jedná se o města Štoky, Kamenice, Krucemburk, Vílémov a Velká Bíteš. O těchto městech ale lze obecně říci, že počet

jejich obyvatel stagnoval nebo mírně upadal. Čtvrtá kategorie není obsažena vůbec. Co se týče měst a obcí ležících více jak 5 km od železnice, lze konstatovat, že procentuální poměr upadajících obcí narůstá (viz graf 8). Poměr stagnujících měst se pohybuje okolo 45-50%. Nárůst obyvatel zaznamenalo 30 % obcí do 500 obyvatel a 15 % obcí s 500 až 1999 obyvateli. Znovu nelze brát jako prokazatelný prvek výzkumu velikostní skupiny obcí od 2000 do 4999 obyvateli a obcí s více jak 5000 obyvateli, protože se jedná pouze o 7 měst. O těchto městech lze stejně jako v případě obcí do 5 km od železnice říci, že růst počtu obyvatel především stagnuje nebo dokonce klesá. Tento fakt je způsoben především absencí většího množství průmyslových podniků, které by přilákaly větší počet zaměstnanců.

4.3. URBANISTICKÝ VÝVOJ MĚSTA HAVLÍČKŮV BROD

Tato část bakalářské práce se zabývá urbanistickým vývojem města Havlíčkův Brod jakožto typického příkladů průmyslového města, které svůj hlavní rozvoj zaznamenalo po zavedení železnice do města. Tento rozvoj je jasně patrný z grafu 4, a proto bylo toto město vybráno pro podrobný výzkum.

4.3.1. PREINDUSTRIÁLNÍ OBDOBÍ

Město Havlíčkův Brod začalo vznikat ve středověku na významné křižovatce dvou obchodních stezek. Touto oblastí procházely Haberská a Libická stezka, které spojovaly Čechy s Moravou, a v místě jejich přechodu přes řeku Sázavu začal vzkvétat obchod. Pravděpodobně během druhé poloviny 12. století zde v místě brodiště řeky vznikla kupecká osada nazývaná Brod. První zmínka pochází z roku 1234, kdy v okolí existují stříbrné doly, ale prokazatelně doložená zmínka pochází až z roku 1257. Mezi roky 1256-1261 zde zakládají pánové z Lichtenburka své poddanské město. Založené město bylo situováno do prostoru dnešního Smetanova náměstí (dříve Koňského trhu) (Sochr 1971).

Havlíčkův Brod (v té době Smilův Brod) byl již od svého počátku v regionu významným centrem. Bylo to způsobeno zásobami stříbra, které se v okolí těžilo. Z vyhlášeného rudného revíru se stříbro distribuovalo takřka do celé střední Evropy. Z tohoto důvodu město výrazně rostlo a mělo také značné právní vybavení. Podle Kuči (1997) o bohatství a prosperitě vypovídá i skutečnost, že od roku 1310 zde žijí Židé. Nebyť velké konkurence města Jihlavy, která také zažívala velký růst díky těžbě stříbra, by se jistě Havlíčkův Brod vyvinul ve město ještě většího významu.

Se vznikem města souvisí i výstavba komendy jako sídla řádu německých rytířů. Pravděpodobně nedlouho po založení města došlo na jižním předmostí k vybudování kostela sv. Kateřiny a špitálu. Další činností, která stojí za zmínku, je vybudování hradeb v roce 1278. Okolí města lze uvést jako typický příklad emfyteutické sídelní struktury (pronájem půdy na dlouhé období nebo navždy) v Čechách. Současně s budováním města Brodu docházelo k zakládání vesnic a dvorců v blízkosti města. Roku 1278 dochází k připojení Šenkllhofu a Rauštanu a několika dalších dvorců. K dalšímu budování dvorců v blízkosti Brodu docházelo i v první polovině 14. století. To vše zapříčinilo rozptýlenou sídelní strukturu, vedle které se rozvíjela i běžná městská předměstí (Horní a Dolní ulice). Výstavbu lze sledovat i podél cesty lemující pravý břeh řeky Sázavy (Kuča 1997).

V druhé polovině 13. století byl Brodu přidělen tzv. monopol cizozemského zboží. Byl

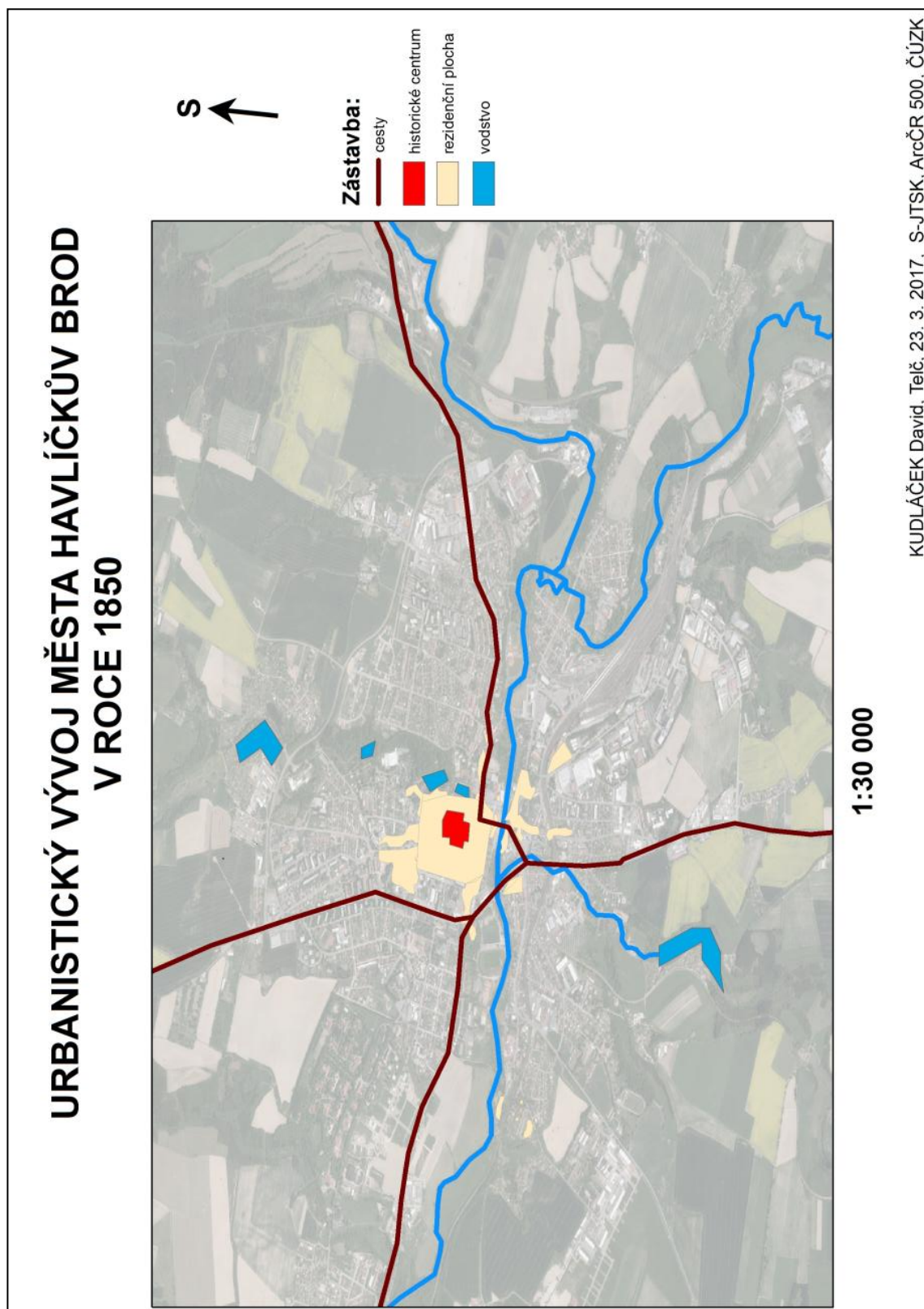
zde umístěn sklad s velkým množstvím surovin a produktů pro území dnešního Kraje Vysočina (Sochr 1971).

V roce 1319 mění město majitele, polovinu kupuje český král Jan Lucemburský. Tento obchod byl pro město velmi užitečný. Německý Brod tím získal všechna královská práva a všechny jeho hlavní cesty byly vydlážděny. O rok později druhou polovinu kupuje Jindřich z Lipé. Ten posléze převzal i polovinu královskou a tím se stal skutečným majitelem města (Kuča 1997). Po této změně majitele dochází k útlumu těžby stříbra a dochází k přeorientování města na řemeslnou a zemědělskou výrobu. Je to způsobeno především otevřením těžby stříbrných rud v oblasti Kutnohorska. V této době se mění i sociální složení obyvatel, kdy významně narůstá počet německých rodin. Podle Sochra (1971) byli právě němečtí brodští měšťané se svými rodinami považováni za nejmajetnější vrstvu.

Brod byl značně poničen při bojích na počátku 14. století a následně velkým požárem v roce 1340. Ještě větší tragédií pro město znamenalo dobytí husitskými vojsky v roce 1422. V následujících letech město strádalo a zůstalo takřka neobydlené. Nové obyvatelstvo, které do města v následujících letech přišlo, bylo již převážně české. Český charakter si Brod drží i po celou další dobu (Kuča 1997). Podle Sochra (1971) lepší časy pro Brod nastanou na počátku 17. století, kdy město získá bohatství v podobě pozemků ve svém okolí. Díky této skutečnosti město bohatne. Z tohoto bohatství dojde k vybudování městské radnice. K dalšímu hospodářskému rozvoji města napomáhaly velmi rozvinuté cechy v oblasti - řeznický, sladovnický a soukenický. Do rozvoje města a okolí zasáhla velmi výrazně třicetiletá válka, která velmi tvrdě postihla místní hospodářství.

Během 17. a 18. století zaznamenalo město několik změn. Tou první bylo vybudování kláštera bosých augustiánů na předměstí před Horní branou v roce 1674. Dále došlo k vybudování nového kostela Nejsvětější trojice na východě od kláštera, který byl dokončen v roce 1734. Změny v centru města pravděpodobně neprobíhaly. Území Koňského trhu, Horní a Dolní ulice si zachovalo původní charakter (viz obr. 8). Průčelí domů na náměstí byla v 18. století přebudována v barokním stylu s bohatými štíty. Tato přestavba učinila z Brodu jedno z nejkrásnějších měst na českém území. Z oblastí průmyslu se zde nacházel pouze Městský pivovar Havlíčkův Brod ležící na severu od centra města (Kuča 1997).

Obr. 8: Historický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 1850



4.3.2. OBDOBÍ ZAVEDENÍ ŽELEZNICE

V 19. století nastává období tzv. průmyslové revoluce. Docházelo ke stahování obyvatelstva do průmyslových měst, která se v tomto období hojně utvářela (Jindra, Jakubec a kol. 2015).

Významným milníkem a odrazovým můstkem pro další rozvoj byl rok 1871, kdy byla uvedena do provozu železnice z Kolína do Německého Brodu, která dále pokračovala do Jihlavy a Vídně. Od tohoto roku lze říci, že se Brod stává významným dopravním uzlem na území Českých zemí. Nově vybudované železniční nádraží bylo situováno ve značné vzdálenosti od centra města, a tak se spojnice mezi městem a nádražím nestala jako v případě jiných měst osou rozšiřování města (Kuča 1997). Z obr. 9 je patrné, že v okolí železnice začínají vznikat průmyslové zóny. Dominantním podnikem v blízkosti železnice byla textilní továrna Josefa Mahlera.

Městská výstavba probíhala vcelku rovnoměrně okolo celého města. Čtvrtě rodinných domků začaly vznikat především na severu a západu od historického jádra města. Reprezentativní výstavba byla budována mezi kolínskou tratí a Sázavou, ale také na Horním předměstí (Kuča 1997).

Do poloviny 19. století v Německém Brodě převládalo zemědělství. Ale právě díky vystavění zmiňované železnice se mohlo město rozvíjet i jinými směry. Jednalo se především o průmysl a s ním spjaté nové stavby. Na území města začaly vznikat průmyslové zóny, které ležely v blízkosti železnice, aby mohlo docházet k co nejjednodušší přepravě zboží a materiálu. V Německém Brodu docházelo především k rozvoji textilního průmyslu. V jedné chvíli bylo ve městě dokonce pět textilních továren (Sochr, Sochrová 1992).

Hladík (2015) považuje za jednoho z nejvýznamnějších brodských továrníků této doby Josefa Mahlera. Ten se svojí židovskou rodinou přichází do města v roce 1860. Rodina skoupí několik domů a vede několik obchodů. V roce 1870 Josef Mahler kupuje statek a tím pokládá základy pro velmi úspěšnou textilní továrnu. V jeho díle pokračovali dále úspěšně i jeho synové. Počátkem 20. století již firma vyváží výrobky do celého světa. Továrna nezůstala pouze u výroby pleteného zboží, výrobu rozšířila o několik dalších odvětví. Za nejvýznamnější lze považovat samotnou výrobu pletařských strojů značky Olympic a Bramah, které byly také distribuovány do celého světa. V tomto období pracuje v Mahlerových továrnách přes tisíc zaměstnanců. Ve třicátých letech 20. století byla firma přejmenována na firmu Pleas, s tímž názvem, ale na jiné adrese funguje do současnosti.

V rámci rozvoje města došlo také k rekonstrukci a rozšíření pivovaru, které bylo dokončeno v roce 1880 (Kuča 1997). Dalšími významnými zaměstnavateli na konci 19. století

byly pila, která zaměstnávala okolo 150 zaměstnanců a také chemický podnik, který zaměstnával okolo 100 zaměstnanců (Purš a kol. 1965).

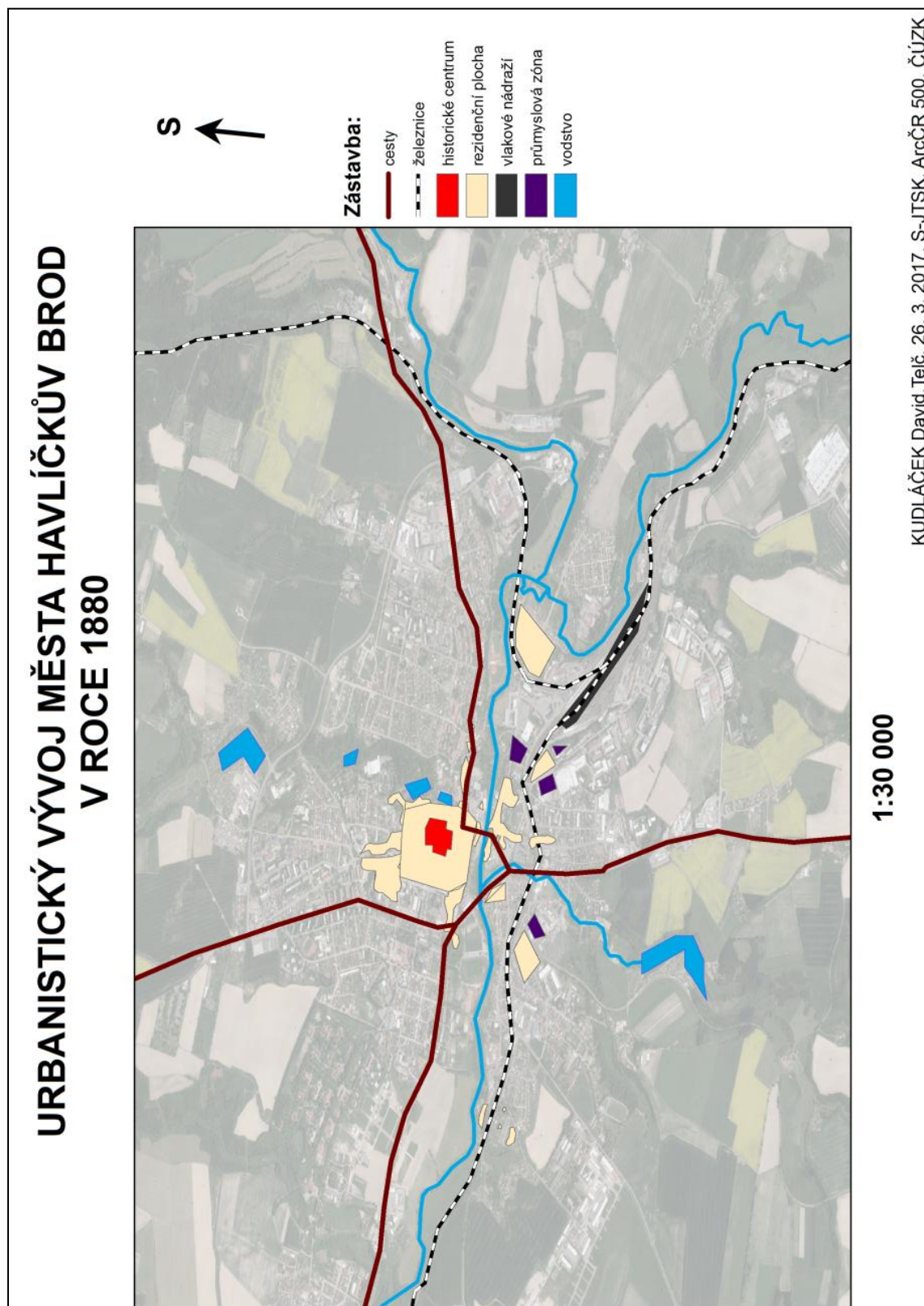
4.3.3. VÁLEČNÁ OBDOBÍ

Rychle se rozvíjející město Německý Brod výrazně poznamenala první světová válka. V červenci roku 1914 byla vyhlášena mobilizace a první vojáci odcházejí bojovat za Rakousko - Uhersko. Od vyhlášení války většina podniků omezuje výrobu či ji dokonce zastavuje. Tento stav byl zapříčiněn především nedostatkem pracovních sil. Krize postihla především textilní průmysl. V této době nastávají pro obyvatele Německého Brodu těžké časy. Obyvatelům docházely prostředky a ceny zboží rostly. Na veškeré zboží se stály fronty: na uhlí, potraviny, oblečení. K tomu všemu v roce 1918 do města přichází epidemie španělské chřipky, která si vyžádá smrt více než 100 obyvatel. Dne 28. 10. 1918 dochází u obyvatel ke zlepšení nálady, když do Německého Brodu dorazí zpráva o vzniku samostatné Československé republiky. Od tohoto okamžiku nastává období, kdy se lidé vracejí do svých domovů, fabriky se znovu otevírají a život se pomalu vrací do starých kolejí (Nechvátalová 2010).

V období po ukončení první světové války nastal v Německém Brodě problém s rozvráceným hospodářstvím, nedostatkem surovin, pracovní síly i bytů. Starostou města byl v té době Josef Husa, který se zasloužil o výstavbu nových domů a bytů. Po této investici mohl nastat nový příliv obyvatel (Sochr, Sochrová 1992). V roce 1926 je dokončena stavba psychiatrické léčebny, která se nacházela na severozápadě města (viz obr. 10.) (Kuča 1997).

Na počátku dvacátých let 20. Století začalo Československo obnovovat vztahy se zahraničím, což umožnilo navázání mezinárodního obchodu, který následně způsobil další růst českých měst. Textilky, které měly v Německém Brodě dlouholetou tradici, začaly opět pomalu prosperovat. Tento fakt způsobil nárůst počtu pracovních míst a s tím spjatý i nárůst počtu obyvatel. Pro tyto obyvatele byly vybudovány nové bytové a činžovní domy, které vznikaly především na západní straně města (Topil 1996). Bohužel tato výstavba nebyla dostačující, a tak se ke slovu dostává znovu bytová krize. Další výstavba nových rodinných domů byla zahájena v okolí vlakového nádraží a také v Žižkově ulici. O rozsahu bytové krize podle Kadlecové (2013) svědčí i fakt, že jako provizorní bydlení byly upraveny vlakové vagóny.

Obr. 9: Historický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 1880



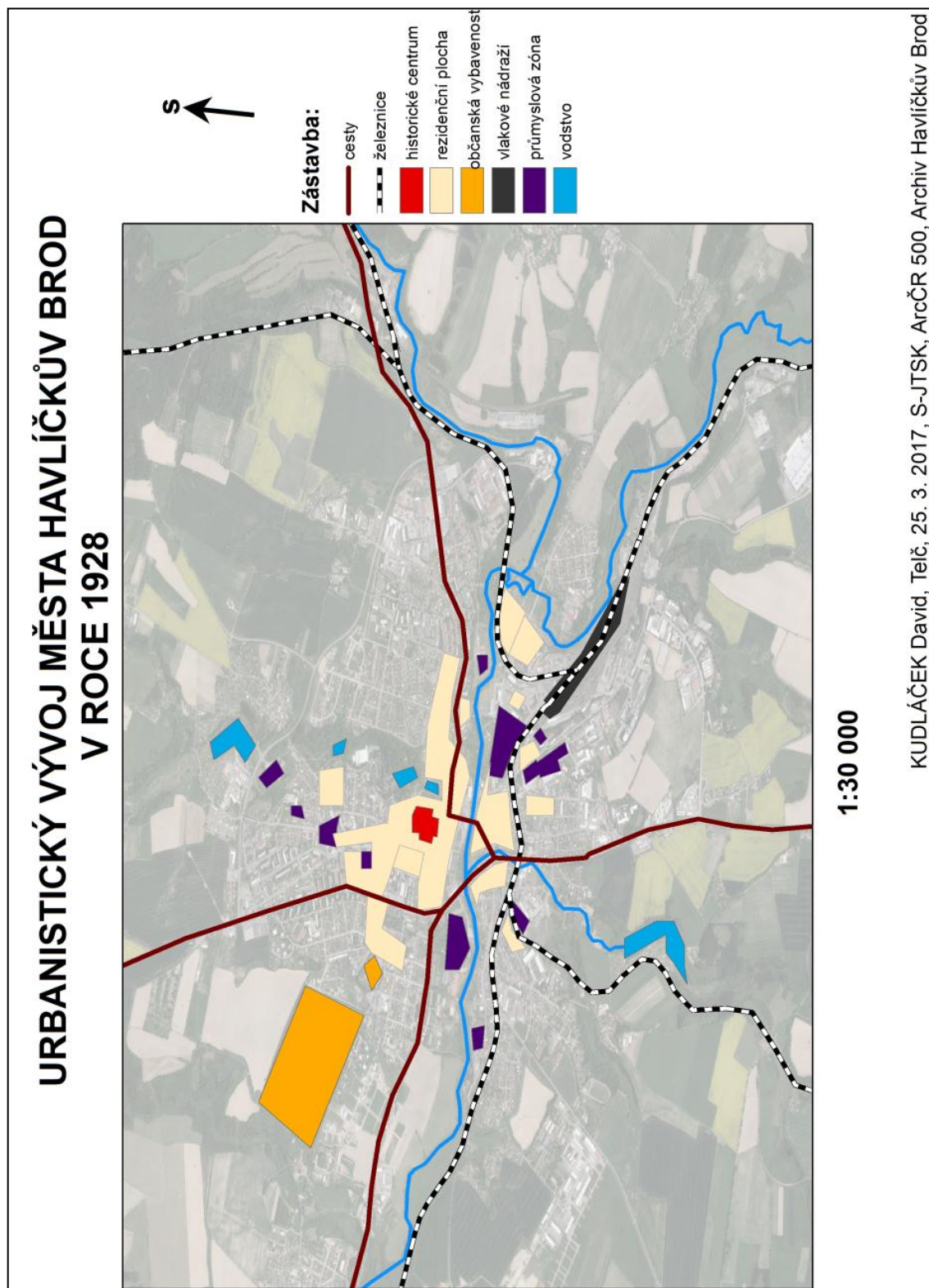
Ve třicátých letech 20. století postihla Německý Brod stejně jako celý svět velká hospodářská krize. Některé podniky byly nuceny omezovat, či dokonce pozastavovat výrobu. Jednalo se především o textilní a stavební podniky. Významnou vzpruhou bylo podle Beránkové (2004) zadání dvou státních zakázek, díky kterým nemalé množství lidí našlo novou práci. První zakázkou bylo dokončení výstavby psychiatrické léčebny, druhou byla výstavba čtyř pavilónů nemocnice. Na konci třicátých let byla vystavěna Městská spořitelna a městské školy.

Koncem třicátých let 20. století byla Československá republika ohrožována Hitlerovou Třetí říší. Stát se proto rozhodl vybudovat v tehdejší Německém Brodě kasárna a vojenské letiště. Výstavba byla komplikovaná, zdlouhavá a stavby byly dokončeny až v období okupace (Ptáčník 2005). Agrese hitlerovského Německa vyústila v roce 1938 v odstoupení Sudet a ke vzniku tzv. druhé republiky. Ta nemá dlouhého trvání, protože v následujícím roce 1939 byla začleněna právě do nacistické říše. Německé jednotky obsazují Německý Brod 15. března. Němci okamžitě zabrali některé budovy pro vlastní potřeby, jednalo se především o úřady tzv. oberlandraty. Válka také ovlivnila prostorovou strukturu města. Bombardováním bylo poničeno především letiště, ale také historické centrum města. Díky těmto skutečnostem byl vůči Němcům kladen velký odpor. Ten vyústil po druhé světové válce, kdy došlo k odsunu německých obyvatel a přejmenování města z Německého Brodu na Havlíčkův Brod (Sochr, Sochorová 1992).

Po skončení války a německé okupace mohlo dojít na rekonstrukce poničených budov. První opravy probíhaly mezi roky 1945 a 1946 a týkaly se především radnice a rozšíření kamenného mostu přes řeku Sázavu. Tento most byl považován za klíčovou dopravní komunikaci. Dále probíhala oprava poničených ulic. Některé silně poničené budovy byly srovnány se zemí a na jejich místě vznikala nová výstavba (Sochr, Sochorová 1992).

V poválečné době začalo pomalu docházet k obnovování a novému rozvoji průmyslu. Velký růst zaznamenal podnik Pleas. Ten se také stal největším podnikem v Havlíčkově Brodě. Díky stále většímu průmyslovému růstu města docházelo ke znatelnému rozvoji dopravní infrastruktury. V roce 1948 zahajuje v Havlíčkově Brodě provoz městská hromadná doprava. Tato skutečnost velmi ulehčila přesun obyvatel po městě a to zejména zaměstnanců za prací. Především díky průmyslové prosperitě a stále nové a nové nabídce nových bytů, docházelo stále k většímu populačnímu růstu města Havlíčkův Brod (Sochr, Sochorová 1992).

Obr. 10: Historický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 1928



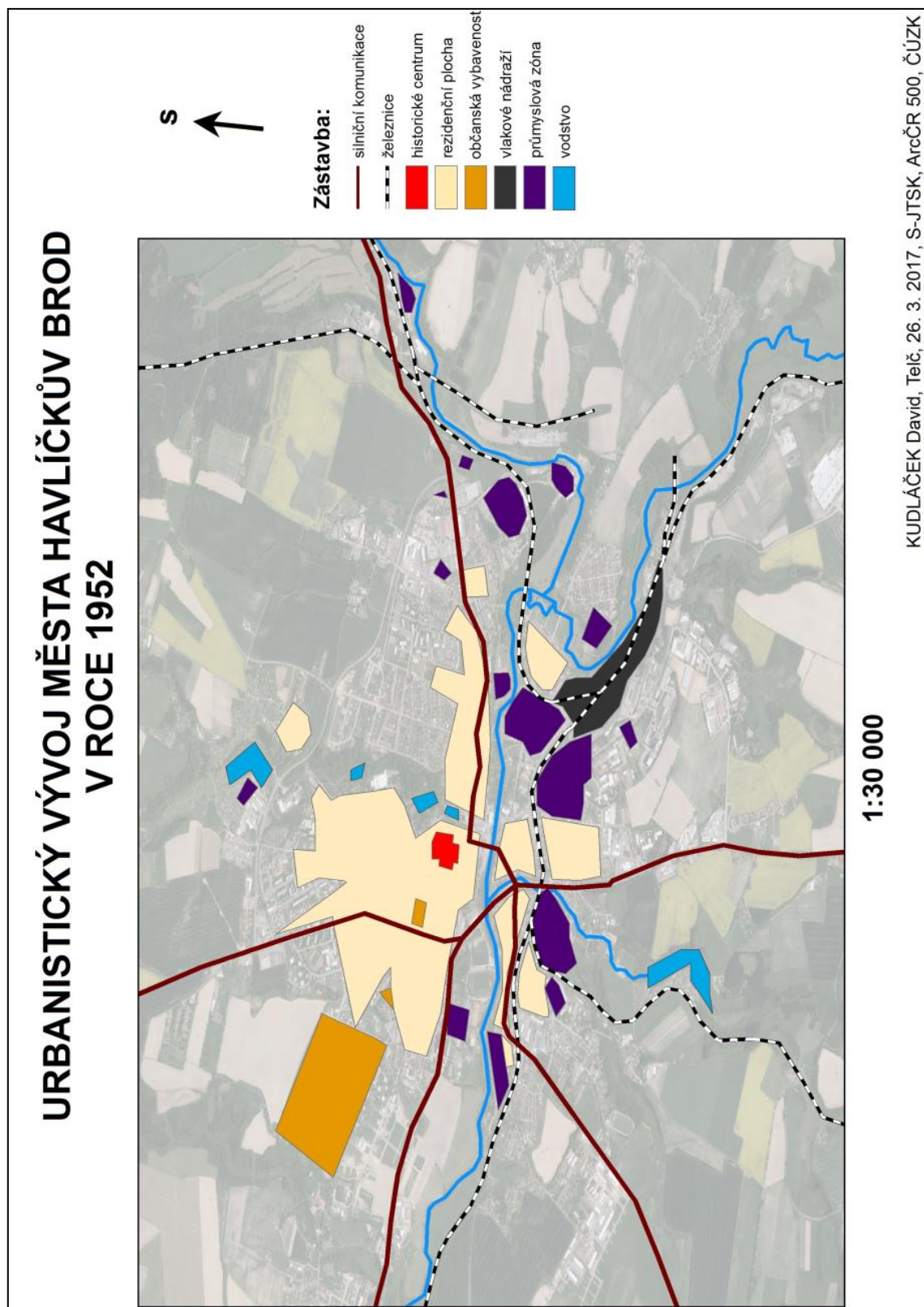
4.3.4. OBDOBÍ SOCIALISMU

Rok 1948 a nástup komunismu výrazně změnil podobu českých měst. Pro dobu komunismu je typický rozvoj městských čtvrtí vystavěných z panelových domů. V padesátých, šedesátých a sedmdesátých letech nastává rozvoj několika městských čtvrtí (viz obr. 11). Čtvrť Kokořín byla původně budována především pro dělníky, proto byla dlouhá léta označována jako „chudobná čtvrť“. Tzv. Dolní město bylo rozděleno na několik samostatných čtvrtí, ve kterých byly koncentrovány průmyslové podniky. Další čtvrtí, která se v období socialismu velmi rozrostla, je čtvrť Čechovka. Podle Kampa (2015) byl rozvoj této čtvrti ovlivněn především blízkostí letiště a kasáren. V padesátých letech se rozvíjela také tzv. „Letná“, nejstarší čtvrť ve městě. Ta se rozrůstala v blízkosti řeky Sázavy, psychiatrické léčebny a nemocnice.

V 80. letech význam města znovu roste a to díky jeho průmyslovému charakteru. Během tohoto období město opět láká nové investory a zaměstnance. Vzniká průmysl paliv a energetiky. Největší rozmach zaznamenalo strojírenství, a to díky firmě Zetor. Velký význam měl i nadále textilní průmysl, ve kterém stále dominovala firma Pleas. Dále zde sehrál svoji roli také kovodělní, polygrafický a potravinářský průmysl (Kuča 1997).

Významný zásah do prostorové struktury Havlíčkova Brodu znamenala výstavba severojižního silničního průtahu na západě od historického centra města. Tato výstavba znamenala i demolici některých domů na „Košském trhu“, kde následovalo budování nových panelových domů. Historické centrum města nebylo touto výstavbou ovlivněno (Kuča 1997).

Obr. 11: Urbanistický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 1952



4.3.5. SOUČASNOST

Po konci komunistického režimu začaly ve městech vznikat tzv. brownfieldy. To jsou stará průmyslová území, kde byla ukončena výroba a v současnosti se jedná o opuštěné stavby. Brownfieldy nalezneme i v Havlíčkově Brodě. V současnosti dochází k jejich revitalizaci. Jedním z prvních míst, kde došlo na revitalizaci, byl prostor starého JZD. Projektu revitalizace se ujala společnost ZOK Systém, která sem v roce 2008 zavedla svojí výrobu. (Czechinvest 2009).

V roce 1990 se historické centrum Havlíčkova Brodu stalo městskou památkovou zónou (Kuča 1997).

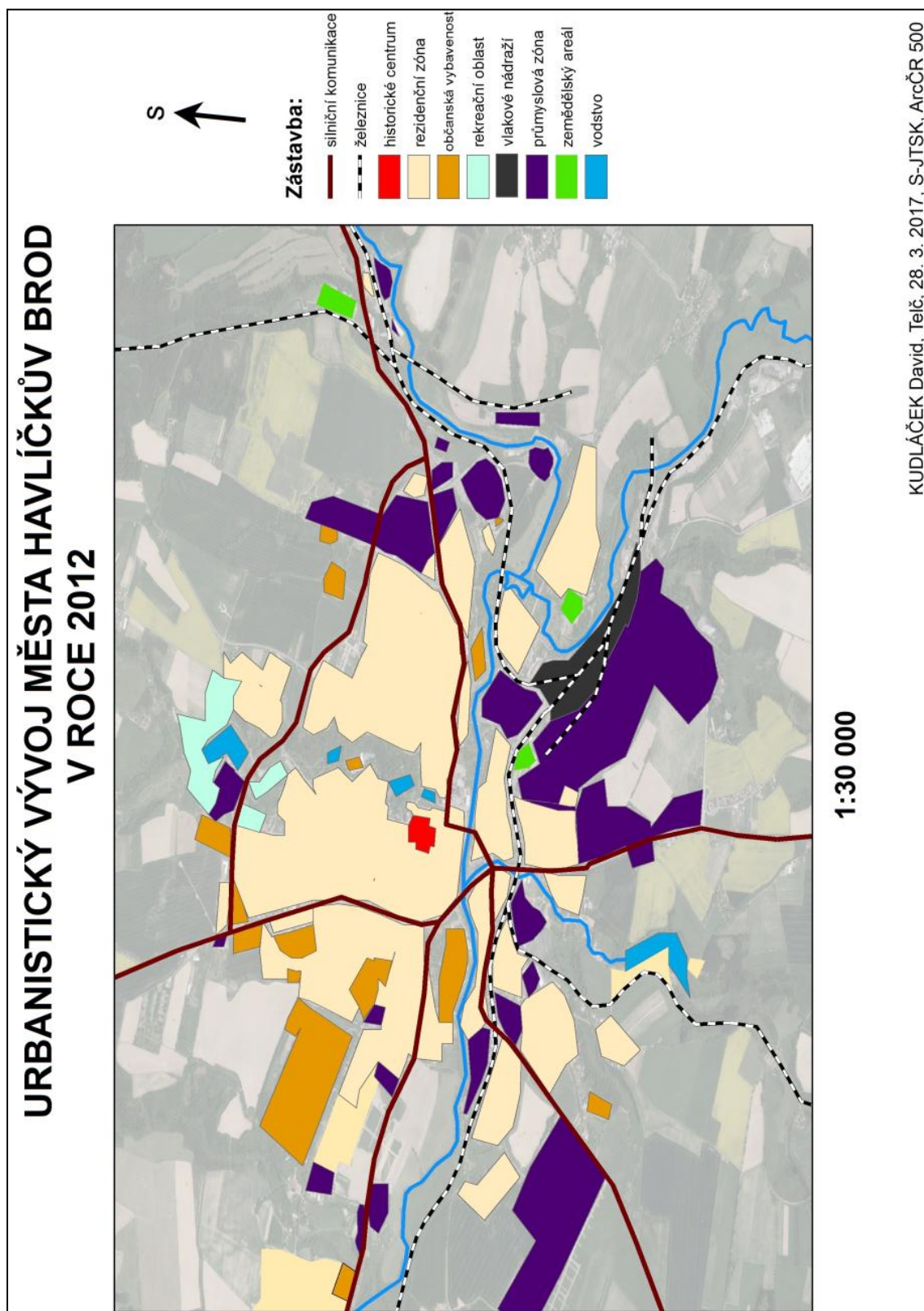
Na počátku nového tisíciletí docházelo k budování a rozšiřování komerčních a nákupních zón. V Havlíčkově Brodě byl vybudován Nákupní park v roce 2012, nalezneme ho v Masarykově ulice. Díky dobře zvolené poloze je velmi lehce dostupný, leží v blízkosti městského centra a bytové zástavby. V současnosti zde nalezneme 8 obchodů, jako například DM, Sportissimo a Kik. (Saller 2012).

V roce 2014 došlo ke stavbě parkovacího domu. Radnice tento krok učinila kvůli nedostatečnému počtu parkovacích míst ve městě. Toto nové parkoviště bylo postaveno v Husově ulici. Celková kapacita nového parkoviště je 82 míst, což zdvojnásobilo počet parkovacích míst v centru města (Rodová 2014).

V posledních letech se radnice zabývá infrastrukturou města. Konkrétně výstavbou jihovýchodního obchvatu města. Tento projekt je plánován přes 10 let. V současné době probíhá majetkové vypořádání s vlastníky pozemků potřebných pro stavbu. Zahájení výstavby je naplánováno na rok 2018. Okruh by měl být plně uveden do provozu v roce 2020 (Ředitelství silnic a dálnic ČR 2015).

Trendem posledních 20 až 30 let je tzv. suburbanizace, to znamená stěhování lidí z města na předměstí. Tento proces se dotkl i města Havlíčkův Brod. Suburbanizace je způsobena především stále se zlepšující dopravní dostupností centra města. Podobu města z roku 2012 lze vidět na obr. 12.

Obr. 12: Urbanistický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 2012



Tab. 2: Vývoj počtu obyvatel města Havlíčkův Brod

rok	počet obyvatel	řetězový index v %	bazický index v %
1869	8189	-	-
1880	8811	107,60	107,60
1890	9359	106,21	114,29
1900	010240	109,41	125,05
1910	12628	123,32	154,20
1920	13150	104,13	160,58
1930	15232	115,83	186,01
1951	17238	113,17	210,50
1960	17533	101,71	214,10
1970	20197	115,19	246,64
1980	23146	114,60	282,64
1991	24472	105,73	298,83
2001	24357	99,60	297,44
2011	23679	97,51	289,16

Zdroj: vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

Tab. 3: Procentuální zastoupení průmyslových ploch v závislosti na délce železnice

	1852	1880	1928	1952	2012
délka tratí	-	12,23 km	16,5 km	19,34 km	19,34 km
%	-	0,04 %	0,24 %	0,61 %	2,18 %

Zdroj: vlastní zpracování, ArcČR 500

Na základě popisné části a tabulek 2, 3 a 4 lze říci, že město Havlíčkův Brod se vyvíjelo za posledních cca 150 let velmi dynamicky. Stejně jako u dalších větších měst se významně projevila výstavba železnice a zlepšující se infrastruktura jako určující faktor ve vývoji zástavby a počtu obyvatel. S rozvojem dopravní infrastruktury rostl počet obyvatel (tab. 2) i počet průmyslových podniků ve městě (tab. 3 a 4). Velký početní nárůst obyvatel a příchod nových investorů do města znamenal i rozšiřování města. Tento vývoj lze sledovat na „land-use“ mapách (obr. 8-12), které byly za tímto účelem vytvořeny.

Tab. 4: Procentuální rozložení průmyslových ploch v závislosti na vzdálenosti od železnice

	1852	1880	1928	1952	2012
0 - 299 m	-	100 %	75,42 %	93,50 %	40,81 %
300 - 599 m	-	-	3,74%	6,04 %	31,42 %
600 - 899 m	-	-	1,84%	-	25,73 %
900 - 1199 m	-	-	5,64%	-	-
1200 - 1499 m	-	-	7,48%	-	-
1500 - 1799 m	-	-	5,87%	-	-
1800 - 2100 m	-	-	-	0,46%	2,04%
Celkem	-	100 %	100 %	100 %	100 %

Zdroj: vlastní zpracování, ArcČr 500

Vývoj města byl ovlivněn do velké míry i politickým vedením státu. Za Rakouska-Uherska byla do města přivedena železnice a město se orientovalo především na textilní výrobu. Po rozpadu Rakouska – Uherska dochází ke změnám. Po vzniku samostatné Československé republiky docházelo k rozmachu velkých továren a k výstavbě obytných čtvrtí. V případě Havlíčkova Brodu se jednalo o továrnu na bramborový a pšeničný škrob, továrnu na výrobu hospodářských strojů a lihovar. S nástupem komunismu se podoba města stále měnila. Na počátku tohoto období vznikají firmy Futaba Czech s.r.o. a Zetor Havlíčkův Brod. Se vznikem těchto firem význam města znovu vzrostl. Byla vybudována tři velká panelová sídliště (Čechovo, Vysočany a Žižkov) a dále budovy se sociálním zaměřením (školy, ddm, poliklinika atd..). Lze říci, že po pádu komunistického režimu město stagnuje a nedochází k další rozšiřování města. V posledních letech dochází ke stěhování lidí do přilehlých suburbií.

5. SYNTÉZA

Provedená analýza přinesla výsledky, které částečně odpovídají na otázky, zda vybudování železnice způsobilo rozvoj regionu, ať z pohledu populačního nebo ekonomického. Na první část otázky si nelze odpovědět zcela přesvědčivě. Obecně lze říci, že situace není tak jednoznačná jako u jiných krajů. Z grafu 3 je zřejmé, že Kraj Vysočina je atypický v tom smyslu, že zaznamenal pouze pozvolný nárůst počtu obyvatel v době zavedení železnice, ale zároveň pokles počtu obyvatel po druhé světové válce nebyl tak významný. Tento demografický průběh je typický pro většinu měst a vesnic Kraje Vysočina. Z grafu 5 je patrné, že výjimkou jsou větší města, která ležela na železnici a již v minulosti měla významné průmyslové podniky. Tato města zaznamenala výrazný demografický nárůst. Jako příklad si lze uvést město Jihlava, Třebíč a Havlíčkův Brod. Právě Havlíčkovým Brodem se blíže zabývá jedna část analýzy. Toto město bylo vybráno jako typický případ města, které se významně rozrostlo po zavedení železnice do města (Tab. 2.). Z výzkumu je patrné, že po zavedení železnice do města vzrostl počet průmyslových podniků a následně i počet obyvatel. Určitý nárůst zaznamenala i další města, ale tento nárůst nebyl tak významný. Dále je potřeba zmínit, že existovala i města, na která zavedení železnice nemělo pozitivní dopad, jednalo se především o menší města, která o své obyvatele přicházela, protože se stěhovali do větších průmyslových měst, která skýtala početnější nabídku práce a širší nabídku služeb. Z analýzy je dále patrné, že se vzrůstající vzdáleností obce od železnice, klesá růst počtu obyvatel. Tuto skutečnost lze vidět na grafu 6. Na základě těchto poznatků a tohoto grafu lze potvrdit hypotézu č. 1, avšak stále je nutno mít na paměti, že průběh vývoje počtu obyvatel je pro Kraj Vysočina v porovnání s ostatními kraji atypický. Kraj Vysočina byl zaměřen na zemědělskou výrobu, chyběla zde ložiska nerostných surovin a s tím související zpracovatelský průmysl. Druhá část otázky (viz výše) se zabývá vlivem železnice z ekonomického hlediska. Konkrétně, zda se po zavedení železnice do města zvětšil počet průmyslových podniků. Z výzkumu je patrné (obr. 1), že v celorepublikovém měřítku byla železnice prioritně zaváděna do regionů, kde se nacházelo tolik žádané uhlí (Ústecký a Moravskoslezský kraj). Dále byly připojovány kraje, kde byl již v té době průmysl rozvinut (Jihomoravský a Liberecký kraj). Čímž nastal ještě větší průmyslový rozkvět těchto regionů. Tyto oblasti zůstávají průmyslovými jádry do současnosti. Oproti tomu kraje, které nebyly v době zavádění železnice průmyslově důležité, musely na připojení k železnici počkat. A proto zde nevznikalo tolik nových průmyslových podniků. Mezi tyto kraje lze zařadit kraj Pardubický, Jihočeský, Královéhradecký a Kraj Vysočina. Tyto kraje patří i v současnosti mezi kraje s menším podílem pracujících v průmyslu. Nutno říci, že po zavedení železnice do kraje, vznikaly i v těchto

krajích průmyslové podniky. Co se týče Kraje Vysočina, jednalo se o města Jihlava, Třebíč, Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Moravské Budějovice. Tato města byla na železnici připojena nejdříve. Jihlava, Havlíčkův Brod a Moravské Budějovice v roce 1870 – 1871, Třebíč v roce 1886 a Pelhřimov v roce 1888. Se stavbou železnic souvisel i hospodářský rozvoj těchto měst. Jihlava se orientovala především na textilní průmysl (2. místo v produkci v celé Rakousko-Uherské říši). Jako příklad si lze uvést Kernerovy závody nebo Löwovy továrny. Dále zde byl několika továrnami zastoupen strojírenský a dřevozpracující průmysl. Moravské Budějovice se po zavedení železnice začaly pomalu transformovat ze zemědělského města na průmyslové. Vzniklo zde několik továren na výrobu strojů. Jako příklad lze uvést Smrčkovu slévárnu a továrnu na výrobu hospodářských strojů. Město Třebíč bylo také významně poznamenáno průmyslovou revolucí. Původně město drobných živnostníků se změnilo ve město s množstvím velkých výrobních podniků. Za největší z nich lze označit firmu Carle Budichowsky a & Söhne, která vyráběla obuv. Tato firma byla později odkoupena zlínským továrníkem Baťou a bude zaměstnávat až na 5000 zaměstnanců. Zavedení železnice znamenalo i průmyslový rozkvět města Pelhřimov. Zakotvil zde především průmysl kartáčnícký, pletářský a výroba zemědělských strojů. Za zmínku stojí podnik Jana Matějky na výrobu zemědělských strojů, ze kterého se vyvinula firma Agrostroj, která po celou dobu svojí existence patří mezi nejvýznamnější zaměstnavatele této oblasti. Analytická část práce se blíže zabývá městem Havlíčkův Brod. Toto město bylo vybráno, jako typický příklad, kdy železnice nastartovala dynamický rozvoj města. Po zavedení poměrně významné železnice do města v roce 1871 zaznamenal Havlíčkův Brod populační (Tab. 2) i průmyslový růst. Jak se rozšiřovala plocha průmyslových podniků lze sledovat na obrázcích 8-12 a v tabulce 3 a 4. Tyto tabulky blíže ukazují, jak se vzrůstajícím počtem tratí ve městě roste procentuální zastoupení průmyslových podniků v závislosti na vzdálenosti od tratí. Těmito okolnostmi se hlouběji zabývá kapitola 4.3.

6. ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo zhodnotit, zda vybudování železniční sítě během průmyslové revoluce v Kraji Vysočina mělo vliv na rozvoj jeho území. Obecně lze říci, že situace nebyla tak jednoznačná, jako v případě jiných krajů.

Hypotéza č. 1. předpokládala větší průmyslový rozvoj území a větší nárůst počtu obyvatel v obcích ležících na železnici, než u měst ležících mimo železnici. Z výsledných tabulek a grafů je patrné, že rozvoj zaznamenala především ta města, která již v tomto období měla svoji úlohu a ležela na železnici. U těchto měst lze sledovat dynamičtější rozvoj, než v případě jiných obcí. Částečný nárůst zaznamenala i další města ležící na železnici. Je ale potřeba dodat, že existovaly i obce, které ležely na železnici, ale přesto o své obyvatele přicházely. Jednalo se především o menší obce, ze kterých se obyvatelé stěhovali do větších průmyslových měst, která nabízela větší pracovní příležitost, vyšší výdělek a širší nabídku služeb. U většiny měst neležících na železnici můžeme konstatovat přirozený růst počtu obyvatel, avšak díky absenci železnice nebyl nárůst tak dynamický. V této skupině roste i počet měst, kde počet obyvatel stagnuje, či dokonce klesá. Stejně jako v případě měst ležících na železnici s klesajícím počtem obyvatel se setkáváme především v případě menších obcí, kde byla nabídka práce ztlačně menší, než v průmyslových městech. Jako příklady typických průmyslových měst, která přilákala velké množství nových obyvatel, lze uvést Havlíčkův Brod nebo Jihlavu. Naopak jako příklady obcí, které ztratily své dosavadní postavení, protože k nim nebyla přivedena železnice, lze uvést obce Stonařov, Štoky, Vilémov a další.

Hypotéza č. 2. byla zaměřena na vliv výstavby železnice na prostorovou strukturu města. Touto hypotézou se zabýval třetí úsek analytické části práce. Pro výzkum urbanistického vývoje bylo zvoleno město Havlíčkův Brod jako typický příklad průmyslového města, které se rozrostlo v důsledku zavedení železnice do města. Na základě tabulek a map je vliv železnice zcela patrný. Z výsledných map zobrazujících urbanistický vývoj města Havlíčkův Brod lze vidět, že po zavedení železnice do města rostl počet průmyslových podniků ve městě. Z map je dále zřejmé, že tyto průmyslové podniky se koncentrují právě v okolí železnice, a to především díky lepší dostupnosti dodávání materiálu a distribuci nových výrobků. Některé průmyslové podniky byly dokonce přímo napojeny na železnici vlastními kolejemi. Se vznikem nových továren roste i počet obyvatel ve městě. S tím je spjatá i výstavba nových rodinných domků, následně sídlišť pro nové zaměstnance továren. Vliv železnice na rozvoj města nám tento příklad výstižně dokládá. Na základě předchozího rozvoje spjatého se zavedením železnice, se z Havlíčkova Brodu stalo v následném období socialismu moderní průmyslové město. V současnosti zde žije

přes 23 tisíc obyvatel a město je stále považováno, díky své dopravní poloze, za středisko nadregionálního významu.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

BERÁNKOVÁ, J. (2004): Historie podnikání na Havlíčkobrodsku. Městské knihy, Těhušice, 271 s.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 112 s.

DUBOVSKÁ, J. (2015): Dálnice D3 a její potenciální vliv na regionální rozvoj: dopravně-geografická analýza. Diplomová práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, České Budějovice, 84 s.

EL-GENEIDY, M. A., LEVINSON, D. M. (2006): Access to Destinations: Development of Accessibility Measures. In Kylián, R., (2009): Dopravní dostupnost v ČR. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, s. 9 - 28.

GEUERS, K. T., van ECK, J. R. R. (2001): Accessibility measures: review and applications. RIMV- research for man and environment. In Kylián, R., (2009): Dopravní dostupnost v ČR. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, s. 9 – 28.

HANDY, S., NIEMEIER, D. (1997): Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives. In Kylián, R., (2009): Dopravní dostupnost v ČR. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, s. 9 - 28.

HERBERT, D.T., THOMAS, C. J. (1997): Cities in Space, Cities as Place. David Fulton Publishers, London, 388 s.

HLAVAČKA, M. (1990): Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Nakladatelství Academia, Praha, 179 s.

HOMEROVÁ, M. (2012): Kapitoly z dějin evropského velkoměsta. Akropolis, Praha, 348 s.

HORÁK, J., ŠIMEK, M., RŮŽIČKA, L., HORÁKOVÁ, B. (2008): Možnosti analýzy a hodnocení dopravní dostupnosti. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, institut geoinformatiky, Ostrava, 38 s.

HUDEČEK, T., CHURANĚ, R., KUFNER, J. (2011): Dostupnost Prahy při využití silniční dopravy v období 1920–2020. *Geografie*, 116, 3, s. 317–334.

CHVÁTAL, F. (2013): Vliv dopravní dostupnosti a obslužnosti na ekonomickou úroveň obcí v České republice. Rigorózní práce, Masarykova univerzita, Brno, 123 s.

JINDRA, Z., JAKUBEC, I. (2015): Hospodářský vzestup českých zemí do poloviny 18. století do konce monarchie. Karolinum, Univerzita Karlova, Praha, 525 s.

KADLECOVÁ, R. (2013): Architektura a urbanismus města Havlíčkův Brod v letech 1848 – 1948. Bakalářská práce, ústav historických věd, Filozofická fakulta Univerzity Pardubice, Pardubice, 107 s.

KAMP, M. (2009): Firma Josef Šupich, v Havlíčkobrodsko sv. 23, Muzeum Vysočiny, Havlíčkův Brod, 270 s.

KOTRMAN, J. (2001): 160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda. České dráhy, Ostrava, 21 s.

KRAFT, S. (2007): Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce, Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, České Budějovice, 85 s.

KRAFT, S. (2015): Základy geografie dopravy. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, České Budějovice, 77 s.

KUČA, K. (1997): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku I. díl: A-G, Libri, Praha, 894 s.

KUČA, K. (1997): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku II. díl: H-Kole, Libri, Praha, 938 s.

KUČA, K. (1997): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku VIII. díl: V-Ž, Libri, Praha, 891 s.

KUNC, J., KRYLOVÁ, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost? Národohospodářský obzor, 4, s. 33 – 44.

KVIZDA, M, POSPÍŠIL, T., SEIDENGLANZ, D., TOMEŠ, Z. (2007): Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie. Masarykova univerzita, Brno, 229 s.

KYLÍAN, R., (2009): Dopravní dostupnost v ČR. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, 84 s.

KYNCL, J. (2006): Historie dopravy na území České republiky. Nakladatelství Vladimír Kořínek, Praha, 146 s.

MARADA, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. ČGS, Praha, 146 s.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, 4, s. 51 - 59.

MICHNIAK, D. (2002): Dostupnosť jako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správneho členenia Slovenska. Kandidátská disertační práce, Geografický ústav Slovenskej akadémie vied, Bratislava, 125 s.

MULÍČEK, O. (2008): Geografie sídel. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. et al.: Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, s. 90 – 130.

NECHVÁTALOVÁ R. (2010): Vývoj městských pečeti a znaku Havlíčkova Brodu podle sbírky SOKA v Havlíčkově Brodě. Diplomová práce, Masarykova univerzita, Filosofická fakulta, Brno, 91 s.

NOVÁČEK, A. (2006): Analýza vlivu vybraných faktorů na vývoj sídelního systému Vysočiny od roku 1869. Vlastivědný sborník Vysočiny, 15, s. 91-105.

PAVLÍČEK, S. (2002): Naše lokálky, místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Dokořán, Praha, 154 s.

PHELPS, N., A., OZAWA, T. (2003): Contrasts in agglomeration: proto-industrial, industrial and post-industrial forms compared. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. et al.: Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, s. 97 – 130.

PTÁČNÍK, J. (2005): Letiště v Německém Brodě v letech 1939-1945. Muzeum Vysočiny, Havlíčkův Brod, 139 s.

PURŠ, J., CAFOUREK, P. (1965): Atlas Československých dějin. Ústřední správa geodézie a kartografie, Praha, 39 s.

SCHREIER, P. (2010): Naše dráhy ve 20. století. Mladá fronta, Praha, 192 s.

SCHREIRER, P. (2009): Příběhy z dějin našich drah – kapitoly z historie českých železnic do roku 1918. Mladá fronta, Praha, 208 s.

SEIDENGLANZ, D. (2011): POLYREG. In Chvátal, F. (2013): Vliv dopravní dostupnosti a obslužnosti na ekonomickou úroveň obcí v České republice. Rigorózní práce, Masarykova univerzita, Brno, s. 21-25.

SEIDENGLANZ, D. (2008): Geografie dopravy. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. et al.: Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, s. 231 – 267.

SOCHR, J., SOCHROVÁ, M. (1992): Havlíčkův Brod a okolí. Gradat, Havlíčkův Brod, 141 s.

SOCHR, J. (1971): Havlíčkův Brod a staletí. Městský národní výbor, Havlíčkův Brod, 198 s.

TIKMAN, P., VACHTL, M. (2010): Rozvoj železniční sítě České republiky. Urbanismus a územní rozvoj, 5, s. 58 – 70.

TOMEŠ, Z., POSPÍŠIL, T. (2006): Ekonomické aspekty železniční dopravy. Masarykova univerzita, Brno, 77 s.

TOPIL, Z. (1996): Almanach ke stému výročí okresní nemocnice v Havlíčkově Brodě. Okresní nemocnice Havlíčkův Brod, Havlíčkův Brod, 70 s.

TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. et al. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Aleš Čeněk s.r.o., Plzeň, 416 s.

ZADRAŽILOVÁ, J. (2006): Ti, kteří zůstali (Odsun Němců z Jihlavska po roce 1945), Bakalářská práce, Masarykova univerzita, Filosofická fakulta, Brno, 72 s.

Internetové zdroje:

CZECH INVEST (2009): Nejcitlivější regeneraci brownfieldu zvládli v Havlíčkově Brodě. <http://www.czechinvest.org/nejcitlivejsi-regeneraci-brownfieldu-zvladli-v-havlickove-brode> (25. 3. 2017)

ČSÚ (2011): Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011. <http://www.czso.cz/csu/czso/historicky-lexikon-obci-1869-az-2015> (20. 1. 2017)

GIDEON SJÖBERG (2013): Preindustrial theory. <http://gideonsjoberg.weebly.com/pre-industrial-theory.html> (22. 8. 2016)

GREGAR, O. (2008): Armáda, železnice, opevnění, mobilizace. http://www.cd.cz/old/TCD2008/8_43roky.htm (25. 7. 2016)

HLADÍK, P. (2015): Mahlerovi přinesli do Havlíčkova Brodu pletářský průmysl http://www.rozhlas.cz/vysocina/toulky/_zprava/1450062 (10. 3. 2017)

LAPEŠ, J. (2007): Stručná historie sklárny (22. 2. 2016)

<http://www.hornidubenky.cz/20-strucna-historie-sklarny/d-5156/p1=213>

LEWISHISTORICALSOCIETY (2010): Concentric zone model.

http://www.lewishistoricalsociety.com/wiki/tiki-read_article.php?articleId=16 (23. 8. 2016)

MULÍČEK, O. (2006): Studijní materiál

<http://is.muni.cz/el/1431/jaro2006/Z4044/um/> (23. 8. 2016)

Ročenka dopravy ČR 1998,

<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-1998/index.htm> (15. 10. 2016)

Ročenka dopravy ČR 2003,

https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2003/Rocenka/texty_cz/obsah.htm (15. 10. 2016)

Ročenka dopravy ČR 2008,

https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/rocenka/htm_cz/obsah5.html (15. 10. 2016)

Ročenka dopravy ČR 2014,

https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2014/rocenka/htm_cz/obsah5.html (15. 10. 2016)

RODOVÁ, Z. (2014): Parkovací dům v Havlíčkově Brodě pojme desítky aut

http://havlickobrodsky.denik.cz/zpravy_region/parkovaci-dum-v-havlickove-brode-pojme-desitky-aut-20140210.html (25. 3. 2017)

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR (2015): Havlíčkův Brod, JV obchvat

http://www.muhb.cz/assets/File.ashx?id_org=3782&id_dokumenty=845605 (26. 3. 2017)

SALLER (2012): Naše projekty Havlíčkův Brod

<http://www.saller.cz/cs/nase-projekty?city=12>

VOKÁČ, M. (2011): Poprvé se boural panelák kvůli vzhledu města, hyzdil Havlíčkův Brod

http://zpravy.idnes.cz/do-panelaku-v-havlickove-brode-se-zakouzl-bagr-fo9-/domaci.aspx?c=A111122_1688629_jihlava-zpravy_bor (25. 3. 2017)

SEZNAM PŘÍLOH

Seznam obrázků

Obr. 1: Vývoj železniční sítě na území Českých zemí do roku 1960.....	12
Obr. 2: Železniční síť České republiky v roce 2017.....	16
Obr. 3: Komponenty dopravní dostupnosti.....	19
Obr. 4: Sjobergův model preindustriálního města.....	21
Obr. 5: Burgessův koncentrický model průmyslového města.....	23
Obr. 6: Schematické rozložení postindustriálního města.....	24
Obr. 7: Železniční síť Kraje Vysočina v roce 2016.....	34
Obr. 8: Historický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 1850.....	41
Obr. 9: Historický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 1880.....	44
Obr. 10: Historický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 1928.....	46
Obr. 11: Urbanistický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 1952.....	48
Obr. 12: Urbanistický vývoj města Havlíčkův Brod v roce 2012.....	50

Seznam grafů

Graf 1: Vývoj počtu přepravovaných osob v letech 1937 - 1989.....	14
Graf 2: Historický vývoj počtu obyvatel v jednotlivých krajích od roku 1869 do roku 2011.....	29
Graf 3: Porovnání průměrného počtu obyvatel Českých zemí a Kraje Vysočina od roku 1869 do roku 2011.....	31
Graf 4: Procentuální nárůst počtu obyvatel ve vybraných obcích Kraje Vysočina mezi roky 1869 - 1930.....	33
Graf 5: Porovnání vývoje počtu obyvatel na základě vzdálenosti od železnice mezi roky 1869 - 2011.....	35
Graf 6: Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících na železnici v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910.....	36
Graf 7: Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících do 5 km od železnice v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910.....	36
Graf 8: Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících více než 5 km od železnice v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910.....	37

Seznam tabulek

Tab. 1: Tranzitní železniční koridory na území České republiky.....	15
Tab. 2: Vývoj počtu obyvatel města Havlíčkův Brod.....	51
Tab. 3: Procentuální zastoupení průmyslových ploch v závislosti na délce železnice.....	51
Tab. 4: Procentuální rozložení průmyslových ploch v závislosti na vzdálenosti od železnice.....	52

Seznam příloh

Příloha 1: Vývoj počtu obyvatel u měst ležících na železnici

Příloha 2 : Vývoj počtu obyvatel u měst ležících do 5 km od železnice

Příloha 3: Vývoj počtu obyvatel u měst ležících více než 5 km od železnice

Příloha 4 : Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících na železnici v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910

Příloha 5 : Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících do 5 km od železnice v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910

Příloha 6 : Procentuální poměr růstu a poklesu počtu obyvatel v obcích ležících více než 5 km od železnice v Kraji Vysočina v roce 1869 a 1910

Příloha 7: Historický vývoj počtu obyvatel v jednotlivých krajích od roku 1869 do roku 2011

Příloha 8: Porovnání vývoje počtu obyvatel na základě vzdálenosti od železnice mezi roky 1869 - 2011

Příloha 1: Vývoj počtu obyvatel u měst ležících na železnici mez roky 1869 - 2011

Obce v Kraji Vysočina ležící na železnici														
obce	počet obyvatel v roce													
	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Batelov	3271	3208	3274	3278	3365	3214	3042	2293	2486	2389	2363	2286	2393	2247
Bitovčice	485	439	459	465	536	551	544	511	500	476	430	407	399	432
Bohušice	426	285	288	307	272	292	275	222	208	176	153	114	120	129
Bransouze	367	343	329	344	365	381	368	350	348	335	326	296	258	249
Břevnice	294	257	208	198	241	241	233	185	205	201	165	164	164	168
Budišov	1055	1136	1202	1178	1189	1164	1136	1078	1173	1213	1153	1131	1163	1218
Bystřice nad Pernštejnem	5468	5405	5119	5006	4770	4576	4170	3922	5032	7644	9510	9304	9068	8279
Černovice	3697	3650	3657	3529	3411	3357	3023	2549	2335	2135	2003	1901	1846	1824
Čichov	403	366	387	382	428	411	417	398	373	340	334	284	289	238
Dědice	226	199	191	200	187	192	210	185	174	174	158	138	141	146
Dobronín	708	942	1193	1254	1169	1376	1526	1257	1437	1502	1608	1757	1905	1872
Dolní Cerekev	1490	1489	1523	1507	1568	1431	1334	1064	1098	1027	956	959	1103	1275
Dvorce	187	185	195	197	204	200	275	202	239	227	210	173	159	184
Golčův Jeníkov	4322	4088	3757	3732	3849	3731	3465	2932	3002	2874	2758	2746	2604	2616
Havlíčkův Brod	8189	8811	9359	10240	12628	13150	15232	17238	17533	20197	23146	24472	24375	23769
Herálec	2321	2343	2285	2316	2247	2228	2166	1796	1805	1535	1291	1130	1100	1162
Hodice	541	606	680	733	785	874	912	740	721	715	764	762	773	728
Horní Cerekev	2716	2745	2798	2789	2694	2704	2652	2246	2253	2102	1961	1877	1845	1820
Horní Ves	633	615	686	653	683	752	645	485	510	455	395	382	359	288
Humpolec	8102	8514	9110	9135	9108	8812	8231	7706	8955	9727	10786	11122	10929	11024
Hvězdoňovice	198	178	173	184	163	155	148	94	117	110	99	91	89	93
Chotěboř	6496	6675	6254	6595	7020	7154	6825	6560	7736	8111	9407	9352	9870	9345
Chřenovice	522	531	477	431	440	429	397	307	310	245	208	196	172	153
Jaroměřice nad Rokýtnou	3891	4017	4154	4568	4801	4857	4785	4123	4340	4136	4064	3982	4106	4147
Jemnice	2812	3136	3025	3325	3484	3486	3637	3522	3852	3802	4011	4282	4307	4293
Jezdovice	453	461	440	417	456	424	403	305	295	267	237	223	249	252
Jihlava	23833	26559	28577	29858	32344	32702	36659	31268	36528	42538	49770	51831	50702	50075
Jihlávka	435	496	488	557	577	621	649	421	430	388	337	293	232	229
Kamenice nad Lipou	3663	3546	3329	3265	3369	3194	2948	2958	3149	3451	3951	4202	4220	3893
Kamenná	296	296	313	320	317	313	341	251	252	229	225	186	182	181
Kamenná Lhota	335	345	331	369	394	373	344	263	261	255	258	248	249	241
Kojatín	118	116	102	114	123	123	151	135	134	124	129	74	87	71
Kojetice	428	423	390	429	462	494	494	412	469	489	489	442	433	446
Kostelec u Jihlavy	380	411	413	412	470	470	502	545	481	432	480	693	826	891
Krahulov	281	265	290	312	305	293	353	332	317	289	257	232	233	232
Kralice nad Oslavou	804	803	890	951	921	873	1003	942	1004	873	828	824	865	963
Křeč	735	687	703	610	568	612	525	390	367	327	313	249	247	231
Křižanov	1705	1671	1578	1543	1587	1472	1358	1358	1513	1547	1637	1788	1848	1846
Ledeč nad Sázavou	3176	3374	3225	3111	3482	3490	3330	3239	4073	5195	6202	6540	6127	5303
Leskovice	184	221	237	257	237	256	242	166	216	183	151	101	96	89

Lesůňky	202	190	172	213	220	208	188	148	157	132	124	103	85	96
Leština u Světlé	1158	1120	1094	1098	962	961	1002	800	813	756	694	635	636	577
Lhotice	229	220	233	249	261	271	251	193	196	172	192	169	156	167
Lípa	1020	1099	1038	1078	1041	1105	1119	954	1027	931	933	900	1020	1084
Luka nad Jihlavou	1347	1387	1611	1802	2007	2053	2274	2125	2269	2290	2376	2335	2480	2663
Malý Beranov	254	241	338	453	556	458	418	382	511	442	506	541	554	586
Martinice	248	271	242	249	288	302	242	304	322	339	381	375	413	418
Moravské Budějovice	3503	3957	4334	4554	4728	5007	5130	5209	5985	6367	7265	7884	8004	7541
Mysliboř	317	333	343	335	304	303	310	256	250	232	235	229	223	194
Náměšť nad Oslavou	2351	2373	2410	2269	2495	2480	2666	2793	3939	4493	4992	5115	5246	4996
Nížkov	900	1034	939	919	972	962	919	753	702	709	728	800	864	925
Nová Buková	302	314	313	258	262	287	252	190	153	136	114	82	86	96
Nová Cerekev	2407	2504	2471	2344	2302	2284	2094	1730	1685	1494	1403	1213	1183	1122
Nové Město na Moravě	5871	5860	5746	5655	5761	5466	5348	6021	6194	8196	9730	10426	10471	9989
Obrataň	1514	1614	1576	1568	1676	1698	1603	1230	1155	1022	949	899	844	781
Okrouhlíce	1331	1401	1256	1387	1519	1521	1561	1448	1519	1423	1304	1185	1218	1278
Okříšky	651	613	782	961	1083	1102	1356	1313	1718	1845	2141	2053	2022	2025
Ořechov	474	505	428	563	449	458	426	424	427	398	346	321	310	309
Oslavice	312	352	386	407	502	576	546	526	446	445	493	508	580	663
Oslavička	114	139	150	153	162	178	171	121	131	142	120	104	94	91
Osová Bítýška	783	716	783	817	838	814	806	735	785	838	779	801	810	869
Ostrov nad Oslavou	956	912	839	804	748	762	706	674	742	804	815	873	887	905
Pacov	4229	4147	4095	4114	4264	4076	3787	3663	4026	4577	5180	5201	5232	4972
Pelhřimov	8387	8689	8738	8894	9938	10079	10259	9198	9754	11559	14239	16480	16590	16232
Počátky	3713	3834	3942	3738	3744	3472	3228	2736	2701	2633	3048	2856	2755	2683
Pohled	774	823	821	801	825	806	788	858	884	842	871	783	721	743
Pohled'	252	262	238	218	223	220	200	196	177	166	123	98	70	79
Polná	6285	6388	5965	6062	5595	5201	5106	4296	4739	4580	4862	4691	4869	5100
Požďatin	193	219	252	225	236	240	228	226	219	222	226	193	191	160
Přibyslav	3857	4088	4009	4086	4200	3859	3732	3933	3953	3893	4049	4028	3982	3864
Rácovice	229	243	236	241	253	267	251	178	188	173	139	106	105	113
Radkov	237	297	295	286	280	284	248	233	274	271	240	206	229	227
Radňovice	380	397	380	349	349	368	286	318	317	297	333	339	330	324
Rantířov	383	323	334	361	389	374	411	324	328	312	313	331	355	463
Rapotice	287	353	375	433	468	515	594	595	602	556	503	455	453	505
Rodínov	375	378	338	349	331	338	299	213	195	184	200	201	204	215
Rozsochatec	471	460	423	440	473	514	493	397	515	512	524	526	495	505
Rozsochy	1279	1230	1195	1211	1159	1160	1121	834	845	783	784	731	698	684
Rožná	849	825	877	916	932	869	922	808	831	749	735	726	737	765
Rudíkov	364	453	505	501	531	501	501	471	535	564	630	659	691	669
Rynárec	414	466	454	410	474	486	383	368	384	413	488	464	498	566
Sázava	600	627	584	600	570	559	588	648	583	561	581	582	571	605
Sázavka	577	544	600	576	602	571	576	443	453	418	381	335	311	316
Sedlejev	276	295	302	322	325	330	301	292	289	274	219	258	273	266
Sklené nad Oslavou	317	311	284	302	307	323	272	256	260	237	230	247	231	225

Slavnič	269	286	255	250	205	204	215	158	118	88	62	53	40	60
Sobíňov	1216	1105	1138	1095	1125	1057	1069	820	789	757	704	611	600	684
Stařeč	906	1032	1081	1232	1381	1316	1455	1450	1528	1495	1417	1354	1427	1630
Stříbrné Hory	133	295	289	324	340	312	355	312	287	307	278	253	231	251
Střítež	950	810	861	917	906	1010	1070	844	841	489	338	319	332	390
Studeneč	444	486	560	613	583	535	660	600	643	651	582	570	556	546
Světlá nad Sázavou	3881	3959	3994	4330	4674	4505	4379	3758	4468	4363	6116	7147	7188	7091
Šebkovice	566	538	560	590	607	638	587	533	537	521	545	507	502	456
Šlapanov	687	711	736	729	750	788	587	801	855	897	830	811	797	780
Švábov	199	196	181	206	194	220	203	139	134	121	121	97	89	66
Telč	4733	5272	5079	4785	4647	4533	4420	4288	5146	5367	5875	6049	6053	5540
Třebelovice	608	622	643	686	718	668	609	538	531	516	518	465	467	417
Třebíč	10328	11999	13726	15309	16347	17191	17555	20257	20387	22555	29017	38355	39021	36998
Třešť	4634	5108	5520	5555	5858	5628	5741	5219	5606	5578	5805	5948	5933	5711
Včelníčka	380	480	524	573	401	371	349	298	334	296	215	186	196	179
Velké Meziříčí	6792	7221	7021	6877	6959	7335	7170	7676	8424	9091	10505	11518	11811	11680
Věžná	528	506	491	452	451	453	440	369	371	347	292	254	206	220
Vilémovice	363	391	327	303	274	274	253	178	204	185	204	204	205	214
Vladislav	951	974	998	1065	1211	1249	1367	1358	1458	1385	1310	1227	1222	1142
Vlčatín	187	196	188	215	240	224	222	186	181	169	174	174	146	147
Vlkov	374	393	408	410	370	343	335	342	356	340	288	268	240	251
Zajíčkov	273	268	269	274	279	280	248	205	212	190	190	190	195	221
Žďár nad Sázavou	4338	4026	3842	4124	4666	4655	4674	4936	10305	15686	20864	23191	24289	22328
Ždírec nad Doubravou	2201	2440	2542	2552	2735	2588	2466	2078	2355	2618	2852	2792	2783	3095
Žirovnice	3200	3503	3936	3908	4530	4349	4231	3354	3298	3282	3384	3127	3056	2874

Zdroj: Vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

Příloha 2: Vývoj počtu obyvatel u obcí ležící do 5 km od železnice mezi roky 1869 – 2011

Obce Kraje Vysočina ležící do 5 km od železnice														
obce	počet obyvatel v roce													
	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Bačkov	235	245	271	243	277	272	245	171	130	141	176	147	149	126
Bartoušov	266	261	276	277	252	264	338	243	248	221	183	148	152	175
Bělá	506	538	544	535	484	461	427	301	367	301	279	222	191	207
Bezděkov	435	408	416	411	432	432	360	293	315	290	264	256	235	241
Bojiště	534	508	529	469	443	402	410	430	294	308	252	229	253	268
Boňkov	196	212	196	191	179	198	170	152	130	117	104	68	58	66
Borek	392	418	386	375	419	398	374	304	296	242	167	136	143	123
Štoky	2652	2719	2450	2331	2244	2286	2129	1668	1803	1638	1542	1492	1475	1738
Věžnice	566	559	551	599	596	595	599	414	413	403	421	421	402	418
Skorkov	346	385	378	347	362	342	342	227	225	176	140	105	84	75
Úsobí	1445	1543	1509	1462	1572	1577	1390	957	1043	901	840	709	706	659
Úhořilka	167	170	167	149	143	159	161	94	79	73	46	45	47	48
Okrouhličky	446	507	525	479	491	468	400	296	289	253	260	214	194	225

Olešenka	309	336	334	311	302	314	293	236	237	213	191	197	189	183
Kochánov	179	177	171	173	174	189	166	130	161	152	148	131	146	141
Vysoká	289	319	308	302	316	316	303	231	250	171	123	86	86	185
Bílý Kámen	147	174	191	207	197	210	182	106	127	113	110	118	151	249
Blatnice	421	482	504	456	482	471	462	444	438	431	416	381	383	352
Blažkov	527	480	502	453	403	391	370	272	301	272	311	296	304	282
Bobrůvka	412	455	408	394	368	347	340	304	328	319	282	253	245	245
Bohdalec	382	420	441	452	437	435	406	344	361	345	312	308	301	301
Bohdalín	457	491	482	540	540	514	447	311	321	290	279	229	228	228
Bohuňov	397	414	391	356	314	324	288	240	238	222	230	245	245	245
Bohuslavice	233	220	219	231	243	230	215	148	121	111	103	109	125	132
Bochovice	280	266	278	310	309	311	314	270	267	228	221	189	162	143
Boršov	238	235	265	291	305	272	241	187	186	164	131	110	104	158
Bořetín	399	361	387	388	379	389	329	237	204	171	148	127	106	101
Brzkov	352	338	325	322	347	338	323	233	227	248	247	242	254	282
Březejc	186	171	185	181	199	194	176	139	153	144	142	142	137	142
Břeží	475	499	422	477	442	432	412	315	299	282	260	221	176	180
Břeží nad Oslavou	276	354	324	360	316	324	311	253	233	244	249	221	208	244
Březník	661	715	770	791	777	855	934	902	887	842	782	697	652	651
Březské	295	305	286	317	305	321	292	219	200	193	176	242	239	197
Budeč	257	268	242	256	263	270	224	197	182	189	183	158	180	174
Bukov	326	341	330	335	331	319	314	252	228	235	215	202	190	192
Bystrá	264	273	258	261	277	255	251	244	243	175	126	92	88	124
Býšovec	302	311	316	307	330	336	300	194	197	180	174	148	140	134
Cejle	670	656	651	688	646	670	678	485	478	405	407	379	393	442
Cetoraz	547	557	541	520	563	600	578	443	444	408	335	289	278	307
Čachotín	405	485	416	387	424	398	352	262	241	198	177	175	179	179
Čáslavice	679	726	791	817	851	885	822	717	776	718	687	639	578	516
Častohostice	307	336	311	307	301	310	335	274	311	263	220	200	179	196
Čechočovice	254	218	236	248	263	299	341	343	346	339	313	295	283	265
Čechtín	340	344	368	354	375	367	357	290	294	270	302	315	312	297
Čejov	732	755	804	856	916	858	786	658	619	561	553	439	439	514
Čelistná	131	148	161	151	135	132	116	74	114	101	122	125	104	107
Černíč	304	306	307	263	248	252	248	195	195	185	185	158	150	134
Černov	221	207	207	218	218	198	181	140	149	133	124	123	115	105
Červená Lhota	375	337	309	343	339	326	323	257	259	232	221	207	188	186
Čihalín	278	272	265	283	298	318	339	317	350	234	224	179	185	192
Čihošť	1067	1044	1013	915	885	880	844	620	574	481	418	347	335	311
Čikov	293	333	316	330	327	319	326	252	255	272	269	241	223	196
Čiměň	192	196	184	191	189	213	218	176	171	217	210	214	215	215
Čížkov	316	286	311	295	265	244	220	201	183	205	148	116	125	132
Dlouhá Ves	451	428	454	450	486	513	500	409	424	400	374	325	342	393
Dlouhé	459	432	398	386	415	380	342	293	271	267	300	279	270	255
Dobrá Voda	485	514	443	432	412	411	410	288	308	299	259	254	214	192
Dobrá Voda	558	496	493	511	509	465	488	401	397	364	347	329	342	328

Dobrá Voda u Pacova	256	231	247	250	235	239	201	130	108	117	94	89	80	80
Dolná Krupá	758	762	742	628	674	650	573	505	521	452	400	368	347	415
Dolní Heřmanice	484	537	536	515	544	561	569	509	528	516	465	441	446	512
Dolní Lažany	247	283	268	253	258	274	245	189	176	148	149	147	152	147
Dolní Město	1647	1520	1524	1648	1729	1700	1637	1260	1328	1217	1022	876	856	890
Dolní Rožínka	428	505	478	459	389	383	319	310	820	783	742	685	661	629
Dolní Sokolovec	259	285	246	226	246	240	216	169	184	156	109	87	92	105
Dolní Vilímeč	221	220	217	213	217	234	211	138	143	128	115	104	96	91
Drahanov	190	186	307	274	314	314	278	293	140	129	126	103	123	160
Doupě	160	163	174	191	207	209	270	165	143	148	107	83	87	102
Dubovice	144	148	156	146	139	137	137	98	95	88	78	61	63	72
Důl	323	278	305	293	296	280	249	163	162	131	100	75	53	50
Dyjice	264	299	321	299	290	295	274	196	184	206	166	134	136	133
Eš	233	251	239	232	239	199	186	134	130	104	81	55	51	55
Hamry nad Sázavou	844	857	825	778	758	743	738	760	934	1065	1191	1200	1212	1409
Hartvíkovice	386	437	560	584	547	577	633	581	695	681	635	576	565	547
Herálec	1763	1819	1824	1814	1905	1760	2448	1334	1335	1319	1254	1257	1259	1279
Heraltice	534	533	481	475	487	523	520	470	509	479	431	377	376	360
Heřmanov	338	362	342	357	332	308	273	263	258	278	241	224	210	210
Hluboké	323	332	332	359	351	367	352	288	311	310	268	241	223	209
Hněvkovice	1308	1355	1276	1260	1172	1144	1070	829	819	722	639	588	571	598
Hodíškov	293	309	330	292	262	231	228	190	183	201	189	145	136	141
Hodov	475	508	533	520	529	535	511	389	407	380	359	353	306	280
Hojovice	525	471	484	439	416	403	355	277	257	181	141	87	87	70
Horní Dubenky	614	594	673	821	981	810	830	689	633	679	704	661	648	649
Horní Heřmanice	240	252	264	256	273	262	229	177	180	158	169	163	133	137
Horní Krupá	650	706	642	559	597	579	558	462	463	456	444	413	456	501
Horní Myslová	193	203	198	180	154	155	184	99	113	104	99	92	87	86
Horní Rápotice	204	227	229	215	223	227	218	170	180	166	137	128	154	157
Horní Rožínka	213	199	194	173	175	151	141	116	156	143	124	95	100	84
Horní Smrčné	68	72	68	75	86	93	116	84	63	63	68	53	51	49
Horní Újezd	417	424	425	437	441	419	447	346	364	361	343	284	267	274
Hostětice	195	179	180	166	163	157	170	166	165	150	125	144	136	133
Hradec	497	434	393	386	393	380	340	289	278	269	266	237	232	231
Hrozatín	152	189	170	167	176	208	186	164	176	158	146	112	99	112
Hubenov	171	152	138	129	157	169	142	143	153	157	142	153	148	134
Hurtova Lhota	270	248	267	273	272	263	259	214	255	234	209	185	223	222
Hybrálec	594	571	595	676	674	665	588	400	430	391	327	323	361	408
Chlistov	322	375	367	354	335	381	361	363	365	331	298	253	229	257
Chlum	345	344	301	293	292	331	336	287	302	268	230	176	153	149
Chtrnič	328	371	328	342	414	419	357	284	264	220	190	165	157	127
Jabloňov	400	461	413	447	415	406	416	320	641	322	302	299	321	341
Jakubov	570	563	536	526	539	524	543	477	526	516	511	555	572	587
Jámy	696	687	675	696	669	662	678	481	548	498	498	524	545	581
Jedlá	293	288	272	253	267	245	206	195	196	148	119	86	61	80

Ježená	223	223	238	232	218	219	246	158	160	132	107	100	104	123
Jilem	311	305	325	311	300	305	250	207	201	174	143	135	127	112
Jiřice	877	955	987	1011	994	1087	1023	1017	781	749	633	608	670	862
Jitkov	548	524	551	504	511	501	425	322	338	286	214	186	176	212
Kadolec	360	371	149	312	300	274	273	240	220	227	205	164	165	154
Kaliště	380	450	491	499	552	541	552	401	367	316	229	188	180	151
Kámen	705	563	551	591	631	560	485	363	356	291	287	303	313	243
Kamenice	2704	2849	2764	2756	2691	2601	2563	2228	2382	2098	1928	1924	1768	1824
Kamenná	406	410	407	384	364	358	352	283	290	289	251	229	230	116
Klatovec	253	269	276	258	292	280	288	194	187	162	118	87	71	70
Kněžves	270	282	269	238	261	270	257	250	234	222	190	171	169	147
Knyk	348	358	312	312	323	363	333	324	308	315	312	307	325	381
Kojatice	380	438	397	408	406	384	358	491	586	544	513	424	370	272
Kojetín	448	483	475	410	384	410	401	285	252	230	215	175	163	154
Komorovice	200	226	204	183	194	218	187	167	171	170	184	168	167	183
Koněšín	421	441	516	592	601	580	649	530	590	562	554	511	476	469
Kostelní Myslová	239	264	268	265	241	247	236	141	122	127	100	69	68	63
Kotlasy	197	236	235	200	207	220	204	185	188	179	174	163	136	112
Kouty	274	312	346	342	386	356	343	230	246	241	205	175	195	200
Kouty	416	496	507	488	505	511	461	401	426	374	402	391	396	360
Kozlany	140	127	126	126	134	132	149	116	134	140	133	118	117	134
Kozlov	419	423	430	432	431	406	381	273	256	230	206	172	139	220
Kozlov	472	507	657	731	685	608	580	504	464	426	437	434	450	443
Kozlov	120	131	135	131	137	133	137	156	228	252	241	243	230	181
Kožichovice	361	400	417	436	465	450	465	389	390	384	376	362	352	369
Kozlí	939	955	975	979	1015	1033	1009	829	859	796	787	716	748	761
Krahlův	175	212	246	224	225	263	313	376	380	386	471	513	570	652
Krasíkovice	106	94	114	110	106	120	103	79	78	70	78	88	112	119
Krásná Hora	1516	1521	1536	1537	1565	1559	1461	1083	1081	844	696	556	542	538
Krátká Ves	306	315	305	265	280	283	284	224	227	189	182	159	144	146
Krucemburk	2661	2608	2685	2636	2688	2317	2184	2077	2013	1821	1780	1711	1627	1585
Křídla	352	366	354	321	354	334	314	276	283	289	281	276	270	328
Křoví	500	584	543	543	516	516	503	500	551	555	549	536	523	565
Kundratice	364	331	319	309	289	283	310	260	277	247	236	196	205	199
Kunemil	368	440	397	423	396	364	320	235	208	182	157	112	109	109
Kuroslepy	262	261	301	313	349	360	343	297	321	287	248	201	185	162
Květinov	579	559	595	589	521	561	504	429	460	379	267	232	203	237
Kyjov	229	203	201	170	196	194	188	167	201	179	141	121	119	138
Kynice	239	233	204	198	190	189	190	162	154	146	124	125	96	86
Lavičky	435	434	418	424	450	438	456	428	424	406	390	392	408	485
Láz	303	302	311	314	305	314	323	293	319	311	300	283	280	282
Lesní Jakubov	172	168	178	170	157	156	158	149	159	134	114	110	95	88
Lhota-Vlasenice	350	307	347	366	360	344	278	216	211	157	120	82	84	66
Lhotka	148	197	176	198	203	176	192	128	136	111	82	90	81	90
Libice nad Dobravou	1904	1939	1788	1752	1765	1762	1519	1137	1110	999	890	845	850	814

Libkova Lhota	459	456	509	491	467	440	388	304	304	261	226	187	188	223
Lidmaň	995	1051	964	914	816	779	733	436	414	327	272	278	285	268
Lipnice nad Sázavou	1415	1420	1314	1282	1353	1268	1186	962	989	848	706	620	614	606
Lísek	729	721	715	741	744	739	628	452	464	399	385	374	366	374
Litohoř	629	623	609	631	618	569	619	521	596	515	499	504	479	580
Litohošť	189	241	219	202	204	203	176	104	95	83	88	80	51	65
Loukovice	225	256	257	233	243	222	204	178	182	163	153	136	128	109
Lučice	630	674	632	654	748	752	803	712	716	654	657	569	569	632
Lukov	469	432	413	489	487	500	509	462	394	371	337	295	367	377
Malá Losenice	541	616	601	567	538	526	479	389	389	383	349	300	290	255
Malčín	432	351	430	402	414	379	355	284	288	251	235	225	207	199
Markvartice	467	402	411	398	378	387	383	281	316	283	249	235	210	215
Martinice u Onšova	220	205	211	207	200	194	162	124	89	82	78	62	53	49
Mastník	262	224	268	311	310	323	318	275	292	266	236	209	223	236
Matějov	199	251	260	241	271	253	263	203	198	192	202	209	204	212
Měšín	247	271	272	265	243	263	246	181	160	156	152	167	187	229
Mezná	418	440	447	428	385	383	337	224	245	183	159	126	119	134
Michalovice	183	220	206	215	234	223	199	175	168	158	139	123	129	166
Mikulovice	255	294	298	319	354	372	346	286	289	254	22	234	218	210
Milasín	146	143	155	142	132	136	148	83	86	66	69	52	50	46
Milešín	208	245	212	180	136	203	186	132	144	132	96	81	76	81
Mírošov	330	347	358	395	421	382	348	272	277	217	203	161	133	132
Mladá Bříšťe	437	445	446	401	415	393	356	291	282	248	230	218	217	234
Mnich	1262	1296	1376	1399	1406	1316	1208	907	842	663	552	488	412	391
Modlíkov	306	303	283	275	252	268	264	215	223	218	191	142	154	172
Moravecké Pavlovice	120	122	135	124	109	105	83	67	59	57	45	34	31	24
Moravec	510	553	519	551	578	535	497	342	320	314	242	212	193	192
Mysletice	183	159	165	177	184	183	168	135	122	114	149	120	128	122
Nárameč	407	419	451	447	461	453	376	386	410	390	390	367	362	335
Nejepín	276	277	253	222	219	235	206	153	160	157	105	84	64	57
Nevechle	335	364	377	360	374	374	368	326	301	282	265	259	248	221
Nová Ves	223	268	227	204	209	221	228	184	211	204	158	157	181	170
Nová Ves u Chotěboře	981	1085	979	1011	1010	1001	958	736	815	715	630	576	553	575
Nová Ves u Leštiny	326	295	274	237	224	258	208	168	178	141	129	102	105	102
Nová Ves u N. M.	435	452	463	451	457	463	451	451	455	471	493	495	541	618
Nová Ves u Světlé	445	574	551	573	684	662	666	531	534	508	430	436	461	483
Nové Dvory	274	274	247	259	300	270	290	263	288	272	274	230	239	309
Nové Sady	194	195	192	211	204	194	216	173	176	160	162	146	188	191
Nové Syrovce	767	813	814	887	953	1026	994	907	984	1061	1005	966	986	954
Nové Veselí	838	983	878	985	878	832	774	791	932	945	1091	1170	1223	1238
Nový Telečkov	141	135	147	137	142	149	144	143	126	114	113	105	112	106
Obyčtov	422	416	421	407	405	378	391	351	369	364	381	385	389	390
Ocmanice	338	315	334	343	360	393	387	348	382	371	360	318	321	335
Okarec	139	175	195	200	219	210	219	161	170	177	150	134	126	121
Olešná	754	809	759	729	798	811	753	586	543	514	477	477	533	587

Ondřejov	211	225	198	204	219	220	217	175	175	173	157	133	125	142
Ořechov	113	133	114	117	120	115	117	112	108	97	84	72	74	68
Ostrov	180	178	193	186	199	189	136	99	109	101	102	107	115	130
Oudoleň	839	781	787	752	742	674	632	493	548	497	425	359	349	355
Ovesná Lhota	346	372	341	331	322	327	320	227	227	221	250	225	212	179
Panenská Rozsírka	198	243	250	247	251	222	186	142	130	133	99	80	89	152
Panské Dubenky	319	328	306	344	372	356	405	255	263	211	168	132	139	98
Pavlov	768	786	801	758	718	766	738	587	620	586	488	461	419	410
Pavlov	236	285	261	273	267	250	195	149	165	153	141	142	136	131
Pavlov	508	584	578	546	488	496	513	411	403	384	356	362	329	318
Petráveč	109	126	155	153	136	134	142	126	112	114	146	165	173	171
Petrovice	373	417	422	439	448	509	693	700	482	447	457	423	403	416
Petrůvky	196	187	187	185	179	181	168	123	146	126	110	103	87	86
Pikárec	425	404	417	386	396	359	343	293	325	318	295	277	299	303
Písečné	266	284	293	277	290	289	282	223	231	220	210	211	212	177
Počátky	403	430	376	339	353	350	320	286	271	222	175	198	201	202
Poděsín	363	416	397	387	375	378	370	293	296	242	208	245	250	240
Podmoklany	393	411	407	475	447	400	355	221	217	192	181	173	163	126
Podmoky	470	546	497	493	542	551	485	342	303	249	202	139	100	113
Podolí	178	186	163	163	165	167	166	138	147	130	115	100	101	83
Pokojoyvice	239	228	204	229	202	219	193	188	168	152	116	81	85	94
Polesí	270	268	300	307	270	274	260	190	174	153	135	104	85	85
Pošná	870	879	869	863	875	854	741	504	513	408	373	270	221	281
Proseč pod Křemešníkem	322	312	316	268	300	297	262	175	161	143	106	75	78	84
Prosetín	701	799	763	789	827	752	703	529	519	449	426	413	428	394
Prosička	304	277	277	249	259	245	251	185	192	176	157	127	126	128
Přeckov	174	172	174	149	146	140	152	125	127	130	85	72	64	77
Přibyslavice	567	475	524	604	716	737	729	643	668	793	791	812	814	776
Příseka	228	270	240	260	309	349	383	411	305	329	321	334	319	413
Příštipo	451	535	573	570	588	614	605	452	467	457	362	276	301	274
Pucov	302	317	321	304	293	289	297	242	226	214	164	160	133	127
Puklice	1131	1063	1158	1167	1124	1021	1130	833	838	786	720	697	732	775
Putimov	264	257	291	249	270	281	287	209	167	150	166	195	226	260
Pyšel	572	559	571	552	518	561	593	520	539	490	487	463	458	450
Račín	194	166	165	156	175	150	137	116	138	128	114	91	87	118
Radenice	204	193	192	187	167	186	187	176	183	188	191	144	157	154
Radešín	150	147	158	138	170	191	182	187	185	165	117	107	110	116
Radkov	371	350	292	294	285	319	273	207	239	231	211	205	178	172
Radonín	207	203	188	197	177	167	169	174	157	131	105	73	77	72
Radostín	677	614	549	565	626	547	564	340	289	264	232	181	165	151
Radostín nad Oslavou	828	761	736	719	719	689	633	650	735	773	820	773	862	907
Radošov	311	310	307	309	293	332	314	225	230	195	190	192	182	162
Rančívov	261	278	269	255	269	259	278	210	190	189	196	168	194	372
Rodkov	319	275	176	244	268	267	221	185	190	168	131	97	93	102
Rohozná	860	941	911	873	868	915	805	593	596	473	438	373	357	374

Rohy	180	263	251	266	179	283	248	217	209	204	184	165	139	118
Rokytnice nad Rokytinou	667	704	726	713	696	705	767	822	928	863	916	875	870	876
Rosička	136	116	122	134	148	148	127	105	95	85	82	54	49	46
Rousměrov	238	235	207	219	199	174	179	157	175	165	161	146	114	111
Rozseč	179	180	174	176	155	151	150	129	114	111	129	121	114	91
Ruda	508	528	559	541	543	533	527	409	421	343	391	367	357	337
Rudolec	399	444	481	457	434	427	439	299	275	237	235	192	203	213
Růžena	332	333	332	339	386	350	384	329	316	315	304	306	293	334
Řečice	575	580	622	691	655	623	557	454	400	291	248	174	143	120
Řimov	518	535	567	579	575	605	592	498	526	472	458	420	402	406
Samšín	427	426	442	424	424	409	341	263	242	227	196	192	177	156
Sazmín	333	327	308	305	310	312	275	259	277	249	243	208	209	219
Sedlec	439	456	468	461	446	472	471	385	399	365	321	289	263	235
Sejtek	374	446	464	413	401	401	371	292	260	233	199	166	159	175
Sirákov	343	424	421	368	391	351	350	280	273	242	252	239	239	256
Sklené	510	420	376	338	326	306	251	130	132	101	72	80	95	106
Skorotice	373	369	423	439	438	432	428	353	328	287	205	152	138	150
Skryje	542	459	486	503	441	478	488	405	242	206	227	214	194	180
Skřínářov	287	287	289	315	300	273	256	265	262	234	218	194	146	136
Slavětín	272	240	244	265	277	276	250	208	204	189	137	97	95	104
Slavičky	427	424	428	452	504	546	490	358	361	301	249	226	225	241
Slavíkov	963	996	994	1002	984	914	849	645	645	539	469	340	310	333
Sloupno	143	118	126	161	166	173	149	117	113	102	81	55	44	51
Služátky	93	130	138	146	182	175	180	213	121	161	147	127	142	155
Smrk	229	254	274	273	252	269	288	256	318	317	325	304	271	236
Stojčín	115	119	196	234	266	287	290	225	211	189	154	121	125	124
Strachonovice	168	177	159	165	150	165	143	133	143	132	97	95	82	84
Střítež	541	597	541	555	506	482	459	311	209	233	161	120	107	96
Střítež	300	334	335	370	405	375	401	387	375	387	427	435	484	494
Střítež	277	276	268	221	216	211	196	162	165	112	130	132	94	97
Studnice	136	173	183	175	176	177	166	147	154	164	184	148	152	143
Sudice	359	381	388	412	462	565	541	543	568	510	425	354	327	333
Sviny	156	154	165	143	148	149	160	109	114	121	100	102	110	103
Těmice	1269	1268	1388	1284	1315	1299	1175	816	837	673	561	432	401	385
Tis	749	793	738	776	843	813	737	590	581	520	478	401	362	358
Trnava	465	519	531	595	665	655	720	589	698	678	661	598	577	589
Trpišovice	467	499	480	499	476	421	432	335	344	328	223	171	158	148
Třeбенice	499	543	534	558	591	591	586	501	547	477	422	401	423	426
Třešov	169	153	179	185	157	166	193	160	179	151	119	109	98	94
Třeštica	282	285	296	260	292	297	262	164	163	150	126	112	114	112
Uhřimov	331	389	359	381	465	383	393	349	369	317	269	256	268	288
Ujčov	722	727	785	690	768	772	752	629	658	584	523	511	488	487
Urbanov	215	237	244	239	203	206	204	164	179	168	133	130	123	131
Ústrašín	374	357	336	353	359	338	319	261	267	230	208	192	180	219
Útěchovičky	235	226	223	211	196	211	199	147	128	114	102	92	77	75

Valdíkovo	110	124	141	152	185	177	167	154	185	107	82	83	102	95
Vanov	212	215	253	222	216	222	198	148	152	129	130	94	90	97
Vanůvek	98	102	96	100	96	106	124	79	62	64	49	41	35	37
Vatín	331	362	358	320	320	330	311	267	273	297	281	304	324	335
Věchnov	499	481	463	451	457	411	377	329	339	321	314	335	310	321
Velká Bíteš	3406	3527	3361	3237	3126	3046	2992	2807	3217	3435	4272	4652	4889	5042
Velké Losenice	1143	1210	1177	1141	1197	1180	1145	987	1054	973	954	964	979	1173
Velký Beranov	742	803	940	949	1067	1010	1034	707	820	746	866	1077	1192	1270
Veselá	440	451	478	452	427	391	335	246	246	244	267	258	243	218
Veselý Žďár	582	570	555	521	594	656	640	572	564	528	510	457	470	517
Věž	1387	1374	1365	1288	1224	1184	1076	861	936	905	823	738	746	814
Věžná	370	382	372	349	362	360	332	233	213	176	163	138	104	120
Vícenice	282	261	277	231	246	295	252	248	230	223	207	202	187	215
Vícenice u Náměště	355	368	362	402	414	417	468	412	461	439	404	352	358	366
Videň	441	400	404	408	426	437	443	376	366	380	409	355	374	434
Vilánek	441	499	548	450	420	393	380	310	299	227	203	219	259	295
Vilémov	2753	2765	2437	2253	2296	2296	2227	1654	1682	1498	1384	1138	1076	984
Vlachovice	274	263	244	230	243	226	206	167	167	180	144	117	120	120
Vlkanov	193	195	164	159	141	149	138	107	98	91	87	47	45	53
Vokov	143	157	136	160	169	163	152	115	109	96	71	51	68	108
Volevčice	158	166	163	153	154	164	127	97	85	87	71	57	56	47
Výčepy	582	655	674	681	690	699	710	658	665	650	703	719	773	824
Výskytná	1037	1087	1060	995	1033	1052	903	702	715	642	618	622	621	685
Výskytná nad Jihlavou	1040	1116	1139	1158	1150	1082	1083	804	825	687	654	599	623	684
Vysoká Lhota	178	176	176	151	186	177	186	103	102	84	56	43	26	17
Vysoké	298	265	288	270	283	253	223	197	212	190	190	144	123	145
Vysoké Studnice	360	395	491	490	448	456	183	365	400	360	363	330	339	399
Vystrčenovice	197	197	169	175	193	189	188	142	141	146	148	133	116	100
Vystrkov	208	203	245	258	263	223	218	327	188	177	183	185	193	234
Záblatí	274	265	242	220	220	230	224	186	191	184	173	165	168	185
Zadní Vydří	165	163	122	141	138	147	135	96	69	65	67	56	52	57
Zahrádka	232	232	234	262	232	227	229	186	203	172	164	141	128	130
Zašovice	272	284	284	275	266	266	275	232	255	219	182	144	127	120
Zbihony	257	259	209	235	228	225	187	139	133	113	88	57	58	77
Zhořec	252	270	243	254	248	274	239	202	215	218	194	176	134	120
Zlaténka	123	158	147	137	131	138	118	74	65	52	50	35	44	46
Zubří	485	523	498	445	490	471	407	340	371	344	349	350	356	422
Zvěrkovice	281	297	278	281	266	313	291	258	304	275	266	216	222	223
Zvěstovice	247	348	345	341	365	356	384	217	202	159	127	77	68	70
Zvole	1075	1057	1077	1052	1067	1042	1002	754	759	690	678	641	631	604
Zvolenovice	195	186	184	178	152	183	185	113	101	105	83	72	78	83
Žatec	156	165	194	179	150	170	156	135	171	155	144	127	112	122
Žďánice	287	263	277	284	245	198	243	215	224	207	186	187	187	181
Ždírec	139	121	137	145	158	159	142	118	114	113	132	129	139	136
Ždírec	344	437	467	430	415	411	393	348	348	347	338	320	388	338

Žižkovo Pole	712	738	712	696	720	735	634	569	496	453	405	368	357	341
--------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Zdroj: Vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

Příloha 3: Vývoj počtu obyvatel o obcí ležících 5 a více km od železnice mezi roky 1869 - 2011

Obce Kraje Vysočina ležící více jak 5 km od železnice														
obce	počet obyvatel v roce													
	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Arnešovice	237	245	247	245	259	265	217	180	165	154	101	88	81	88
Arnolec	357	393	390	379	374	376	354	247	271	247	241	228	184	157
Babice	383	416	429	453	425	428	371	302	319	293	256	230	212	191
Bácovice	215	212	197	216	220	227	177	125	97	95	82	65	65	69
Bačice	370	364	353	350	353	366	384	343	346	301	276	231	202	194
Bačkovice	259	253	262	287	295	305	288	226	217	215	190	163	139	116
Baliny	162	180	184	202	176	187	208	158	142	124	128	112	124	125
Bělá	215	235	197	202	203	182	170	133	115	85	60	44	47	54
Benetice	214	234	267	250	230	244	252	159	185	175	193	198	183	190
Biskupovice-Pulkov	710	761	728	762	755	759	789	661	598	495	392	348	309	268
Blížkov	568	571	607	525	579	577	536	444	435	421	399	353	340	304
Bobrová	1293	1262	1343	1282	1776	1126	1106	943	1013	953	863	922	919	879
Bohdalov	1013	1191	1139	1123	1123	1081	963	851	935	967	999	1062	1074	1130
Borovice	523	565	575	558	567	524	478	383	361	327	270	225	197	173
Borovná	173	191	215	195	174	202	199	139	157	129	112	99	89	71
Bory	862	890	858	860	832	814	804	734	742	740	692	708	756	787
Bořetice	187	192	221	187	194	180	162	120	126	123	103	85	70	68
Božejov	768	758	724	702	712	659	647	519	522	505	618	652	654	634
Bratřice	639	542	456	428	416	362	368	254	267	243	220	196	182	148
Brtnice	5235	5378	5154	5083	5198	4971	4758	3797	3976	3528	3541	3592	3656	3625
Brtnička	302	317	272	275	263	283	264	223	218	177	151	141	119	107
Budíkov	562	555	542	487	504	526	474	394	382	354	316	284	269	320
Budkov	721	777	713	670	641	661	616	594	517	557	441	398	378	378
Buřenice	900	948	936	882	849	834	718	493	473	413	329	257	220	199
Cerekvička-Rosice	340	326	346	331	324	298	305	222	207	153	123	120	131	131
Cidlina	218	233	258	236	227	225	215	186	188	157	155	126	117	90
Cikháj	445	372	368	341	342	342	319	209	193	150	119	113	110	97
Čáslavsko	804	731	746	669	659	630	559	408	391	361	261	173	116	107
Častrov	1777	1813	1890	1762	1873	1796	1514	1103	999	911	771	635	513	562
Čečkovice	200	215	204	161	179	189	179	142	157	143	111	103	97	84
Černá	585	615	596	581	587	611	568	492	459	422	401	325	310	315
Červená Řečice	2039	2061	1936	1873	1947	1826	1510	1210	1320	1310	1272	1073	987	941
Česká Bělá	1370	1336	1317	1345	1386	1312	1174	985	1005	1019	934	891	921	974
Čížov	265	256	274	255	249	262	244	190	162	152	141	142	161	239
Dalečín	1065	1099	1102	1074	1013	984	937	772	827	813	799	775	723	630
Dalešice	718	786	797	778	801	844	841	705	734	644	577	492	567	568

Daňkovice	351	358	318	344	356	342	310	441	209	218	206	182	141	144
Dehtáře	449	433	377	360	358	352	301	198	211	184	135	116	101	124
Dešov	720	731	736	774	785	825	803	684	675	608	529	458	432	408
Dlouhá Brtince	651	688	654	624	624	602	538	476	479	409	379	369	356	388
Dobrourov	506	517	500	472	469	467	470	353	303	267	246	216	234	257
Dolní Libochová	423	482	426	376	336	333	296	223	212	188	175	158	156	162
Dolní Vilémovice	429	501	539	629	626	637	610	474	498	504	464	429	410	379
Domamil	591	575	557	526	518	530	484	413	422	353	347	297	272	295
Dudín	482	556	522	468	460	428	174	286	238	168	150	143	148	174
Dukovany	1014	1042	1077	1164	1179	1201	1206	1037	1095	979	669	650	736	798
Dušejov	366	390	398	373	405	408	377	350	341	297	341	398	438	416
Fryšava	1016	1048	927	895	898	776	881	544	531	481	450	379	338	344
Habry	2859	2862	2555	2522	2432	2238	2040	1642	1793	1551	1341	1317	1298	1288
Havlíčková Borová	2097	2212	2130	2097	2058	1867	1718	1372	1315	1162	996	942	924	944
Heřmanice	268	233	249	238	256	247	228	170	153	136	111	78	69	62
Hladov	268	289	276	303	345	311	278	256	261	214	175	125	130	151
Hojanovice	318	271	249	245	231	227	200	166	163	160	121	102	97	97
Hojkov	354	411	414	412	447	492	442	286	277	259	195	155	141	153
Horní Libochová	348	364	331	298	273	307	281	203	214	226	211	218	215	190
Horní Paseka	1203	1246	1226	1222	1172	1089	957	790	804	578	116	90	71	62
Horní Radslavice	249	273	280	254	241	251	236	186	199	174	121	102	96	91
Horní Vilánovice	194	212	239	224	225	210	177	124	133	112	85	85	83	71
Hornice	156	158	148	145	139	158	168	119	120	120	114	84	80	80
Hořepník	1551	1659	1619	1512	1381	1389	1227	906	966	869	701	613	631	615
Hořice	415	408	382	425	436	421	358	255	228	214	215	207	181	165
Hrotovice	962	1052	1192	1239	1333	1429	1500	1332	1430	1398	1532	1581	1796	1720
Hrutov	241	265	274	246	265	253	233	217	215	197	139	89	83	88
Chlumek	300	352	326	333	346	363	369	265	292	286	251	195	180	183
Chlumětín	525	539	518	522	515	474	466	333	353	313	269	223	211	178
Chlum-Korouhvice	252	220	233	235	234	210	207	157	78	66	62	66	50	44
Chotěbudice	298	298	282	295	316	299	270	227	177	167	145	114	112	100
Chýstovice	327	335	305	269	322	324	274	192	145	127	93	70	53	24
Chyšná	209	222	227	246	202	199	190	141	144	139	136	105	102	93
Jamně	527	584	606	668	638	633	661	567	596	542	488	447	490	515
Jankov	164	162	158	141	149	164	158	96	110	84	59	41	38	36
Jasenice	289	306	305	343	341	351	345	261	322	279	220	201	213	211
Javorek	321	299	283	304	328	289	257	165	134	137	110	92	106	101
Jersín	320	357	348	327	316	323	349	288	273	265	233	206	197	189
Jeřišno	925	879	833	767	798	769	683	493	553	456	386	316	301	303
Ježov	180	200	216	226	210	239	211	168	159	128	107	80	65	60
Jimramov	2233	2307	2300	2328	2421	2332	2216	1723	1798	1628	1454	1290	1211	1169
Jindřichovice	207	224	206	193	201	192	182	148	148	133	106	98	99	84
Jinošov	311	324	368	297	312	305	293	345	371	339	357	324	322	241
Jiratice	111	108	120	123	121	115	135	101	101	101	100	99	86	213
Jivoví	423	431	397	370	362	347	347	354	380	355	326	319	303	288

Kadov	431	382	357	344	379	339	362	214	170	162	157	124	126	131
Kalhov	229	270	251	238	254	214	213	170	172	159	148	123	117	128
Kaliště	990	979	1046	1040	912	906	815	638	615	511	417	334	333	336
Kámen	670	642	609	659	658	664	667	460	441	437	465	426	387	380
Karlov	291	281	286	257	248	235	215	182	167	128	90	69	80	93
Kdousov	237	222	265	259	226	251	272	219	224	184	144	128	108	116
Kejžlice	720	735	710	641	670	702	685	685	596	464	372	345	328	339
Kladeruby nad Oslavou	159	222	246	256	227	226	259	220	219	224	206	201	194	200
Klokočov	505	482	440	514	558	575	433	309	304	252	181	128	140	114
Klučov	276	288	314	374	299	275	248	201	186	174	150	122	135	175
Kněžice	1537	1587	1517	1423	1354	1372	1232	1174	1273	1244	1314	1398	1420	1410
Knínice	670	662	620	645	654	647	582	458	428	361	296	215	206	186
Koberovice	513	527	546	537	459	461	414	308	278	243	205	180	151	147
Kojčice	357	409	418	422	405	405	336	258	250	223	232	263	280	312
Komárovice	296	286	280	284	271	281	249	221	225	204	170	126	118	124
Koroužné	540	537	510	575	563	532	618	444	476	422	359	296	290	257
Kostníky	339	335	330	367	343	351	362	264	270	276	262	215	226	186
Košetice	1257	1189	1209	1151	1047	982	943	768	751	671	722	757	715	702
Kraborovice	547	520	461	390	407	374	302	299	300	240	174	118	102	87
Kramolín	149	164	156	172	181	201	158	147	159	164	148	117	121	121
Krásné	409	401	363	378	368	361	318	205	192	163	127	107	103	104
Krásnéves	296	339	327	346	378	377	341	288	326	327	299	275	265	262
Krasnice	674	685	663	642	667	638	640	452	414	361	311	245	237	202
Krhov	378	382	375	401	430	458	435	341	346	332	293	244	218	195
Krokočín	264	276	273	321	299	284	311	254	271	265	229	202	217	191
Křelovice	892	995	952	898	953	948	900	635	625	576	479	387	350	350
Křešín	908	913	821	745	800	812	727	470	451	360	282	203	166	138
Křížánky	1399	1392	1197	1197	1189	1163	1132	777	723	618	520	406	367	261
Kuklík	586	560	596	532	474	414	442	270	251	222	205	180	173	165
Kyjov	93	125	115	102	116	106	86	88	87	83	70	70	52	40
Lány	249	291	244	244	217	221	193	148	137	127	108	87	57	50
Lesná	237	233	222	234	222	229	175	143	137	125	100	70	67	73
Lesná	180	226	232	227	222	258	228	203	210	175	129	99	93	89
Lesonice	562	600	578	661	629	648	656	525	581	554	516	526	484	451
Leškovice	246	251	212	194	216	230	215	149	145	142	116	95	81	67
Lhánice	238	267	272	313	314	329	319	259	245	230	191	166	152	155
Lhotka	341	327	306	307	305	282	265	266	253	218	178	145	138	204
Lipník	348	331	354	393	464	415	398	333	350	359	351	331	309	380
Lišná	340	347	296	310	337	288	277	161	153	140	119	75	56	56
Litovany	376	414	472	437	379	402	411	337	298	235	213	159	149	130
Lomy	292	308	299	331	301	296	305	220	219	212	177	147	153	142
Lovčovice	119	110	113	125	117	136	134	72	70	78	77	71	64	56
Lukavec	1673	1694	1654	1460	1426	1381	1293	1040	1009	990	1129	1147	1137	1041
Maleč	1052	1165	1059	1069	1115	1182	991	752	780	733	733	724	698	652
Markvartice	165	191	203	204	230	271	262	244	262	281	264	237	239	254

Martinkov	670	702	715	729	648	635	564	437	440	395	332	302	289	264
Menhartice	210	201	203	225	233	253	233	198	175	140	163	146	162	137
Měřín	1669	1831	1712	1747	1664	1578	1592	1501	1582	1638	1768	1859	1909	1959
Mezeříčko	388	396	377	344	327	348	325	290	303	245	213	194	179	182
Mezeříčko	242	240	237	239	218	245	224	161	151	131	118	111	99	97
Mezilesí	660	625	612	626	559	565	496	320	305	286	229	156	131	127
Milčov	378	411	373	348	373	385	354	259	250	237	185	149	130	129
Mírošov	560	441	397	350	354	362	344	227	259	234	228	177	189	196
Mladoňovíc	429	411	473	483	487	540	525	457	430	409	375	370	370	383
Mohelno	1098	1171	1185	1278	1306	1403	1521	1338	1537	1524	487	1401	1429	1368
Moravec	372	387	411	471	501	522	503	480	648	606	597	617	578	602
Mrákotín	933	1022	1116	1129	1183	1145	1126	994	1055	949	1007	929	925	843
Mysletín	289	287	274	239	242	220	192	143	101	113	102	85	104	108
Myslibořice	862	878	865	950	854	878	926	692	891	825	755	664	689	734
Nadějov	317	378	364	350	341	356	338	250	225	178	212	229	208	199
Naloučany	357	339	352	337	320	346	284	248	240	237	169	134	133	163
Netín	409	443	431	414	410	109	406	342	379	350	338	327	315	239
Nimpšov	239	247	307	297	282	266	229	146	149	126	105	91	72	59
Nová Říše	1149	1170	1161	1115	1129	1161	1066	841	918	853	787	776	798	834
Nová Ves	186	202	215	198	209	207	222	210	242	213	214	188	201	202
Nový Jimramov	434	386	355	381	385	326	282	190	190	138	96	93	76	65
Nový Rychnov	2079	2064	2088	1953	1907	1836	1590	1266	1318	1136	1061	1014	957	991
Nyklovice	333	287	309	299	285	271	249	242	262	241	199	187	165	160
Odunec	175	161	163	181	224	274	253	184	210	162	151	121	97	97
Okřešice	178	230	240	237	229	263	230	182	176	156	169	164	162	176
Olešná	464	511	442	443	425	443	376	343	323	286	303	306	302	326
Olšany	165	162	171	165	190	169	154	135	108	95	99	80	60	75
Olší	143	139	151	150	141	161	151	114	114	96	70	61	60	60
Onšov	749	757	724	726	694	674	558	425	432	392	357	307	244	242
Opanešice	352	374	328	324	364	375	336	337	309	268	231	228	171	186
Opatov	578	518	499	496	482	495	401	286	274	227	177	174	207	186
Opatov	1634	1596	1422	1390	1340	1264	1196	977	1035	935	836	853	802	732
Osové	125	126	126	107	124	105	101	92	100	81	52	45	50	53
Ostašov	189	168	164	176	164	175	184	175	185	164	146	140	131	139
Otín	258	253	215	189	188	182	165	134	141	118	96	97	85	77
Otín	329	340	353	375	353	326	367	318	301	287	296	258	266	271
Pálovice	303	345	316	340	307	321	312	230	244	219	190	155	166	168
Pavlinov	350	377	398	407	376	379	372	264	296	290	298	277	245	246
Pavlov	393	422	277	248	246	247	239	225	214	184	159	134	125	117
Píšť	339	355	372	369	397	371	329	265	268	203	155	117	90	69
Plandry	223	212	206	214	201	185	183	113	157	137	140	131	160	179
Pokojov	193	191	188	206	220	180	148	154	173	160	158	143	156	169
Police	801	747	762	818	804	832	731	560	583	530	455	389	384	347
Polníčka	1182	1094	1063	965	1024	925	1146	719	716	647	616	601	596	787
Popůvky	185	212	198	196	221	204	199	186	178	173	154	126	91	82

Proseč	247	242	233	243	225	244	215	174	184	161	137	85	80	83
Předín	841	921	893	884	957	1035	994	929	939	858	798	684	679	668
Přešovice	295	279	269	218	247	280	321	235	238	244	216	178	147	144
Račice	130	137	142	167	191	176	161	144	155	137	106	77	77	74
Račice	143	156	147	156	160	148	128	107	92	76	61	53	53	54
Radešinská Svratka	703	672	665	654	639	613	648	527	554	551	532	535	579	601
Radkovice u Budče	270	277	228	226	261	260	225	212	180	161	166	136	137	151
Radkovice u Hrotovic	378	372	448	457	450	481	483	373	405	347	357	341	345	315
Radňoves	231	217	216	196	187	167	149	130	124	125	122	113	108	107
Radostín	157	165	154	185	168	181	238	199	215	192	179	158	152	142
Radotice	228	227	274	283	302	302	295	255	248	221	204	173	149	135
Rouchovany	1393	1376	1353	1473	1454	1547	1573	1303	1353	1252	1201	1098	1101	1146
Rovečné	1003	962	932	1024	983	964	909	771	809	871	818	730	660	628
Rovná	258	276	209	194	232	247	216	150	148	126	96	70	72	55
Rozseč	466	403	404	376	396	370	391	312	296	257	222	207	197	179
Rušínov	618	571	562	503	490	441	400	327	351	267	244	173	169	168
Rybné	228	264	297	268	270	310	270	182	183	140	122	99	97	115
Rybníček	233	238	185	168	193	212	193	126	109	109	114	73	68	55
Řásná	273	286	303	291	286	274	314	242	257	243	208	181	200	187
Řečice	649	607	647	668	603	613	578	514	520	522	503	459	462	474
Řídelov	179	193	201	199	159	175	174	167	171	149	113	91	87	83
Salačova Lhota	387	414	370	341	351	339	256	226	236	201	194	146	140	132
Sedlatice	154	147	153	164	155	168	156	99	120	110	102	84	72	59
Sedletín	542	574	524	493	528	492	457	336	337	296	295	295	299	282
Sedlice	339	354	343	347	407	351	332	233	230	201	190	143	153	152
Senožaty	1419	1428	1380	1449	1376	1328	1142	889	1041	924	808	734	717	768
Skuhrov	362	374	346	341	371	341	314	285	313	293	251	259	249	251
Slavětice	384	356	387	402	398	460	417	386	396	347	332	255	238	242
Slavíkovice	271	320	354	354	353	340	389	302	323	293	273	230	228	213
Smrčná	886	839	814	883	991	915	728	424	469	390	345	296	296	354
Sněžné	1931	1868	1804	1762	1684	1524	1628	1128	1087	894	758	752	797	725
Spělkov	252	241	233	243	222	226	206	128	130	104	80	68	58	41
Stáj	273	314	304	279	285	287	326	206	202	200	174	195	184	171
Stará Říše	707	751	734	705	717	795	791	694	755	745	679	655	661	630
Staré Bříště	349	315	331	290	252	265	233	138	140	102	64	62	53	53
Stonařov	1856	1878	1725	1505	1451	1371	1318	1014	1115	1011	993	926	926	1026
Strachujov	241	263	267	271	227	238	225	160	167	142	145	142	154	141
Stranecká Zhoř	620	669	616	619	600	613	597	568	632	599	551	560	587	580
Strážek	1824	2051	1931	1814	1669	1718	1467	1110	1298	1130	1013	1004	980	909
Stropěšín	211	200	240	244	244	238	261	199	225	193	162	143	125	116
Střítež pod Křemešníkem	205	211	223	225	198	229	207	151	130	98	78	56	42	45
Suchá	571	591	575	536	497	458	435	331	348	279	229	208	215	282
Sulkovec	526	545	556	579	511	508	502	382	383	340	277	242	207	174
Svatoslav	445	468	456	450	440	418	404	311	333	313	268	263	265	240
Svěpravice	358	336	323	332	306	332	285	190	201	175	138	123	124	119

Světnov	959	861	872	778	770	771	664	572	554	485	174	419	409	437
Svojkovice	272	261	257	252	245	244	179	154	177	152	99	75	64	55
Svratka	1762	1777	1883	1839	1933	1759	2126	1516	1638	1612	1666	1675	1592	1407
Syrov	239	223	208	236	248	246	216	171	149	101	75	66	55	57
Šimanov	517	486	502	434	442	440	363	304	287	248	206	173	179	203
Škrdlovce	834	851	778	762	753	704	664	558	607	559	570	574	579	624
Štěměchy	486	525	533	502	546	536	518	462	486	436	379	319	323	305
Štěpánov	1203	1079	1094	1093	1113	1042	1038	819	879	877	772	756	712	687
Štěpkov	222	245	229	234	243	234	254	181	173	149	142	128	114	114
Tasov	735	849	849	860	924	887	936	804	805	760	691	620	605	586
Těchobuz	544	537	469	525	477	393	378	230	224	217	169	148	129	128
Tři Studně	257	270	263	215	178	177	157	167	124	109	109	89	90	99
Ubušinek	186	198	163	156	170	166	161	129	134	132	122	116	100	92
Uhelná Příbram	1411	1405	1304	1165	1260	1200	1078	874	860	784	692	613	519	473
Újezd	276	322	327	321	312	302	313	248	295	273	244	249	239	238
Unčín	282	310	285	255	282	288	255	227	232	239	202	190	191	202
Ústí	688	686	760	685	636	631	571	397	392	300	262	209	195	221
Útěchovice	272	310	311	313	313	290	264	158	166	129	101	71	85	72
Utěchovice pod Strážštěm	290	302	302	284	287	253	243	169	181	190	161	138	123	108
Valeč	657	711	744	740	744	821	760	624	632	637	655	583	545	689
Vápovice	104	116	123	112	133	140	143	102	84	72	52	47	53	43
Věcov	1725	1640	1629	1573	1550	1475	1353	934	877	777	694	691	679	691
Velká Chyška	616	616	534	534	527	557	495	402	403	396	407	334	301	302
Velké Janovice	270	289	304	290	263	266	248	184	174	163	138	133	129	120
Velké Trestné	215	247	261	248	252	243	216	233	246	237	188	165	126	119
Velký Rybník	307	335	365	309	318	306	270	175	200	159	177	181	165	168
Vepřikov	641	675	581	562	602	633	579	515	491	444	416	391	375	326
Vepřová	460	474	492	494	510	498	414	347	360	366	390	367	387	406
Věstín	571	561	568	570	545	564	518	395	387	344	279	223	188	165
Větrný Jeníkov	1234	1166	1119	981	904	834	768	573	605	540	525	607	611	611
Věžnice	274	308	327	283	281	295	294	223	211	198	169	156	150	147
Věžnička	224	225	218	238	252	255	253	185	188	159	138	118	119	134
Vidonín	221	249	249	218	198	178	272	189	229	218	196	173	169	164
Vir	528	564	514	552	611	616	717	1204	1059	956	853	787	759	695
Viska	393	415	398	344	400	385	348	270	260	218	182	199	185	169
Vojnův Měšec	1345	1402	1362	1418	1436	1321	1407	974	949	856	769	727	707	795
Vojslavice	331	325	323	296	309	322	267	209	195	167	146	123	109	81
Vyklanice	826	772	726	735	662	670	597	433	469	380	296	225	186	163
Záborná	319	380	338	333	344	374	327	269	269	254	237	210	210	232
Zadní Zhořec	207	246	232	215	209	209	190	171	156	145	146	147	132	135
Zachotín	425	434	426	420	427	435	412	303	297	258	259	227	221	232
Zárubice	242	235	251	295	278	272	271	203	210	182	154	125	116	119
Zbilidy	431	486	442	394	329	395	328	224	227	176	153	164	151	180
Zdeňkov	233	220	209	216	212	221	202	141	140	121	98	71	78	50
Zhoř	368	373	386	360	380	369	365	369	358	336	350	381	385	469

Znětínek	258	245	261	274	250	246	219	211	239	213	210	207	213	207
Želeteva	2067	2166	2168	2170	2136	2122	2066	1649	1723	1606	1660	1545	1544	1496
Želiv	1916	1838	1850	1855	1860	1926	1748	1418	1437	1349	1297	1211	1165	1057
Žirov	297	271	226	250	218	187	192	148	161	130	92	71	62	72

Zdroj: Vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

Příloha 4: Procentuální poměr rozložení obcí v kategoriích obcí ležících na železnici

velikost obce v roce 1869	hodnota bazického indexu v roce 1910				
	130% a více	110-129%	90-109%	70-89%	70% a méně
0-499	16,84%	23,42%	40,43%	17,02%	2,14%
500-1999	16,65%	19,99%	50%	13,33%	0%
2000-4999	9,09%	22,73%	63,64%	4,54%	0%
5000+	30%	20%	30%	20%	0%

Zdroj: Vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

Příloha 5: Procentuální poměr rozložení obcí v kategorii obcí ležících do 5 km od železnice

velikost obce v roce 1869	hodnota bazického indexu v roce 1910				
	130% a více	110-129%	90-109%	70-89%	70% a více
0-499	8,00%	21,20%	53,20%	16,80%	0,80%
500-1999	2,56%	23,08%	55,13%	17,95%	1,30%
2000-4999	0,00%	0,00%	60,00%	40,00%	0,00%
5000+	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Zdroj: Vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

Příloha 6 : Procentuální poměr rozložení obcí v kategorii obcí ležících více než 5 km od železnice

velikost obce v roce 1869	hodnota bazického indexu v roce 1869				
	130% a více	110-129%	90-109%	70-89%	70 a méně
0-499	5,52%	24,54%	48,47%	20,25%	1,23%
500-1999	2,13%	13,83%	50,00%	31,91%	2,13%
2000-4999	0,00%	0,00%	83,33%	16,66%	0,00%
5000+	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%

Zdroj: Vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

Příloha 7: Vývoj počtu obyvatel u jednotlivých krajů mezi roky 1869 – 2011

kraj	počet obyvatel v roce													
	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Praha	270389	349574	437373	559433	667664	729820	950465	1057570	1133056	1140795	1182186	1214174	1169106	1268796
Středočeský kraj	976994	1051948	1093158	1142018	1192034	1176949	1223719	1085079	1142244	1129546	1151265	1112882	1122441	1289192
Jihočeský kraj	689119	722344	716055	735548	753069	737328	718874	550911	573713	577543	613171	622889	625267	628336
Plzeňský kraj	559509	606265	618959	651779	691598	700331	710722	528878	549905	550514	567930	558307	550720	570420
Karlovarský kraj	322278	357772	379786	431366	477729	457130	501905	243977	278879	298110	311995	301985	304315	295564
Ústecký kraj	621978	724835	809098	957811	1056384	1036499	1115504	734951	782754	796762	832525	824461	820247	808992
Liberecký kraj	464647	487504	510741	539404	571529	520393	558664	372813	381742	381626	411209	425120	428184	432439
Královhradecký kraj	581238	617817	633558	650787	681602	638850	654763	531533	540838	540337	561385	552809	550724	547916
Pardubický kraj	486227	508728	518094	528830	551164	531909	544849	448382	483254	488766	512573	506718	508281	511627
Kraj Vysočina	505480	522573	522562	524563	536488	531703	521768	452628	481045	486571	508868	513740	512143	505565
Jihomoravský kraj	668256	729148	785303	849875	936159	970713	1045447	977892	1062238	1084485	1141993	1144160	1134780	1163505
Olomoucký kraj	540670	583621	608458	632806	665500	660848	698075	565223	600425	615370	648403	647341	643823	628428
Zlínský kraj	314475	341037	356263	378480	403012	404985	436544	478466	532676	550465	591334	596903	595010	579944
Moravskoslezský kraj	564203	620061	577048	791328	892795	912022	922941	867783	1028762	1166807	1257090	1278726	1265019	1205836

Zdroj: Vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)

Příloha 8: Porovnání vývoje počtu obyvatel na základě vzdálenosti od železnice mezi roky 1869 – 2011

	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
NA ŽELEZNICI	100,00%	104,00%	105,22%	108,62%	111,94%	112,06%	111,41%	97,79%	106,15%	106,54%	110,01%	109,25%	109,87%	109,71%
0-0,49 km	100,00%	98,66%	95,96%	85,15%	81,55%	82,88%	78,06%	66,78%	72,08%	68,38%	70,06%	65,90%	63,15%	61,18%
0,5-0,99 km	100,00%	104,57%	111,43%	117,57%	130,41%	128,09%	132,64%	112,55%	103,15%	101,31%	90,50%	80,37%	81,42%	89,62%
1-1,49 km	100,00%	99,78%	104,05%	104,96%	108,85%	111,70%	113,05%	101,22%	88,32%	83,77%	79,30%	66,84%	67,72%	73,34%
1,5-1,99 km	100,00%	103,61%	101,80%	103,95%	104,44%	106,20%	106,55%	90,11%	86,07%	80,63%	73,02%	66,02%	63,91%	66,80%
2-2,49 km	100,00%	102,58%	101,38%	102,77%	103,40%	102,57%	97,48%	79,75%	80,14%	73,87%	68,62%	61,86%	60,88%	61,03%
2,5-2,99 km	100,00%	104,98%	102,81%	103,69%	104,55%	105,50%	105,50%	100,19%	81,38%	83,39%	78,71%	74,65%	72,57%	70,72%
3-3,49 km	100,00%	105,45%	107,01%	104,93%	105,95%	105,70%	98,55%	84,71%	89,55%	83,61%	79,86%	72,07%	71,50%	72,37%
3,5-3,99 km	100,00%	105,28%	106,85%	103,55%	104,85%	106,04%	103,21%	85,76%	86,40%	77,29%	72,51%	68,43%	69,55%	72,85%
4-4,49 km	100,00%	103,99%	103,24%	101,48%	102,60%	102,25%	96,81%	76,92%	76,90%	71,47%	66,27%	59,35%	58,87%	59,75%
4,5-4,99 km	100,00%	102,75%	101,61%	100,49%	100,40%	99,58%	94,94%	76,07%	77,10%	70,17%	63,13%	57,31%	55,58%	55,74%
5+	100,00%	102,92%	101,45%	100,31%	100,18%	99,52%	94,55%	75,99%	76,51%	69,50%	62,12%	56,32%	54,34%	54,04%

Zdroj: Vlastní zpracování, Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011 (2011)