

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
Katedra geografie



Bc. Marcela HOLBOVÁ

**DOPRAVNÍ POLOHA VYBRANÝCH REGIONÁLNÍCH CENTER MORAVY MEZI
LETY 1800 A 2012.**

(SELECT REGIONAL CENTERS OF MORAVIA EXISTED AS MAJOR TRANSIT HUBS
FROM THE YEARS 1800 TO 2012.)

Diplomová práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2015

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo):	Bc. Marcela Holbová (R120713)
Studijní obor:	Učitelství geografie pro SŠ – Historie
Název práce:	Dopravní poloha vybraných regionálních center Moravy mezi lety 1800 a 2012.
Title of thesis:	Select regional centers of Moravia existed as major transit hubs from the years 1800 to 2012
Vedoucí práce:	Mgr. Jan Hercik
Rozsah práce:	89 stran, 4 vázané přílohy
Abstrakt:	Diplomová práce si klade za cíl sledovat proces diferenciacie dopravní polohy vybraných regionálních center Moravy mezi lety 1800 a 2012. Na zřetel bude brán i vliv dopravy na ekonomický a společenský vývoj v regionech. Dopravní poloha bude analyzována na základě vhodně zvolených kritérií. Vedle toho bude hodnocena i kvalita dopravních sítí a postavení dopravních uzlů v sítích.
Klíčová slova:	regionální centra Moravy, horizontální dopravní poloha
Abstract:	This thesis aims to monitor the proces of differentiation of transport position in selected regional centers of Moravia from the years1800 to 2012. On account, will be taken the influence of transport of economic and social development in the regions. The transport position will be analyzed on the basis of appopriately selected criteria. Besides, it will also evaluated the quality of transportnetworks and hubs position in networks
Key words:	Moravian regional centres, horizontal transport position

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením pana Mgr. Jana Hercika. Veškerou literaturu, prameny i jiné zdroje, z nichž jsem čerpala, v práci řádně cituji a uvádím je v příloženém seznamu literatury.

V Olomouci, dne 24. dubna 2015

.....

Podpis

Ráda bych upřímně poděkovala panu Mgr. Janu Hercikovi, vedoucímu diplomové práce, za odborné vedení, podporu, cenné připomínky a rady, které mi při psaní této práce poskytl.

Dále bych tímto chtěla poděkovat pracovníkům Vlastivědného muzea v Olomouci a to konkrétně panu Mgr. Josefu Urbanovi za poskytnutí mapových pramenů, které byly potřebné k vypracování této práce.

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Marcela HOLBOVÁ**
Osobní číslo: **R120713**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obory: **Historie**
Učitelství geografie pro střední školy
Název tématu: **Dopravní poloha vybraných regionálních center Moravy mezi lety 1800 a 2012.**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Diplomová práce si klade za cíl sledovat proces diferenciací dopravní polohy vybraných regionálních center Moravy mezi lety 1800 a 2012. Na zřetel bude brán i vliv dopravy na ekonomický a společenský vývoj v regionech. Dopravní poloha bude analyzována na základě vhodně zvolených kritérií. Vedle toho bude hodnocena i kvalita dopravních sítí a postavení dopravních uzlů v sítích.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

HONS, J. : Dějiny dopravy na území ČSSR. Bratislava. 1975.
HŮRSKÝ, J. : Dopravní poloha administrativních center Čech do r. 1848. In: Historická geografie 8. Praha. 1972.
HŮRSKÝ, J. : Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích. In: Sborník ČSSZ 79. č. 2. Praha. 1974.
HŮRSKÝ, J. : Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy. In: Studia Geographica. Brno. 1978.
MARADA, M. : Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Praha. 2003.

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Jan Hercik**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **29. ledna 2012**
Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2013**

L.S.

prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 29. ledna 2012

OBSAH

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE	9
2. REŠERŠE LITERATURY A PRAMENŮ	11
3. METODIKA.....	14
3.1. Způsob hodnocení horizontální dopravní polohy	14
3.1.1. Příslušné bodové hodnocení.....	15
4. STRUČNÉ VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	19
5 VÝVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ MORAVY	22
5.1 Předindustriální období.....	22
5.1.1 Nejstarší obchodní cesty a stezky (viz př. 2).....	22
5.1.1.1 Úloha stezek a jejich vliv na prostor.....	28
5.1.2 Umělé státní silnice, tzv. CHAUSSÉE (viz př. 3).....	29
5.2 Industriální období	34
5.2.1 První období soukromého podnikání v železniční dopravě (1824-1841).....	35
5.2.1.1 Severní dráha císaře Ferdinanda	35
5.2.2 Období výstavby železnic státem (1842 – 1854).....	38
5.2.2.1 Olomoucko – pražská dráha.....	38
5.2.2.2 Spojovací dráha Brno – Česká Třebová.....	40
5.2.3 Druhé období soukromého podnikání v železniční dopravě do konce 70. let 19. století.....	41
5.2.3.1 Brněnsko-rosická dráha	42
5.2.3.2 Moravsko-slezská severní dráha.....	42
5.2.3.3 Moravsko-slezská ústřední dráha	42
5.2.3.4 Moravská pohraniční dráha	43
5.2.4 Zestátnění železnic a výstavba lokálních drah (1880 – 1918).....	43
5.2.4.1 Českomoravská transverzální dráha.....	43
5.2.4.2 Lokální tratě	44
5.2.5 Železnice jako nástroj a hybatel hospodářského rozvoje	45
5.3 Železnice a silnice za první republiky a za socialismu	46
5.3.1 Proměna železniční sítě na území Moravy.....	46
5.3.2 Silniční doprava na území Moravy do roku 1989	48

5.3.2.1	Vývoj dopravy za první a druhé republiky	48
5.3.2.2	Poválečný vývoj.....	50
5.3.2.4	Výstavba silnic do roku 1989	53
5.4	Charakteristika současné dopravní sítě Moravy.....	55
5.4.1	Železniční doprava na území Moravy 1989 – 2012.....	55
5.4.2	Silniční doprava na území Moravy 1989-2012	55
6	VÝVOJ EXPONOVANOSTI VYBRANÝCH CENTER MORAVY V DOPRAVNÍ SÍTÍ ...	58
6.1	Krajské město Brno.....	58
6.2	Krajské město Ostrava	61
6.3	Krajské město Jihlava.....	64
6.4	Krajské město Olomouc.....	66
6.5	Krajské město Zlín.....	67
7	SROVNÁNÍ HORIZONTÁLNÍ DOPRAVNÍ POLOHY V JEDNOTLIVÝCH OBDOBÍCH	69
7.1	Období mezi lety 1800-1839	69
7.2	Období mezi lety 1839-1876	70
7.3	Období mezi lety 1877-1921	73
7.4	Období mezi lety 1922-1948	74
7.5	Období mezi lety 1949-1960	75
8	ZÁVĚR.....	80
9	SUMMARY	83
10	SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ	84
11	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	88
12	PŘÍLOHY.....	89

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Doprava vždy byla a je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé krajiny světa mají rozdílný potenciál. Znamená to, že lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí všechno to, co potřebují ke svému životu. Jsou tak nuceni přemísťovat zboží i sami sebe. Doprava je velmi významným faktorem, který ovlivňuje strukturaci geografického prostoru, protože ve svém důsledku umožňuje existenci ekonomických a sociálních kontaktů mezi vzdálenými územími. Nezbyvá než jen souhlasit s M. Maradou (MARADA, M. a kol., 2010, str. 11) v konstatování, že *doprava patří k nejdynamičtější se rozvíjejícím oborům lidské činnosti a pro svůj rostoucí význam v každodenním životě obyvatel je také problematikou intenzivně vnímanou jak širokou veřejností, tak i vysoce sledovaným tématem na poli vědeckém*

S rozvojem jednotlivých druhů dopravy se projevila potřeba dopravu identifikovat, vyhodnotit, předvídat a ovlivnit její vývoj. Tuto činnost je možno v určité podobě zpozorovat od doby rozkvětu římského impéria. Už při tehdejším systému stavby komunikací se setkáváme s dílčí segregací dopravy či s odůvodněním rozmístění (polohy) dopravních základů, sloužících především vojenským, správním a civilním účelům. (ŘEZÁČ, M., FENCL, I., 2009, s. 1).

Téma diplomové práce bylo zvoleno na základě přečtení článku významného dopravního geografa Josefa Hůrského: (HURSKÝ, 1972) *Dopravní poloha administrativních center Čech do r. 1848*.

Hlavním záměrem předkládané diplomové práce je sledovat vývoj dopravní polohy, a to ve vybraných regionálních centrech Moravy mezi lety 1800 a 2012. Dopravní poloha je v této práci hodnocena pro pět regionálních center. Do tohoto vymezení jsou zahrnuta všechna současná krajská města Moravy a Slezska, tedy jmenovitě Brno, Jihlava, Olomouc, Ostrava a Zlín. Oblast Moravy byla vybrána záměrně. Díky své významné poloze ve středu Evropy byla již v dávné historii předurčena stát se křižovatkou hlavních dopravních cest vedoucích napříč Evropou. Právě touto oblastí podél řeky Moravy vedla jedna z nejnámějších dálkových

obchodních cest, tzv. Jantarová stezka, která byla ve své době jedinou dopravní spojnici kontinentálního významu na území České republiky.

Zkoumané období je poměrně dlouhé, avšak jen s omezením na Moravu a Slezsko. Záměrně je vymezeno roky 1800–2012, tedy počátkem 19. století, kdy se proces industrializace začíná rozšiřovat s rozdílným opožděním do celé Evropy, a tudíž i do českých zemí. Určitý prostor je vzhledem k nutnému historickému ukotvení věnován i období staršímu.

Doprava má velmi úzký vztah k úrovni ekonomického a sociálního rozvoje společnosti. Nabízí se zde zmínit důležitost mezinárodních obchodních stezek, jež měly nepochybně podstatný vliv na prostor, jakým procházely (viz kap. 5.1.1). Právě na Moravě a ve Slezsku bylo několik měst, v nichž byly proslulé trhy. Náležely mezi ně Brno, Olomouc, Opava, Nový Jičín, Jihlava, Mikulov. Zde se sjížděli obchodníci zvláště se sukem, ale i jiným zbožím. Tato města, v nichž se konaly trhy, ležela na důležitých křižovatkách obchodních cest.

Z řady historických pramenů lze rovněž nesporně doložit, že železniční doprava a železnice jako takové se staly hlavní hospodářskou tepnou života oblastí, které spojily. Železniční doprava otevřela možnosti a zvýhodnila ta sídla, která byla do té doby v ústraní. Mezi tyto výhody nelze řadit pouze nabývání významnějšího ekonomického postavení nebo společensko-kulturní prestiže, ale v neposlední řadě a především důležitého administrativně-správního postavení. Naopak můžeme doložit několika prameny, jak ostatním městům, která se nacházela mimo železniční trať, citelně chyběla železnice, která by umožnila levný dovoz uhlí a zajistila by export výrobků. Tato města, jimž se železniční trasy vyhnuly, ztratila svůj někdejší význam a začala upadat. Příkladů vzestupů a stagnací či úpadků blízkých sídel po dobudování pátevní železniční sítě je na území České republiky nespočet. K těm nejvíce viditelným patří podle J. Kunce a Věry Krylové (KUNC, J. KRYLOVA, V, 2001 s. 37) Pardubice x Chrudim, Břeclav x Mikulov, Ostrava x Opava a další.

Závěrečná část diplomové práce (viz 6. kapitola) se zabývá otázkou vlivu dopravy na ekonomický a společenský vývoj regionálních center. Dopravní poloha je analyzována na základě vhodně zvolených kritérií v kapitole 7. Polohu (v tomto případě sídel) lze z hlediska dopravy posuzovat ve dvou rovinách, a to konkrétně jako horizontální a vertikální. V této diplomové práci bude hodnoceno postavení dopravních uzlů v sítích pouze na základě horizontální polohy.

2. REŠERŠE LITERATURY A PRAMENŮ

V první části se diplomová práce zabývá historickým vývojem dopravní infrastruktury v regionálních centrech Moravy a Slezska a je výsledkem komparací předložené literatury. Výzkumem historických dálkových komunikací se podrobněji ve svých publikacích zabývají následující autoři: J. Musil (1987), L. Hosák (1951), R. Květa (2002), J. Hons (1975). Stěžejní literaturou pro období budování umělých státních stezek se stala díla autorů: J. Ryba (2004), J. Hons (1975) a M. Hlavačka (2002). Obdobím budování železničních drah se věnuje celá řada významných autorů, mezi něž patří V. Ringes (1934), M. Krejčířík, S. Pavlíček (2002), P. Schreirer (2010). Téměř každý rok přináší podněty a příležitosti připomenout jubilea spojená s historií železnic. Spousta publikací tak vznikla díky důležitým výročním oslavám přivedení železnice do města či regionu – A. Borovcová (2012), Hons (2007), M. Pospíšilík (2001).

Důležitou publikací pro popis nerealizovaných silničních staveb v letech 1938-1950 se stala kniha V. Lídla (2006). Své návrhy celkového hospodářského rozvoje Československa, tedy i výstavbu páteřních silnic, zveřejnil ve své knize i zlínský průmyslník J. A. Baťa v knize „*Budujeme stát pro 40 000 000 lidí*“ J. A. Baťa (1937).

V historickém kontextu se poměrně podrobným vývojem napříč všem druhům dopravy věnují J. Kyncl (2007) a J. Hons (1975), kteří své publikaci zaměřuje pouze na české prostředí. Naopak v celosvětovém měřítku je to dílo autora M. Hlavačky (2002). Kolektiv autorů se podílel na významné knize *Silnice a dálnice v české republice* (2009), která vyplnila mezeru v řadě odborných publikací. Text knihy zahrnuje několik staletí trvající výstavby silnic na našem území.

Literatura potřebná ke komponování kapitoly č. 6 byla především čerpána z historických místopisů obcí, regionálních periodik a sborníků. Hospodářský rozmach Moravy je podrobněji popsán i v publikaci *Vlastivěda Moravská: země a lid* (JANÁK, J. 1999)

Fenoménu dopravní polohy se ve svých pracích věnoval J. Hůrský (1972). Ten zaměřil svůj článek pouze na sledování procesu diferenciací dopravní polohy administrativních center Čech do roku 1848. Předkládaná práce se zaměřuje na

regionální centra Moravy. Dále se věnoval dopravní klasifikaci sídel a vymezení dopravně-geografických regionů (HŮRSKÝ, 1976).

Z českých autorů, kteří se v současné době zabývají tématem dopravní polohy, jmenujme především M. Maradu, S. Krafta a D. Seidenglanze.

Z internetových zdrojů byly použity stránky Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) <http://www.rsd.cz/>, kde jsou volně ke stažení publikace o současné dopravní síti. Statistická data byla čerpána ze stránek Českého statistického úřadu (ČSÚ) <https://www.czso.cz/>. Důležitými zdroji k demografickým údajům byly publikace *Historický místopis střední a severní Moravy* (HOSÁK, L., 1959) a *Historický lexikon obcí* (RŮŽKOVÁ, J., ŠKRABAL, J. 2006). Pro období do roku 1869 bylo čerpáno z publikace *Vývoj obyvatelstva v českých zemích 1754 – 1914* (KÁRNÍKOVÁ-ŠMILAUROVÁ, L., 1965)

Směrodatnými pramennými podklady pro provádění srovnání horizontální dopravní polohy byly především historické mapy Moravy, mapy v Atlase československých dějin, Autoatlas z roku 2012, internetový zdroj www.mapy.cz a www.idos.cz. Je zde je však důležité upozornit na určité problémy, které se vyskytly při práci s mapovými prameny, zvláště ze staršího období. Záměrně byly používány mapy, jejichž vydání se vztahovalo ke konci sledovaného období. Pro neexistenci nebo nemožnost získat tyto prameny byly použity zdroje z jiného období. Někdy byla použita zvláště železniční a silniční mapa. Ne vždy se podařilo shromáždit mapová díla silniční a železniční sítě. Může tak docházet k určitým nepřesnostem ve srovnání horizontální dopravní polohy.

Přehled použitých map pro jednotlivá období:

- **1800 - 1839** Maehren und Oesterreichisch Schleisen Strassen. Ch. von Passy: 1:275 000. Brno. 1810.
- **1840 - 1876** General Post und Strassenkarte, vyd. Gener. Ředitelství společnosti českých drah ve Vídni. Vídeň. 1875.
Železniční mapa Čech, Moravy a Slezska a sousedních zemí. Hradec Králové. 1875
- **1877 - 1921** Morava a Slezsko. Vídeň. 1890.
- **1922 – 1948** Státní silnice v zemi Moravskoslezské. Praha. 1946
Železniční mapa. Olomouc. 1942

- **1949 - 1960** Automapa ČSR: 1:500 000. Ústř. Správa geodézie a kartografie. Praha. 1960
- **1961 – 1988** GEODETICKÝ A KARTOGRAFICKÝ PODNIK PRAHA. Automapa ČSSR: 1:500 000. Geodetický a kartografický podnik. Praha. 1988.
- **1989 – 2012** KARTOGRAFIE PRAHA. Česká republika a krajská města. 1:500 000. Kartografie. Praha. 2012.

3. METODIKA

Jak plyne z názvu diplomové práce, bude hodnocena poloha regionálních center Moravy v dopravních sítích. Z hlediska dopravy lze polohu (v tomto případě sídel) posuzovat ve dvou rovinách, a to konkrétně jako polohu horizontální a vertikální. V diplomové práci bude brán zřetel pouze na polohu horizontální, která podle M. Marady (MARADA, M., 2006) určuje postavení sídla nebo regionu v dopravní síti, přičemž důležitým faktorem je hierarchická úroveň procházejících komunikací a rovněž i jejich druh (železniční tratě, silniční komunikace), neboť např. úloha železniční dopravy má v současnosti v regionálním rozvoji menší roli nežli silniční. Přestože v minulosti tomu mohlo být naopak.

Optimální řešení dané problematiky by vyžadovalo hodnocení sledovaných sídel z hlediska vyčíslení tzv. přitažlivosti měst, resp. dopravní exponovanosti středisek z hlediska intenzity silniční a železniční dopravy. Tímto způsobem je klasifikována vertikální dopravní poloha. Od tohoto kritéria však bylo upuštěno, jelikož před 19. stoletím i ve 20. století docházelo jen zcela výjimečně ke sčítání dopravy, a železniční (a zvláště před tím) poštovní doprava poskytují pramenná data jen o části dopravních proudů. První podrobná poštovní mapa rakouského mocnářství, která vyšla ve čtyřech dílech v roce 1840, má již poštovní tratě rozlišeny do několika kategorií. Tato velká přednost mapy je však bohužel snížena tím, že neznázorňuje i frekvenci spojů. Umožňuje tedy třídít města jenom podle horizontálního ukazatele dopravní polohy. Získáváme tak pouze obraz potenciální povahy. Nemáme proto záruku, zda byly dopravní cesty skutečně využívány dopravními prostředky úměrnými jejich kategoriím.

3.1. Způsob hodnocení horizontální dopravní polohy

Kvalitní hodnocení horizontální dopravní polohy využívá ve své práci J. Hůrský (HŮRSKÝ, J. 1972,1974), který sledoval počet vedených komunikací do sledovaných sídel. Hůrský k vyjádření hodnoty dopravní polohy používá metodu

bodování, kdy je ke každému zvolenému středisku přidělen určitý počet bodů podle typu komunikací, jež sídlem procházejí nebo se nacházejí v její bezprostřední blízkosti. V jeho úvaze šlo o pokus sledovat velmi rozsáhlé období osmi a půl století (do r. 1848), avšak s omezením na Čechy.

3.1.1. Příslušné bodové hodnocení

Příslušné bodové hodnocení vychází z úvahy J. Hůrského (HŮRSKÝ, J. 1972), který ve své publikaci přiřazuje hlavním státním silnicím I. třídy 3 body a vedlejším silnicím 2 body. Železničním rychlíkovým tratím přiřazuje 2 body a ostatním tratím 1 bod. Hůrský používá tzv. elementární klasifikaci (tj.: 1. mimo síť, 2. poloha terminální, 3. průběžná, 4. rozcestí, 5. křižovatková a 6. uzlová). Udává zde dva intervaly, a to konkrétně pro rok 1850: 0, 1-3, 4-6, 7-9, 10 – 12, 13... a pro rok 1948: 2-4, 5-7, 8-10, 11-13, 14-16, 17... Je však zřejmé, že tuto klasifikaci nelze použít v dalším sledovacím období, proto je v diplomové práci od této kategorizace upuštěno. K určení rozdílu horizontální dopravní polohy byla volena méně obvyklá, ale přesnější cesta, resp. podle pořadí („plynulá hierarchie“). Jestliže se určité město posunulo např. v prvním období z 1. místa na 4. (Jihlava), je to přirozeně větší zhoršení nežli změna jen o jedno místo (Brno z 1. místa na 2.).

V předkládané práci je pracováno s termínem **koeficient dopravní polohy (KDP)**. S tímto termínem pracuje ve své práci Staněk (2010), který navazuje na Poláčkovou (2008). Jedná se o obdobný princip, který využíval Hůrský (1972), Marada (2006) či Jansa (2004). Tento koeficient je určen k hodnocení horizontální dopravní polohy obcí a udává polohu obce v rámci silniční a železniční sítě. Je důležité zmínit, že koeficient bere na zřetel každý vstup dopravní komunikace do intravilánu sídla i její výstup. Tzn., že pokud zkoumaná komunikace vstupuje i vystupuje do intravilánu obce, je započítána dvakrát, zatímco dopravní cesta ústící v intravilán se počítá pouze jednou.

Obrázek 1: Výpočet koeficientu dopravní polohy



Pozn.: Body jednotlivým typům dopravní infrastruktury jsou přiděleny na základě dopravně-ekonomických mezníků (viz př. 1)

Zdroj: Zpracováno autorem

Nejzávažnější metodickým problémem bylo přidělení vah jednotlivým druhům a kategoriím komunikací, tzn. především poměr mezi železniční a silniční sítí. Hodnocení horizontální polohy rovněž komplikují změny v kategorizaci silnic a jejich označení během sledovaného období. Příslušné bodové hodnocení bylo tedy potřeba modifikovat na základě přítomnosti předem definovaných dopravně-ekonomických kritérií. Je sestaveno 7 časových intervalů. Konkrétní hodnota KDP (viz př. 1) se vztahuje k hraničnímu roku v uvedeném období. Z důvodu zmíněných problémů při určování vah nelze výsledné KDP mezi jednotlivými obdobími přímo porovnávat. Lze posuzovat pouze výsledné pořadí.

Přehled časových intervalů:

I. 1800 – 1838

Pro toto období je charakteristické dobudování státních císařských silnic (viz kapitola 5.1.2). V tomto období je jim přiřazena 2 bodová hodnota. Císařské státní silnice ve své podstatě odpovídají dnešním silnicím I. třídy. Měly pouze význam v rámci rakouské monarchie.

II. 1839 – 1876

Důležitým mezníkem pro II. období je právě rok 1839, kdy byla do Brna přivedena první parostrojní železnice (c. k. Severní dráha císaře Ferdinanda) v celé rakouské monarchii. Období budování železniční sítě patří jednoznačně k největším počínům v oboru dopravního stavitelství, jež dalo impuls

k dalšímu rozvoji měst a uspíšilo průmyslovou revoluci. Železnice tak brzy ovládla většinu přeprav nákladů nejen na zvoleném území. Žádný jiný druh dopravy pro ni nepředstavoval významnější konkurenci. Příčiny takového úspěchu jsou více popsány v kapitole 4.2. Díky těmto aspektům a na základě významnosti železnic je tratím s rychlíkovým provozem přidělen tříbodový význam, bodová hranice u státních císařských silnic zůstala nepozměněna.

III. 1877 – 1921

Předělem tohoto období je rok 1877, kdy byl vydán na Moravě tzv. Moravský silniční zákon č. 38, kterým byly silnice rozděleny na státní a ostatní. Ostatní silnice se dále dělily na okresní a obecní. Zemské silnice na Moravě neexistovaly. Státním silnicím jsou přiřazeny stejně jako v předchozím období 2 body, okresním i obecním 1 bod. Železnicím s rychlíkovým provozem jsou ponechány 3 body. Rok 1877 je významným milníkem i pro začátek budování lokálních tratí, které měly převážně charakter odboček od hlavních tratí. Tento druh železniční dopravy je významný tím, že přinášel do méně rozvinutých krajín pokrok, práci a spojoval je se světem. V závislosti na jejich významu jsou klasifikovány dvěma body.

IV. 1922 – 1948

Již v roce 1920 byl podán návrh na doplnění sítě státních silnic. Konkrétní jmenovitý plán na zestátnění (dobový název inkamerace) do té doby okresních silnic byl předložen v roce 1922. Znamená to konkrétně, že některé okresní silnice byly „povýšeny“ na státní silnice. Bodové hodnocení pro silniční i železniční síť zůstává stejné jako v předchozím období.

V. 1949 – 1960

Přelomovou událostí V. období je vydání zákona č. 147/1949 Sb. díky němuž byly v závislosti na dopravní důležitosti rozděleny silnice I., II. a III. třídy. Tímto zákonem začala být celá síť spojována státní silniční správou. V organizační rovině byl dán předpoklad její postupné homogenizaci. Bodová hodnota zůstala nepozměněna.

VI. 1961 – 1988

Podstatným mezníkem pro VI. období je ustanovení Silničního zákona č. 135/1961 Sb., kterým bylo zavedeno dělení pozemních komunikací na dálnice, silnice a místní komunikace. V roce 1985 došlo k revizi kategorizace silnic na silnice I. a II. třídy a silnice určené jen pro motorová vozidla, kterým byl přiřazen termín „rychlostní silnice“ a nesou označení „R“. Jednalo se o nové kapacitní čtyřproudové silnice, které propojily jádrová města regionálních sídel a aglomerací. Dálnicím a rychlostním silnicím jsou na základě jejich významnosti přiřazeny 2 body, silnicím I. třídy 1 bod a silnicím II. třídy 0,5 bodu. Bodové hodnocení je pozměněno u lokálních tratí (významnější je dálniční a rychlostní síť), kterým se přisuzuje pouze 1 bod.

VII. 1989-2013

Otevřením hranic po změně politického režimu v roce 1989 došlo v důsledku změny tržních podmínek k prudkému poklesu železniční dopravy. Podíl přepravních výkonů po železnici zaznamenal dynamický pokles zvláště u postkomunistických zemí, jelikož železniční dopravci nebyli připraveni na obrovský nárůst konkurence. Bylo to způsobeno transformací socialistické ekonomiky na tržní, která zapříčinila změnu poptávky po přepravních službách (just in time, kvalita služeb,...). Již dříve se začíná objevovat trend, že podíl silniční dopravy na celkových přepravních výkonech roste. Od roku 1989 je však znatelný. V tomto období byla vzhledem k všeobecně menšímu významu železniční dopravy v současnosti zvolena nižší bodová hladina pro železniční síť než silniční.

Jedním z problémů, který přináší způsob hodnocení horizontální dopravní polohy, je přivedení významné komunikace až za hranici intravilánu sídla. Další potíž byla výstavba nádraží ve velké vzdálenosti od centra města nebo její úplná absence. Od původně přijatého vzdálenostního kritéria 3 km bylo nakonec upuštěno a vzhledem k malému počtu sledovaných středisek byla situace posuzována individuálně. Daná dopravní tepna byla „ponížena“ a byla jí přiřazena nižší bodová hodnota, která by jí jinak náležela.

4. STRUČNÉ VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Práce popisuje dopravní polohu vybraných regionálních center Moravy (viz obr. 1), jež je jedna ze tří historických zemí Česka. Poprvé se název Morava, jejíž jméno se odvozuje od řeky Moravy (latinsky Marus, Maraha) – „krajina kolem řeky Moravy“, objevuje v historických pramenech v roce 822. Na Moravě probíhal od konce 8. století proces sjednocování kmenů (politicky byla Morava dříve sjednocena než Čechy). Byly položeny základy mocného středoevropského státu – Velká Morava (Magna Moravia – tak označil tento stát v polovině 10. století byzantský císař Konstantin Porfyrogenetos). (ČAPKA, F., 2003, s. 18) Morava tvoří východní část České republiky. Na severu sousedí s Polskou republikou, na východě se Slovenskou republikou a na jihu s Rakouskou republikou.

V roce 1782 Josef II. (1780 – 1790) sloučil Moravu a české Slezsko v jediný politický útvar – v Moravskoslezskou zemi se společným guberniem (sídlem bylo Brno), přestavba gubernia vstoupila v platnost rokem 1784 a orgán fungoval do roku 1849 (ČAPKA, F., 2001, s. 127). V polovině července 1927 byl vydán zákon č. 125/Sb. (pod názvem organizační zákon). Díky němu se jednou ze čtyř zemí republiky vedle České, Slovenské a Podkarpatskoruské stala Moravskoslezská země se sídlem v Brně (v čele stál zemský prezident) (ČAPKA, F., 2001, s. 181). Po přijetí zákona o krajském zřízení 21. prosince 1948 zanikla samospráva Moravskoslezské země. V současné době Morava jako státoprávní útvar neexistuje a proto také nemá přesně vymezené hranice.

Poslední reforma státní správy, která vstoupila v platnost 1. ledna 2001, opět zavedla krajské zřízení. Na Moravě bylo zřízeno pět krajů: Jihomoravský (největší se sídlem v Brně a sedmi okresy), Moravskoslezský (se sídlem v Ostravě, se šesti okresy), Olomoucký kraj (sídlo v Olomouci, s pěti okresy), kraj Vysočina (sídlo v Jihlavě, pět okresů) a Zlínský kraj (s centrem ve Zlíně, čtyři okresy). Hranice Olomouckého kraje a kraje Vysočina se však na západě nekryjí s původní historickou česko-moravskou hranicí.

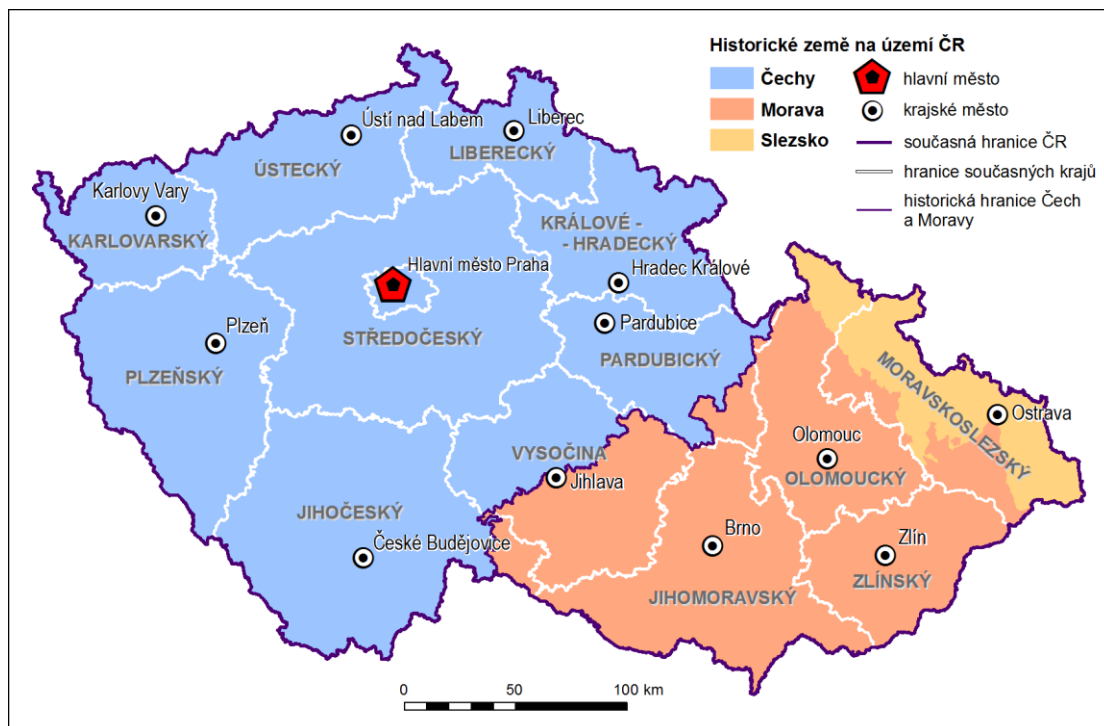
Kraje, zasahující na Moravu a Slezsko (viz tab. 1) se rozkládají na 26 808 km². Podle posledního sčítání lidu z března 2011 žilo na území těchto pěti krajů 4 137 000 obyvatel (v celé České republice 10 562 000) (<http://www.czso.cz/>).

Tabulka 1: Údaje o současných krajích, které zasahují na Moravu a Slezsko

Kraj	Rozloha v km ²	Počet obyvatel	Počet obcí	Sídlo kraje	Názvy okresů
Jihomoravský	7062	1 166 313	673	Brno	Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov, Znojmo
Moravsko- slezský	5 554	1 230 613	300	Ostrava	Bruntál, Frýdek- Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava, Ostrava-město
Olomoucký	5 139	638 638	399	Olomouc	Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk
Vysočina	6 925	511 937	704	Jihlava	Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč, Žďár nad Sázavou
Zlínský	3 964	589 030	307	Zlín	Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín, Zlín

Zdroj: (<http://www.czso.cz/>).

Obrázek 2: Mapa Moravy a Slezska současně s dnešními kraji



5 VÝVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ MORAVY

5.1 Předindustriální období

5.1.1 Nejstarší obchodní cesty a stezky (viz př. 2)

Dopravní spojení je lidskou společností budováno a využíváno prakticky od doby potřeby vzájemného pravidelného kontaktu a stalo se tak neoddělitelnou součástí života lidské společnosti. Od pradávna člověk musel řešit problém s přemísťováním různých věcí, nákladů i sebe sama. Zprvu toto přemísťování bylo uskutečňováno vlastním tělem nebo za pomoci síly zvířat po nevyznačených a nijak upravených cestách. Postupně však dochází k rozvoji pozemní dopravy a již ve starověku vznikají významné obchodní cesty. Takové stezky a cesty zpravidla neměly žádné umělé zpevnění, takže je dnes velmi nesnadné identifikovat jejich průběh.

Díky své otevřenosti na jihu do Podunají byla Morava od nejstarších období pravěku až po vrcholný středověk územím, které spojovalo vyspělejší jih s oblastmi na sever od Sudet a Karpat. Procházeli jím jednotlivci, menší skupiny lidí i celá etnika. Na tomto severojižním směru probíhala obchodní spojení a tyto styky přinášely i řadu novinek, kulturních podnětů a technických inovací. Osu pohybu představovala bezesporu řeka Morava.

Již Keltové, historicky doložení první obyvatelé na našem území, nutně využívali tras dálkových stezek. Na Moravě jsou keltská sídla nepochybně vázána na prehistorickou dálkovou síť stezek směřující k Dunaji a k římským provinciím. V osídlených částech země vytvořili Keltové strukturu cest a sídel platnou až do historické doby. Průběh stezky a keltských lokalit se na trase od Uherského Brodu do Pováží shoduje se současným rozložením obcí. Ukazuje se, že soudobé dopravní spojení Moravy se Slovenskem má velmi starou tradici. (KVĚT, R., 2003, s. 103). Nejvýznamnější úlohu v dálkovém obchodu sehrálo Staré Hradisko u Olomouce, které v něm kontrolovalo severojižní spojnicí mezi Baltem a Podunajím, dále severoitalské prostředí a spojnicí vedoucí západně do oblastí keltského území

v Čechách (ČIŽMÁŘ, M., 2005, s. 45). Obchodními artikly nebyly jen důležité suroviny (jantar, zlato, stříbro, měď, cín, sůl, grafit, kožešiny atd.), nýbrž i potraviny a hotové výrobky.

Morava se stala jedním ze středisek římského obchodu a odbytištěm z podunajských římských provincií. Vedla zde jedna z nejznámějších dálkových obchodních cest, tzv. **Jantarová stezka**, která byla jedinou dopravní spojnici kontinentálního významu na našem území. Dokládají to písemné zprávy římského autora Plinia Staršího (Gaius Plinius Secundus 23 -79 n. l) i nálezy římských mincí u nás. Spojovala jižní a severní Evropu a nejintenzivněji se používala od konce 7. století př. n. l. do poloviny 5. století n. l. Vycházela z přístavu Aquilea, obcházela z východu masiv Alp, přešla u Carnunta (dnešní Hainburg, ležící na Dunaji v Rakousku) a odtud směřovala přes Moravu dále k Baltskému moři (konkrétně k ústí Visly). Obchodní karavany po Jantarové cestě převážely na sever zejména zbraně, jemné látky, vzácné měděné a bronzové výrobky a šperky, na jih pak výměnou kožešiny, vlnu, otroky a vzácný jantar (HONS, J., 1975, s. 13). Jantarová cesta, byla pojmenována podle zboží, které se po ní nejvíce přepravovalo. Právě jantar, nazývaný mořské zlato, měl vysoký obchodní kurs i u Římanů.

R. Květ (KVĚT, R., 2002, s. 16) uvádí tři větve jantarové stezky, které se rozdělují do tří sekcí už od Dunaje. Snaha určit její přednostní linii není možná. Všechny měly své oprávnění a v různých dobách i prioritní funkci. První větev vybíhala od Hainburgu podél řeky Moravy na Břeclav a pokračovala přes Hodonín a Přerov dále podél Bečvy a Odry za hranice státu. Lze ji nazvat **znojemská trasa (Jantarové stezky)**. Druhá od Vídně prochází Lávou směrem na Židlochovice a dále k severovýchodu. Lze ji nazvat **lávská trasa**. Třetí větev směrem na Břeclav, k Hodonínu a dále Pomoravím lze nazvat **břeclavská trasa**.

Z jantarové stezky postupně odbočovaly (nebo se na ni napojovaly) další obchodní cesty převážně regionálního charakteru, vedoucí na západ i východ. Jak uvádí R. Květ (KVĚT, R., 2002, s. 12) s územím na západ od moravských úvalů byla Jantarová stezka spojena *tzv.galskými* obchodními stezkami – především hlavní spojnice jižní Moravy s Čechami stezka *Trstenická* (z Prahy přes Čáslav a Litomyšl k Hostýnu a dále na východ), pro jejíž celou trasu pokračující dále od Brna do Uher je navrhován ne příliš výstižný název *Česká* a dále *Podyjská stezka* (spojovala jižní Čechy s jižní Moravou). Květ ve své publikaci *Staré stezky v České republice* uvádí

výčet spojovacích cest mezi těmito stezkami, čímž se zahušťovala prvotní dopravní síť.

K výraznější změně v souvislosti s velkým rozvojem obchodu na našem území došlo zejména v 9. století v době Velkomoravské říše. Velkomoravská říše byla významnou křižovatkou evropských obchodních cest, což dokládá historické i archeologické bádání. Na Moravě byl důležitý směr severojižní s hlavní trasou kopírující svými jednotlivými větvemi bývalou tzv. Jantarovou stezku.

Přicházeli sem obchodníci s jantarem, kořením, barvivy na látky, se solí a vonnými oleji a mastmi a odváželi si odtud především kožešiny, kůže, vosk a koně. V době největšího rozkvětu Velké Moravy, v čele s dynastií Mojmirůvců, byl tento rozlehlý stát ovládán ze tří center. Jedno z hlavních center se nacházelo na našem území v Dolnomoravském úvalu – tedy od Napajedel po soutok Moravy s Dyjí, další bylo v Nitře a třetí za Dunajem v okolí Blatenského jezera.

Politická, hospodářská i vojenská správa těchto velmi značně od sebe vzdálených středisek vyžadovala dobré cesty, bezpečné pro dopravu a sjízdné pokud možno v každém ročním období i za každého počasí (MUSIL, J. F., 1987, s. 79). Významnou křižovatkou obchodních cest byly Velkomoravské Mikulčice. Jedna z hlavních cest vstupovala do knížecího hradu na severozápadní straně, kde byla vstupní brána orientovaná směrem k Brnu, kdežto na straně jihovýchodní směřovala k Holíči na levém břehu řeky Moravy. Z Mikulčic vedla také důležitá cesta na sever do Hornomoravského úvalu, přes Olomouc a dále podél pohraničního pralesa přes Litomyšl do knížecího území Slavníkovců (MUSIL, J. F., 1987, s. 80).

Na vyspělé síť římských veřejných cest nedokázaly navázat po tisíc let žádné raně středověké feudální státy. Vzhledem k dopravě po souši lze období evropského středověku označit za dobu úpadku. Komunikace v raném středověku lze charakterizovat jako zemní cesty, uježděné vozy nebo ušlapané lidmi. Pokud se při úpravách používal kámen, pak šlo pouze o místní materiál těžený podél cest, jednoduše naházený do vyjetých kolejí. (MUSIL, J. F., 1987, s. 82). Pozemní komunikace se nacházely ve špatném stavu a v zimním a jarním deštivém období byly mnohdy zcela nesjízdné. Vrchnost sice vybírala mýta a na základě jejich výnosu udržovala dopravní spojení, těžila však spíše z toho, když byla silnice neudržována. Tehdy totiž velice snadno došlo k převrácení vozu a podle práva, zboží, které se dotklo země, propadlo feudálu. (HOSÁK, L., 1951, s. 32). Nejenže v období

středověku chyběly potřebné technické znalosti, ale také značně poklesla potřeba dopravy. Změnily se i požadavky vojenské, což mělo důležitý vliv při zakládání stezek. Místo desetitisícových vojsk nastoupily armády jezdecké, které čítaly pouze několik set jezdců. Dobré cesty byly považovány za výhodu pro nepřítele neboť usnadňovaly vpády do země. Upravovány byly jen přechody přes vodní toky a bažiny (výnosy Karla IV. nařizující úpravu cest, zajišťující spojení Prahy, tehdy hlavního města římské říše, s ostatními zeměmi.) (ŘEZÁČ, M., FENCL, I., 2009, s. 7). Období středověku z důvodu obranných může být charakterizováno spíše snahou o dopravní izolaci.

Po rozpadu Velké Moravy se centrum sjednocujících snah přesouvá do Čech. Již v roce 995 se rodu Přemyslovců podařilo sjednotit většinu území pod svůj vliv. V této době již však skutečně velký obchod české země míjel.

K podstatným změnám ve směřování, celistvosti sítě zemských stezek a jejich doplnění, dal podnět až vznik a rozkvět měst ve 13. a 14. století a rozvoj důlního podnikání. (HONS, J., 1975, s. 19). Stezky spojovaly zprvu největší města. Pod názvem zemské stezky se uplatňovaly až do 18. století. Značnou nevýhodou ovšem bylo, že v této době již českými zeměmi neprocházela transevropská magistrála. Bohužel ani za vlády Karla IV. se mu nepodařilo některou z důležitých mezinárodních tras do Prahy a dále pak na Moravu přivést. I když se stříbro stalo významným nástrojem k účinnějšímu spojení českých zemí s vyspělými ohnisky evropské ekonomiky, dodávky stříbra však putovaly do Benátek či Brugg složitějšími cestami než přímým obchodním spojením (OHLER, N., 2003, 266). Ztráta původně výhodné pozice v evropském dálkovém obchodu byla důsledkem hospodářské uzavřenosti českých zemí, právě v době, kdy se obchodní vazby mezi severní Itálií a Flandrami začaly rozšiřovat i o styky se střední Evropou (Řezno). (ZAORAL, L., 2008, s. 143)

Zatímco v Čechách se stezky paprscitě sbíhaly do jediného dominantního centra – Prahy, na Moravě vidíme zcela jasně obdobná střediska dvě – Brno a Olomouc. Z Čech přicházely do Brna dvě hlavní stezky – *Velkomeziříčská stezka* z Jihlavy přes Velké Meziříčí, Velkou Bíteš a Domašov a *Trstenická stezka* z Poličky přes Svitávku a Černou Horu. Spojení Brna se Slezskem vedlo po *Slezské (Cukmantelské) stezce* přes Vyškov, Olomouc, Štenberk, Bruntál a Cukmantl na Nisu a Vratislav s odbočkami z Bruntálu do Krnova a Dvorců. Z Vyškova odbočovala

stezka do Přerova a Hranic na *stezce Těšínské*, po které šla doprava z Brna do Slezska a Haliče. Z Brna pokračovala dále stezka do Slavkova, Kyjova a Bzence. Z Vídně přicházela do Brna přes Mikulov a Židlochovice *Vídeňská stezka*. Jižní Moravu spojovala s jižním Slovenskem *Břeclavská stezka* ze Znojma přes Mikulov a Břeclav.

Druhým dopravním střediskem byla Olomouc, tudy probíhala *stezka Slezská* z Brna do Slezska a *Trstenická* ku Praze. Důležitá *Těšínská stezka*, vedená z Olomouce přes Hranice na Český Těšín a dále na Krakov, spojovala Moravu s Haličí. Z Olomouce na jižní Slovensko a dále do Uher vedla *Olomoucká stezka* přes Kroměříž, Uherské Hradiště na Nitru a Ostřihom. (HONS, J., 1975, s. 23) Při prohlídce map zemských desek z 10. až 14. století je nápadný dostředný charakter tehdejší dopravy, cesty směřovaly dlouhou dobu pouze na Prahu, Brno a Olomouc.

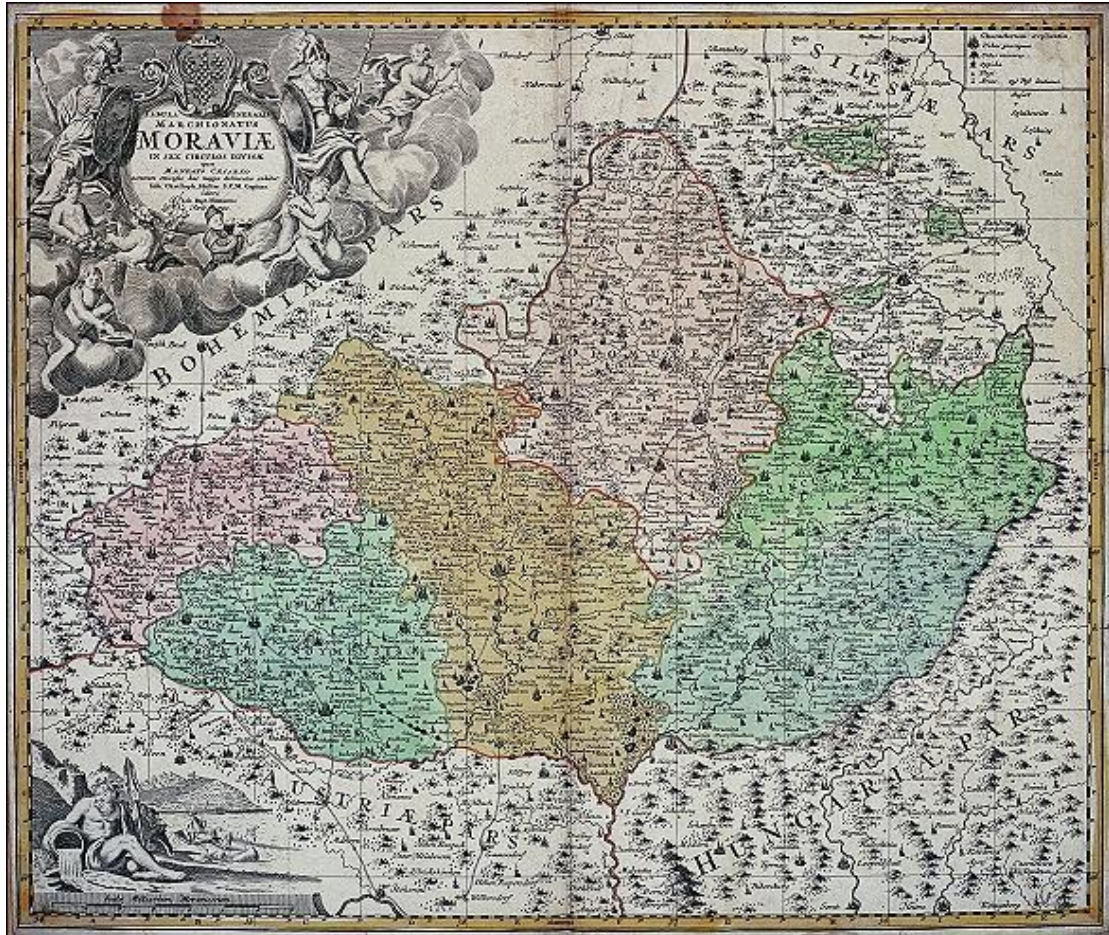
Při sledování vývoje komunikací v 16. a 17. století máme již k dispozici mapový materiál, který umožňuje přesněji určit průběh cest, jejich vznik, zánik a eventuální změny ve vedení tras. Rozhodujícím činitelem, který měl vliv na síť komunikací, přesněji řečeno na její rozsah a změny, byly ekonomické podmínky a hospodářský rozvoj společnosti. S tím souvisí i zvýšení strategického významu a důležitosti komunikací z hlediska vojenského, což se projevilo hlavně v blížící se třicetileté válce.

První mapou, na které jsou vyobrazeny silnice vedoucí přes naše území, je mapa střední Evropy Erharda Etzlauba. Mapa rozměrů nese označení „Das Sein die Lantstrassen durch das römisch Reich“ a byla vytištěna roku 1501. Velmi přesně je vykreslena poloha měst, kterými silnice procházely, i těch, která silnice míjely. Je zřejmé, že na mapě jsou zachyceny jen nejdůležitější dálkové cesty. Řečeno dnešní terminologií, je to jakási dobová mapa mezinárodní sítě evropských silnic. Na mapě je vyznačena jediná silnice vedoucí přes Čechy a Moravu, a to od západu k východu po trase Norimberk-Tachov-Plzeň-Beroun-Praha-Kolín-Jihlava-Třebíč-Brno. Zde se silnice dělila na silnici směřující od jihu k severu po trase Vídeň-Brno-Olomouc-Vratislav. (MUSIL, J. F., 1987, s. 111)

Kolem poloviny 16. století začaly vznikat četné rukopisné mapy, znázorňující speciálně silniční síť v zemi či jen určité území. Již roku 1558 existovala mapa silnic ve Slezsku, zhotovená k celním účelům (MUSIL, J. F., 1987, s. 112).

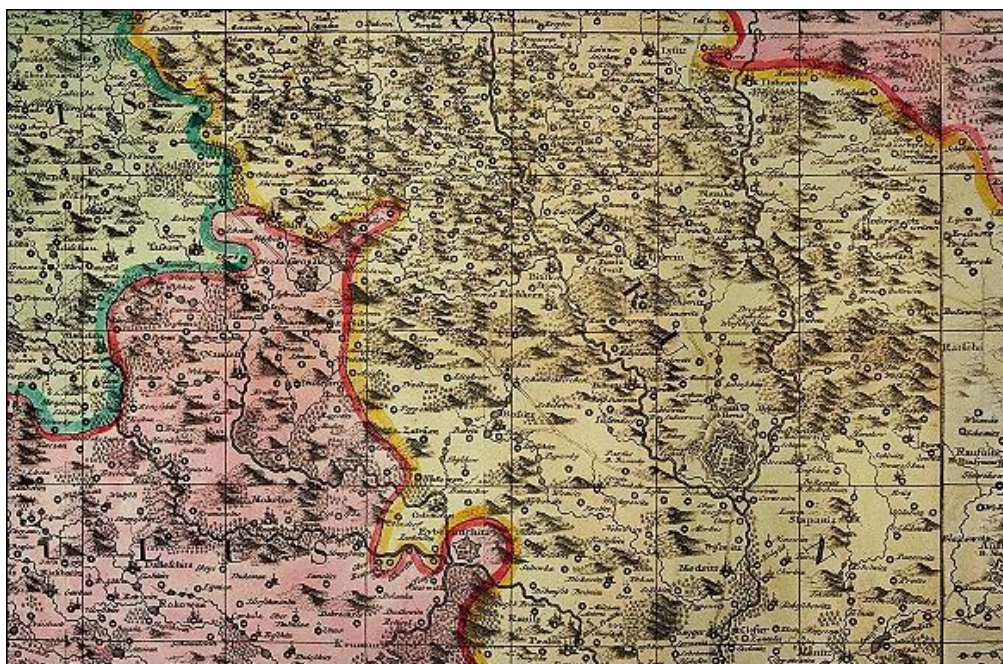
První samostatné mapové dílo Moravy, které zachycuje silniční síť, je Müllerova mapa Moravy (viz obr. 3), jejíž autorem je Jan Kryštof Müller a byla vytištěná v roce

1716. Mapování Moravy bylo prováděno v letech 1708 – 1712, k němuž došlo na základě patentu císaře Josefa I. z roku 1708. Podle tohoto patentu měly být zaznamenány „všechny silnice a mýta pro potřebu země a bezpečnost cestujících.“



Obrázek 3: Müllerova mapa Moravy z roku 1716

Zdroj: <http://www.hiu.cas.cz/>



Obrázek 4: Müllerova mapa Moravy z roku 1716 – přiblížení

Zdroj: www.staremapy.cz

5.1.1.1 Úloha stezek a jejich vliv na prostor

Jednotlivé stezky však neměly srovnatelnou úlohu. Jejich hlavní funkce se během dob měnila. Je velmi těžké hierarchicky vymezit členění stezek z tohoto období, protože neexistuje žádné označení, které je používané dnes. Ve starých historických písemných dokladech nejde vlastně o údaje, které dokumentují přesný průběh zemských stezek, ale jen o faktickou trasu, kterou se ubíraly významné osoby, o kterých se písemnost zmiňuje. Pokud existují mapy se silniční sítí jsou na nich zachyceny jen nejdůležitější dálkové cesty a nebo z těchto map nelze rozpoznat jejich hierarchický řád.

Můžeme pouze označit trasy mířící do daleka přiměřeným označením dálková stezka, jak bylo již označeno pro takové spoje výše. Na území Moravy vedla taková dálková stezka pouze jedna. Protože víme, že ne všechny stezky mají úlohu dálkových spojů, zavádí Radan Květ ve své publikaci Duše krajiny tři řády stezek: vedle nejvýznamnějších dálkových tras (včetně tranzitních) se uplatňují v nižší úrovni stezky regionální (k hospodářskému podnikání) a jako ještě méně významné se projevují lokální stezky (spojující sídliště obyvatel). Avšak i důležitost

jednotlivých stezek se během dob měnila. Regionální stezky působily jako spojnice zkracující vzdálenosti např. křižujících se dálkových tras. (KVĚT, R., 2003, str. 38). Rozdíl mezi regionální stezkou a lokální trasou je mnohdy nevelký. Zjistit řád stezek je velmi problematický úkol.

Jmenované stezky z předchozí kapitoly v dnešní době železnic, dálnic a leteckého spojení ztratila na svém významu. V historii však sehrály důležitou roli. Z původních stezek se vyvinuly cesty, které se staly základem pro rozvoj silnic, popřípadě později dálnice. Jedná se pouze o výčet některých hlavních směrů významných obchodních stezek. Je také nutno zmínit, že až do 13. století v mnoha případech uvedená města ještě neexistovala a stezky v dřívějších dobách spojovaly hradiska a později hrady. Teprve při těchto stezkách začínají vznikat nová osídlení – strážnice, celnice, hradiště, tržiště se měnila v dopravní křižovatky, ze kterých později vyvíjely osady a města. U stezek vznikaly celnice, v podhradí kovárny, v nichž se kovali soumaři i jízdní koně a opravovaly zbraně, objevovaly se i zájezdní hospody (CHARVÁT, P., 1998, s. 34). O dopravě, dopravních cestách a prostředcích z této doby dějin našich zemí víme jen velmi málo.

Význam těchto stezek a čilý dopravní ruch však dokládají především nálezy v místech starých hradišť, skladů zboží a pohřebišť. Např. dálkové kontakty moravského území s ostatními oblastmi dokládají nálezy ve Starém Hradisku u Olomouce z pozdně laténského období. Vyspělé poměry keltské společnosti poskytovaly velmi dobré předpoklady pro existenci obchodní činnosti, a to jak dálkového, tak i místního charakteru. Přítomnost kupců na Starém Hradisku je doložena nálezy bronzových pečetních schránek, jantarové perly, skleněné perly, atd. Obchodní úlohu oppida na severojižní obchodní trase zdůrazňují i numismatické nálezy (ČIŽMÁŘ, M., 2005, s. 49). Stejně tak, jako lze tímto způsobem sledovat spojení Moravy s jižními a severskými oblastmi, nechybí ani archeologické doklady kontaktů moravských Keltů s územím Čech.

5.1.2 Umělé státní silnice, tzv. CHAUSSÉE (viz př. 3)

Strategickým a hospodářským potřebám rakouského feudálního státu již nepostačovaly stávající nepravidelně udržované silnice, sledující mnohde směry historických zemských stezek

První kroky vedoucí k modernizaci zastaralé sítě stezek, díky pokročilejší technice a novým úkolům státu, spadají do 18. Století za vlády posledních císařů habsburské dynastie a jejich následovníků z dynastie habsbursko-lotrinské. Velkým zlomem byla přestavba tehdejších zemských cest na umělé státní (erární) silnice, tzv. CHAUSSÉE (z francouzštiny hráz), s kamennou vozovkou. Stavěly se podle vzorů převzatých z ludvíkovské Francie. Ta měla v té době nejlepší techniky, konstruktéry a stavitele silnic (RYBA, J., 2004, s. 34). Státní silnice měly důležitý význam ve vnitrostátním hledisku, ne však v mezinárodním. Jejich důležitost se dá srovnat s dnešními silnicemi I. třídy.

Jako zajímavost lze v této souvislosti uvést, že stavba státních silnic byla v Čechách zahájena kolem roku 1738 dvě stě let před zahájením stavby první dálnice (1939) a v obou případech byla kvůli válečným událostem přerušena.

V roce 1720 byla ustanovena pro řízení silničních prací *silniční reparační komise*, jejíž úkolem bylo zajistit silniční reformu. Tím skončilo staleté období chaotických poměrů na zemských cestách a stát se tak ujal odborné výstavby a údržby silnic a dal základ k její organizaci (RYBA, J., 2004, s. 13).

V pol. 18. století dochází k postupnému rozšiřování hospodářských aktivit ve Slezsku, a tudíž území Moravy jako tranzitní prostor opětovně nabývá na významu. To se promítá do koncepce výstavby šesti páteřních silničních tahů monarchie vedoucí z Vídně do okolních částí země. Dva z těchto tahů procházely územím Moravy. V roce 1727 se nejprve započalo se stavbou *Slezské silnice* z Vídně přes Mikulov, Brno a Olomouc do Opavy, následně došlo k výstavbě silničního úseku Jihlava – Moravské Budějovice – Znojmo jako součást silnice Vídeň – Praha, která byla dokončena v roce 1767.

Plán silniční výstavby byl stanoven, ale trvalo téměř půl století, než počátkem 19. století došlo k soustavné výstavbě silnic, a další půlstoletí než výstavba byla v hlavních rysech ukončena.

Významným počinem za vlády Marie Terezie bylo vydání tzv. Tereziánského patentu v roce 1778, který se stává prvním uceleným silničním zákonem na našem území a platil až do rozpadu Rakouska - Uherska. Marie Terezie si byla vědoma, že na kvalitě a množství závisí rozvoj obchodu i hospodářství státu. Výstavba nových silnic, se stala nezbytnou nutností. Od konce 18. století do poloviny 19. století byla postupně vybudována síť císařských (státních) silnic, která v podstatě slouží dodnes.

Velká pozornost se věnovala zejména otázce technických parametrů a financování stavby umělých silnic. Výstavba umělých silnic dávala přednost přímému směru před výškovými rozdíly. Silnice byly štětovány a měly tvrdý povrch, stavěly se na pevném terénu s kamenitým podkladem krytým štěrkem a pískovým posypem. Tzv. Dvorským dekretem z roku 1803 byla normalizována šířka. Počítalo se s následujícími rozměry: šířka čtyři sáhy (7,6 m), uprostřed deset coulů (26 cm) vysoké a řádně vyklenuté. (MUSIL, J., 1987, s. 136).

Na Moravě i ve Slezsku bylo v polovině 18. století určeno dvacet hlavních obchodních povinných silnic (viz př. 3), jež byly v průběhu jednoho století většinou vybudovány. Byly to zejména tyto silnice:

1. Slezská z Rakous přes Mikulov, Pohořelice, Brno, Vyškov, Olomouc, Bruntál a Zlaté Hory do Nisy.
2. Z Dvorců do Opavy
3. Z Rakous přes Znojmo a Pohořelice do Brna.
4. Z Čech přes Jihlavu, Moravské Budějovice, Znojmo a Mikulov na Slovensko.
5. Z Čech přes Dačice do Moravských Budějovic.
6. Z Moravských Budějovic přes Pohořelice do Brna.
7. Z Čech přes Jihlavu, Třebíč, Náměšť nad Oslavou a Rosice do Brna.
8. Z Čech přes Moravskou Třebovou, Letovice a Černou Horu do Brna.
9. Z Moravské Třebové přes Litovel do Olomouce (následně pak z Olomouce přes Mohelnici do Lanškrouna).
10. Těšínská z Haliče a Slezska přes Těšín, Frýdek-Místek, Nový Jičín, Hranice na Moravě a Lipník do Olomouce.
11. Z Kladska přes Litovel do Olomouce.
12. Z Červené Vody do Moravské Třebové.
13. Z Opavy přes Nový Jičín, Valašské Meziříčí, Vsetín, Valašské Klobouky a Brumov-Bylnice na Slovensko.
14. Ze Slezska přes Ostravu do Nového Jičína.
15. Ze Slovenska přes Velkou nad Veličkou, Uherské Hradiště, Napajedla a Holešov do Nového Jičína.
16. Spojka z Hrozenkova do Brumova.
17. Ze Slovenska přes Strání do Uherského Brodu.

18. Ze Slovenska přes Sudoměřice a Strážnici do Uherského Hradiště.
19. Ze Slovenska přes Hodonín, Kyjov, Koryčany, Zdounky a Kroměříž do Přerova.
20. Z Vyškova přes Kojetín a Přerov do Lipníka nad Bečvou

Zdroj: HONS, J., 1975, s. 34

Za desetileté vlády Josefa II. bylo na Moravě a ve Slezsku vybudováno téměř tolik silnic (viz př. 3), jako za předchozích padesát let (asi 304 km státních silnic). Byla rovněž dokončeny silnice z Brna do Vídně a do Krakova. Tehdy byla výrazně vylepšena a rozšířena síť umělých silnic. Součástí josefínských reforem bylo úsilí o povznesení zemědělství, obchodu a také o modernizování stávající dopravní sítě.

Byly vybudovány silnice:

1. První Česká silnice z Litomyšle přes Svitavy, Letovice do Brna (1787).
2. Uherská (Slavkovská) silnice z Brna přes Slavkov, Hodonín a Holič do Bratislavy.
3. Druhá Česká (Meziříčská) silnice z Brna přes Velkou Bíteš a Velké Meziříčí do Jihlavy (1787).
4. Haličská silnice přes Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě, Nový Jičín, Příbor a Frýdek Místek do Těšína a Haliče (1782-1787).
5. Slezsko-uherská silnice z Těšína přes Jablunkov do Pováží (Žiliny)

Zdroj: HONS, J., 1975, s. 36

Roku 1790 byla základní síť moravských a slezských státních silnic z převážné části dokončena a z Brna se stalo centrum, z něhož se rozbíhaly paprskovitě silnice do všech sousedních zemí. Tzv. státních silnic, vedoucích víceméně přímým směrem a mající šířku někdy i kolem 14 metrů bylo na Moravě vystavěno do konce 18. století 600 km (v Čechách 500 km) (HLAVAČKA, M., 2002, s. 7). I v tomto období je zcela dominantní severojižní směr hlavních tahů, což je dáno nejenom příhodností přírodních podmínek, ale také pozicí hlavního města monarchie, Vídně, směrem na jih od Moravy a polohou hospodářského centra celé monarchie, Slezska, severně od Moravy.

K těmto hlavním silnicím byla postupně budována rozsáhlá síť méně kvalitních komunikací, které zabezpečovaly spojení mezi silnicemi hlavními, napojení jednotlivých panství i měst a umožňovaly dopravní obsluhu panství. Jejich délka dosáhla v polovině 19. století na Moravě a ve Slezsku kolem 6 500 km. V polovině 19. století měly české země hned za italskými provinciemi nejhustší silniční síť v celé habsburské monarchii (HLAVAČKA, M., 2002, s. 7).

S postupující výstavbou silniční sítě se zlepšovala technická, provozní a i ekonomická charakteristika silniční dopravy formanské i poštovní. V prvním desetiletí 19. století dochází k velkému rozrůstání poštovní dopravy a rozšiřování poštovních spojů. Je přirozené, že se poštovní spoje vyvinuly nejdříve na císařských silnicích mezi hlavními městy zemí. Z Prahy k východu běžely dvě takové silnice, sledující směr starých zemských stezek. První z nich vedla přes Poděbrady do severovýchodních Čech a Kladska a druhá na Český Brod, Kolín, Čáslav, Jihlavu a Znojmo do Vídně a s odbočkou z Kolína, Přelouč, Pardubice, Litomyšl a Moravskou Třebovou do Brna (HONS, J., 2007, s. 17). V roce 1823 z Vídně vyjely první poštovní rychlíky do Brna a Prahy. V jízdním řádu z roku 1827 trvala cesta z Prahy do Brna 26 až 28 hodin a z Brna do Vídně 14 až 15 hodin (HONS, J., 2007, s. 18). Síť poštovních rychlíků, provozovaných poštmistry ve spolupráci s hostinskými, se rychle rozšířila a do roku 1832 pokryla celou zemi.

Koncem první poloviny 19. století bylo na Moravě a ve Slezsku zhruba 1130 km (v Čechách 3827 km) státních silnic, z toho asi desetina silnic byla v průtazích obcemi dlážděna. K těmto hlavním silnicím přibyla následně rozsáhlá síť méně kvalitních komunikací, jejichž délka činila v polovině 19. století na Moravě a ve Slezsku 6 500 km. Do poloviny 19. století se délka silniční sítě Moravy a Slezska už celkem nezměnila (JÍLEK, F., 1985, s. 243). Státní silnice vybudované v 18. století a v první polovině 19. století jsou velkou měrou využívány i v dnešní době. Jejich výstavbou bylo umožněno podstatné zvýšení a zrychlení přepravy zboží i osob, což přispělo k rozvoji obchodu, pošty i cestování lidí.

V druhé polovině 19. století se začala radikálně rozvíjet železniční doprava, na kterou se postupně přesunula část jak osobní, tak nákladní dopravy. Výstavbou a rychlým rozvojem tohoto oboru dopravy se vývoj silniční dopravy výrazně pozastavil a lze konstatovat, že již byla dokončena jejich značná část. V dalším období se také výrazně omezila dálková doprava osobními dostavníky a doprava

formanskými, zejména těžkými vozy. Silniční doprava procházela revolučním obdobím právě z hlediska nástupu nových dopravních prostředků. Ke konci 19. století vyšel „uherský silniční zákon“, podle kterého byly silnice rozděleny na státní, župní, příjezdné, veřejné, obecní a soukromé. (RYBA, J., 2010, s. 28).

Těžiště silničního stavitelství se postupně přeneslo ze silnic státních na silnice okresní, jejichž vznik se datuje od roku 1860, kdy byla v Čechách zřízena okresní zastupitelstva, na Moravě a ve Slezsku silniční okresy. Rychlý rozvoj okresních silnic nastal zejména po vydání zemských zákonů o stavbě, správě a udržování. Účelem bylo, aby každá osada měla prostřednictvím silnic dostupné spojení s okolním světem. Na Moravě byly zákonem č. 38 z roku 1877 rozděleny silnice na okresní a obecní (RYBA, J., 2010, s. 26). Tímto zákonem byly vytvořeny příznivé podmínky pro úspěšnou výstavbu okresních silnic, jejichž šířka byla stanovena na 6 až 6,5 m (Silnice a Dálnice v České republice, 2009, s. 31). Zemské silnice zde ještě neexistovaly.

To, jak bylo důležité budování silnice na Moravě, dokládá i následující pramen (DVOŘÁK, R. 1906, str. 495): *Stavové moravští byvše vyzváni, aby přebytky svých fondů věnovali účelům pro blaho země důležitějším, než je stavba zemského domu, upustili od zamýšlení stavby nového zemského domu a usnesli se věnovati pohotově přebytky svých fondů zřízení nových potřebných silnic na Moravě.* Moravští stavové se dokonce usnesli, že dokončí tzv. jabloneckou silnici, která byla dovedena pouze k moravským hranicím, na vlastní náklady, bez jakéhokoliv příspěvku od státu. Uvědomovali si důležitost obchodního spojení Haliče, Slezska, Moravy a Čech se Saskem.

5.2 Industriální období

Průmyslová revoluce byla doprovázena komunikační revolucí, která se někdy také nazývá revolucí dopravy. Expanze získávání surovin a zboží výroby během průmyslové revoluce znamenala samozřejmě také enormně vzrůstající objem dopravy, jak regionální, tak i nadregionální (vnitrozemské a zahraniční). Docházelo rovněž k převratným změnám v oblasti dopravy. Podstata těchto změn spočívala právě ve vytvoření kvalitativně nového dopravního systému, který se technicky opíral o sílu parního stroje. Jednalo se o hnací sílu, jež neměla v minulosti obdoby.

Ekonomicky spočíval na rychlé, spolehlivé a především masové přepravě nákladů a pracovní síly na víceméně libovolné vzdálenosti. (HLAVAČKA, M., 1990, s. 18).

Počátky revoluční proměny dopravy na Moravě spadají přibližně do poloviny 30. let 19. století, kdy byla zahájena příprava a došlo ke stavbě první parostrojní železnice.

5.2.1 První období soukromého podnikání v železniční dopravě (1824-1841)

Prvopočátky rozvoje železnic v českých zemích jsou obecně známými a často citovanými reáliemi. Toto období zrodu našich prvních železnic bylo poznamenáno hospodářskou i finanční krizí rakouského císařství po skončení napoleonských válek a snahou, aby podnikání v železniční dopravě, stejně jako podnikání průmyslové, zůstalo v rukou šlechty, velkostatkářů a bankéřů. Hospodářské zájmy šlechty však alespoň donutily rakouskou vládu k tomu, aby začala výstavbu prvních veřejných železnic podporovat tím, že udělovala privilegia ke stavbě drah a vládou byla určena základní síť železničních tratí (HONS, 1975, s. 72). Z Vídně mělo vybíhat pět dálkových železničních tepen. První z těchto kmenových drah vedla přes území Moravy. Jedná se o Severní dráhu císaře Ferdinanda, která byla rovněž i první parostrojní železnicí v celé rakouské monarchii.

5.2.1.1 Severní dráha císaře Ferdinanda

Za nejvýznamnější dopravní stavbu v historii území, lze bezpochyby považovat železnici tvořící severojižní osu území a spojující Břeclav s Přerovem a Ostravou. Tato první železniční trať, která se zapsala do dějin dopravy pod názvem c. k. Severní dráha císaře Ferdinanda (pozn. k. k. KFNB – Kaiser Ferdinands-Nord-Bahn, dále jen tedy KFNB), vedla územím Moravy a Slezska.

Výše zmiňovaný unikátní projekt a velkolepý stavební počín počítal s propojením hlavního města monarchie Vídně se solnými doly v Haliči. U jeho zrodu stál především profesor Polytechnického ústavu ve Vídni František Xaver Riepl (jeho přičiněním byly založeny železárný ve Vítkovicích u Moravské Ostravy v roce 1929), který si uvědomoval bohatství Ostravska i solný podklad okolo Bochně. Poměrně

malé přírodní překážky mezi Bochní, Ostravou a Vídní v něm utvrdili názor o spojení těchto míst dráhou. V roce 1829 seznámil veřejnost s návrhem dráhy, která by vycházela z Vídně a procházela Moravou do Bochně v Haliči a z níž by odbočovaly tratě i do dalších významných měst a míst monarchie - do Brna, Olomouce, Opavy a haličských solných dolů a skladišť. Doloženým rozpočtem nákladů a výpočtem rentability na základě odhadu přepravních výkonů, prokazujícím výnosnost dráhy, získal Riepl pro podnik vídeňského bankéře Salomona Rotschilda. Důvodů pro stavbu naší první parostrojní železnice bylo hned několik - např. již zmiňovaná snadná přeprava solí z Haliče do vnitrozemí, dále pak přeprava zemědělských produktů, přeprava uhlí a železa, přeprava vojska a válečného materiálu, zásobování těžkého průmysl. Již z tohoto výčtu je patrné, že v rané době výstavby železnic na našem území dominovaly zcela jiné priority než přeprava cestujících.

Rotschild 15. dubna 1835 požádal o udělení koncese na stavbu a provoz parostrojní železnice. 4. března 1836, podepsal císař Ferdinand historické výsadní privilegium, ke zřízení železnice mezi Vídní a Bochní (HONS, J., 1990, s. 18).

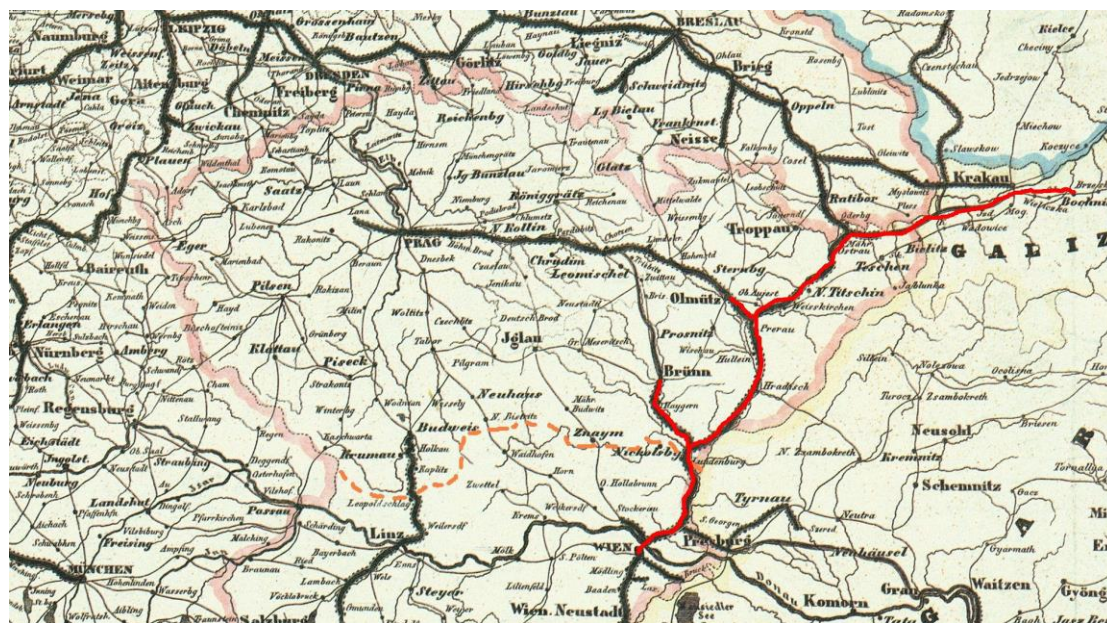
Trať byla stavěna soukromou akciovou společností vídeňských bankéřů. Se stavbou železnice začala společnost v roce 1837 u Vídně. Projekční práce a technické vedení jednotlivých úseků staveb převzali: Franz Bretschneider (Viděň-Brno), Carl Ghega (Břeclav-Brno), Alois Negrelli, pozdější projektant Suezského průplavu (Břeclav-Přerov), Karl Hummel (Lipník-Hranice) a další. V červnu 1839 dospěla stavba do Břeclavi. V té době probíhaly i dokončovací práce vedené Carlem Ghegou na odbočovacím křídle z Břeclavi do Brna. Pravidelná doprava mezi Vídní a Brnem byla slavnostně zahájena v červenci 1839.

Hlavní trať dále vedla severním směrem z Břeclavi přes Moravskou Novou ves, Hodonín, Rohatec, Moravský Písek, Nedakonice, Uherské Hradiště (dnes Staré Město u Uherského Hradiště), Napajedla, Otrokovice, Hulín a Horní Moštěnice do Přerova. V březnu 1841 byl zahájen provoz 55 km dlouhého úseku Břeclav – Uherské Hradiště. V září roku 1841 byl zahájen veřejný provoz v úseku Uherské Hradiště – Přerov (46km) a 17. října provoz na odbočce Přerov – Olomouc (22 km). V srpnu 1842 byl ještě otevřen krátký úsek Přerov – Lipník nad Bečvou (15 km). Kvůli nedostatku finančních prostředků společnosti a celkové hospodářské krizi zde stavba uvázla na mrtvém bodě.

Až v květnu 1847 byl dán do provozu úsek vedoucí přes Hranice na Moravě, Polom, Suchdol nad Odrou, Studénku, Svinov, Ostravu-Přívoz (dnes Ostrava hl. n.) až do Bohumína. Výstavba KFNB, zahrnující na Moravě 279 kilometrů tratí, byla dovedena ke konci (HLAVAČKA, M., 1990, s. 260). Společnosti KFNB bylo uděleno povolení stavby spojovací trati z Bohumína do Annabergu a zprovozněním této trati byla KFNB napojena na pruskou železniční síť a bylo dosaženo spojení do Vratislavi a Berlína a přes Kandeřín do Krakova. (BOROVCOVÁ, A., 2012 s. 18). Z Vídně se bylo možné dostat vlakem do Berlína za 32 hodin a do Hamburku za 44 hodin. (ADAMUS, A., 1927, s. 25).

KFNB prokázala, že stavba železnic je dobrou investicí a že rozvoj hospodářství je už neodmyslitelný bez kvalitní železniční dopravy. Společnost Severní dráhy způsobila výstavbou svých tratí ohromný převrat nejen na poli hospodářském, ale i sociálním. Podél tratí vnikaly průmyslové podniky, rostly vesnice v města a města v bohatá střediska obchodu a průmyslu. Díky komunikacím pronikal do kraje pokrok a osvěta, usnadnila se výměna zboží.

Obrázek 5: Plánek trati Severní dráhy císaře Ferdinanda



Zdroj: <http://www.railian.com/historie/kfnb.html>

5.2.2 Období výstavby železnic státem (1842 – 1854)

Počátkem 40. let 19. století, kdy rakouské císařství mělo jen jedinou parostrojní dráhu, bylo jasné, že se stát opozdil ve výstavbě železnic za Pruskem, Saskem i Bavorskem a je tedy třeba z důvodů hospodářských i vojenských toto zpoždění dohnat. Zkušenosti se soukromým železničním podnikáním ukázaly, že není nadále rozumné ponechat výstavbu základní železniční sítě soukromým akciovým společností. V zájmu tehdejší společnosti a národního hospodářství musel stát začít vystupovat aktivněji vůči budování železnic. Učinil tedy závažné rozhodnutí, že bude na vlastní náklady stavět železnice. Díky tomuto rozhodnutí vznikly na Moravě dvě významné státní dráhy, jejichž provoz byl po ukončení výstavby svěřen soukromým železničním společnostem. Již koncem roku 1841 byl vydán císařský dekret, díky němuž byl zaveden smíšený systém železničního podnikání, který ve skutečnosti znamenal převzetí výstavby kmenových drah státem. Počátkem roku 1842 bylo zřízeno generální ředitelství státních (HONS, J., 1975, s. 89).

Generální ředitelství předložilo návrh, aby byla nejdříve vybudována trať z Olomouce, kde končila odbočka KFNB do Prahy a odtud údolím Vltavy a Labe do Podkomel a Drážďan. Aby bylo uspokojeno i Brno, které hájilo přímou trasu z Brna do Prahy, bylo rozhodnuto, že se má současně začít stavět i spojovací trať z Brna do České Třebové.

5.2.2.1 Olomoucko – pražská dráha

Výbor Severní dráhy císaře Ferdinanda se nespokojoval jen s myšlenkou jedné dráhy do Haliče s řadou odboček, ale přemýšlel již o způsobu, jakým docílit spojení této dráhy i s jinými zeměmi císařství. Začali se tedy vážněji zabývat otázkou prodloužení odbočky Severní dráhy z Břeclavi do Brna dále do Čech, do Prahy. Tato instituce, do jejíhož vedení byli povoláni osvědčení budovatelé Ferdinandovy dráhy (Francesconi – ředitel, Negrelli, Ghega a další), se začala zabývat projektem nově koncipované základní sítě státních drah. Přes našem území měla procházet trať z Vídně na sever do Prahy (první parostrojní železnice v Čechách a v Praze) a dále k saským hranicím s napojením na Drážďany. Pokračováním na jih do Terstu měl vzniknout základ velkorysé transevropské železniční magistrály mezi severním

a Jaderským mořem. V severní části bylo navrženo sedm variant pro spojení mezi Vídní a Prahou. V dubnu roku 1842 oznámilo generální ředitelství Státních drah záměr provést průzkum těchto variant (KREJČIŘÍK, M., 1991, s. 53). Je zřejmé, že dosud žádná železniční trasa neměla tolik různých řešení a protichůdných názorů. Nejvíce mezi sebou soupeřily trasy, které byly pokračováním odbočky Severní dráhy Ferdinandovy: z Břeclavi do Brna a dále na Prahu a trasa Severní dráhy z Přerova do Olomouce a dále k Praze.

Moravští stavové, výbor brněnských obchodníků a továrníků i měšťanstvo Brna, hlavního a největšího města země Moravské, se dožadovali, aby dráha vedla přímo přes Brno, nebo aby Brno bylo nějakou spojovací tratí spojeno se severní státní dráhou z Vídně do Prahy (HONS, J., 2007, s. 35): *Brno jako lidnaté hlavní město Moravy, s bohatým obchodem, musí být rozhodně zapojeno do spojení Vídně s Prahou. I když jsou územní poměry linie přes Olomouc příznivé, i když láká silná doprava, která je již nyní mezi těmito nejprůmyslovějšími částmi provincií Čech a Moravy, přec jenom nemůže být ponížena spojená dvorská kancelář souhlasiti s volbou této linie, poněvadž nejen obchází Brno, ale spojení s Prahou též prodlužuje.* Toto stanovisko se právem opíralo o závažné důvody proti vyřazení města trasou jinou, hlavně velmi silně soutěžících s trasou přes Olomouc. Vyřazení Brna jako srdce celé země a střediska úřadů, škol, průmyslu, vědy i umění ze spojení Vídně s Prahou by vyvolalo porušení jeho životního tepu, poškození řemesel, průmyslu i obchodu a přesun průmyslových podniků a řemesel do jiných, dopravně vhodnějších míst. (HONS, J., 2007, s. 79). Při porovnání celkových délek tras mezi Vídní a Prahou byla olomoucká trasa na místě posledním jako nejméně příznivá. Moravská města se snažila ovlivnit vedení trasy tak, aby městům umožnila rozvoj a zakládání železáren, továren na sukna, len, bavlnu a hlavně aby umožnila obchodu nejvhodnější, nejkratší a hlavně nejlevnější spojení s Haličí, Ruskem, Polskem a Tureckem.

Velmi podrobně bylo rozebráno a porovnáno všech sedm tras ze všech možných hledisek. Postupně vyplývalo z dílčích rozborů, že za nejprůmyslovější se jeví trasa olomoucká (po zjištění skutečných délek tras byla nejkratší, protože nepotřebovala žádných změn a úprav) a to jak se zřetelem na hospodářské, finanční a územní poměry, tak se zřetelem na krátkou stavební dobu a výhodnou dopravní polohu. Císaři byl tedy předán návrh, že se nejdříve započne se stavbou dráhy z Olomouce do Prahy a zároveň dojde k výstavbě obtížnější a nákladnější dráhy

z Brna údolím Svitavy až k zaústění do dráhy olomoucko-pražské před Českou Třebovou. Nebylo tedy možné najednou postavit Brno stranou hlavní dopravní tepny a vyvolat tak zmatek v podnikání v Moravské zemi. (HONS, J., 2007, s. 83)

Trasa dráhy olomoucko-pražské, v celkovém rozsahu dvě stě padesáti kilometrů, byla schválena císařem Ferdinandem v srpnu 1842 a již 4. září 1842 byla zahájena stavba u Olomouce. V úseku z České Třebové do Pardubic se započalo stavět v červenci 1843. Trasa vedla velmi příznivým územím podél řeky Moravy přes Mohelnici k Zábřehu, odtud údolím Sázavy přes nejvyšší bod na rozvodí Moravy a Labe u Třebovic ve výši 415 m n. m. do České Třebové, podél Třebovky a Tiché Orlice do Chocně, dále údolím Loučné do Pardubic, podél Labe do Kolína a odtud přes Český Brod do Prahy.

Práce na stavbě spodního úseku z Olomouce přes Zábřeh na Moravě do České Třebové byla zadána tehdy už známému a osvědčenému podniku bratří Kleinů pod vedením vrchního inženýra Karla Keisslera. Inženýrskému oddílu Jana Pernera byly svěřeny tytéž úkoly v úseku Česká Třebová – Praha. Rozsáhlá a důkladná stavba o celkové délce 250 km byla dokončena v krátké době tří let. Pravidelná osobní doprava byla zahájena 1. září a nákladní 1. října 1845 (provoz pronajal stát KFNB).

5.2.2.2 Spojovací dráha Brno – Česká Třebová

Ještě v průběhu stavby Olomoucko-pražské dráhy začaly v roce 1843 u Obřan stavba spojovací státní dráhy z Brna do České Třebové, kterou požadovali brněnští měšťané a české stavy, jako přímého spojení Brna s Prahou. Trať o délce 90 km vycházela z brněnského nádraží, byla vedená údolím Svitavy do České Třebové. Kladla velké nároky na stavbu mostů a tunelů (9 tunelů o celkové délce 2100 metrů). Stavební práce byly zadány ve veřejné soutěži dvěma podnikatelům Felice Talachinimu a podnikatelství bratří Kleinů. Stanovený termín pro dokončení stavby trati, roku 1847, nebyl dodržen. Ovlivnily to nejen stavební obtíže, ale i složitá a zdoluhavá jednání o umístění a řešení státního nádraží v Brně a rovněž i události revolučního roku 1848.

Stavba brněnského nádraží i tratě Brno – Česká Třebová byla dokončena v prosinci 1848 a 1. ledna byl zahájen provoz na trati (stát ho pronajal Severní dráze císaře Ferdinanda) (HONS, J., 1975, s. 99). Cesta mezi Brnem a Prahou se podstatně zkrátila

5.2.3 Druhé období soukromého podnikání v železniční dopravě do konce 70. let 19. století

V roce 1854 došlo k zásadnímu obratu v nazírání státu na vlastní železniční podnikání. Neutěšený finanční stav monarchie způsobený nedostatečným zúročením kapitálu vloženého do státních drah, událostmi roku 1848 a stále rostoucími vojenskými výdaji, přinutil stát k postupnému prodeji svého majetku. Právní a dopravně politickou základnu dal této etapě železničního podnikání nový koncesní zákon z roku 1854. Jím získalo soukromé podnikání řadu výhod, především státní záruku za dosažení alespoň minimálního výnosu železnic. Díky státní garanci došlo k oživení zájmu centralizovaného kapitálu o výstavbu drah (HONS, J., 1975, s. 106).

Od pol. 19. století začíná jednoznačně dominovat přeprava nového průmyslového artiklu a to konkrétně uhlí, které na několik desetiletí ovládlo nejen palivo-energetickou, ale i celou hospodářskou základnu. Často se o tomto období, kdy byly budovány především kratší dráhy, které měly za cíl napojit ložiska uhlí na již existující železniční tepny, hovoří jako o období uhelných drah. (KUNC, J., KRYLOVÁ, V., 2004, s. 35).

Ze snahy dopravně spojit odlehle uhelné pánve s hlavními místy spotřeby uhlí vznikla na Moravě Brněnsko-rosická uhelná dráha. Podél dráhy začaly vznikat nové továrny, do kterých byly přivedeny vlečky, v původní podobě velmi často úzkorozchodné. Tyto pro dnešní dobu již nestandardní rozměry rozchodu byly využívány pro takřka veškeré aktivity spojené s výrobou – v hornictví, kamenolomech, cihelnách, papírnách, cukrovarech, pivovarech, velký význam měly i v obtížném lesním terénu pro svoz dřeva.

Válečné události, porážka Rakouska ve válce s Pruskem (1866), ukázaly, jak významnou úlohu má rychlá doprava (RINGES, V., 1934, s. 19). Zájem na obnově narušeného hospodářství vedl k tomu, že stát začal všemi způsoby podporovat soukromé podnikání, aby se oživil průmysl a obchod. Dosavadní dráhy prodlužovaly své tratě, nové železniční společnosti i tratě rychle přibývaly a z izolovaných tratí vyrůstala železniční síť. Národohospodářské úvahy státu byly nahrazeny podnikatelskou dravostí, ze střetů zájmů kapitalistů, feudálů, zájmových skupin, podnikatelů, zájmů krajů i měst vycházel vítězně ten nejdravější (HONS, J., 1975,

s. 106). V průběhu dvou desetiletí tak byla vybudována základní kostra naší železniční sítě. Na Moravě byla dobudována Moravsko-slezská severní dráha, Moravsko-slezská ústřední dráha a Moravská pohraniční dráha.

5.2.3.1 Brněnsko-rosická dráha

Brněnsko-rosická uhelná dráha, otevřena na počátku července roku 1856, byla důležitá pro hospodářský rozvoj Brna, jinak však měla jen místní význam. To se však změnilo, když se dráha dostala pod vliv Rakouské společnosti státní dráhy. Tehdy se trať prodloužila směrem na Hrušovany nad Jevišovkou a Znojmo (74 km) a tím získalo Brno druhé železniční spojení s Vídní, nezávislé na SDCF. (HONS, J., 1975, s. 109).

Tato železnice se stala druhou nejstarší uhelnou dráhou v českých zemích a Rosicko-oslavanský uhelný revír byl hlavní palivo energetickou základnou pro Brno a jihomoravského cukrovarnictví.

5.2.3.2 Moravsko-slezská severní dráha

Severní dráha na trase Brno – Vyškov – Nezamyslice – Olomouc a Šternberk, s odbočkou do Přerova a s připojením na pruské dráhy byla budována rychlým tempem. Příčinou urychlení stavby byla válka v roce 1866 a především bída obyvatelstva (RINGES, V., 1938, s. 93). Z Brna přes Vyškov a Nezamyslice do Přerova se začalo jezdit už v roce 1869, druhý úsek z Nezamyslic přes Prostějov a Olomouc do Šternberka byl dán do provozu v srpnu 1870. Následně i střední Morava byla připojena k rychle rostoucí síti drah. Tato velká železniční trať pomohla zmírnit nezaměstnanost a otevřela průmyslovému Brnu přímou cestu k ostravskému těžkému průmyslu a uhlí (HONS, J., 1975, s. 120).

5.2.3.3 Moravsko-slezská ústřední dráha

Už v roce 1864 se objevily studie trati, které by spojily Olomouc Krnovem a Opavou a navázala na pruské dráhy. Provoz na hlavní trati Olomouc – Krnov – Jindřichov byl však zahájen až v říjnu 1872 a na odbočce z Krnova do Opavy v listopadu téhož roku.

5.2.3.4 Moravská pohraniční dráha

Další z moravských drah směřující od státní dráhy k severu vycházela ze Zábřehu, šla přes Šumperk a končila v Sobotíně (nacházely se zde železářny a válcovny kolejnic), byla uvedena do provozu v roce 1872.

5.2.4 Zestátnění železnic a výstavba lokálních drah (1880 – 1918)

Vybudováním několika kratších významných tratí, doplňující hotové sítě velkých železničních společností, skončilo období soukromého podnikání v železniční dopravě. Složitost železniční sítě co do směrů tratí a počtu konkurujících soukromých společností volala po změně formy vlastnictví železnic a tedy po jednotném řízení železniční sítě. Během poslední třetiny 19. století se tak významně proměnil vztah státu k železnici. Po zkušenostech z hospodářské krize, kdy soukromé společnosti nedovedly uspokojovat státní a veřejné zájmy, se stát znovu chopil iniciativy a začal na své vlastní náklady budovat a později i provozovat železnice. Stalo se tak přijetím sekvenčního zákona v roce 1877, podle kterého byly automaticky zestátněny státem garantované železnice. Rakousko-uherská společnost státní dráhy, kterou v textu označují vžitou zkratkou StEG (Staats – Eisenbahn – Gesellschaft) vznikla již v roce 1855 (KREJČÍŘÍK, M., 1991, s. 76). Největší stavební akcí StEGu na Moravě byla výstavba části Českomoravské transverzální dráhy. Touto společností bylo na Moravě vystavěna i spousta místních drah nebo též lokálních drah, čímž rozumíme, že při jejich výstavbě bylo využito technických i finančních úlev zakotvených v zákonech o místních drahách. Lokálními tratěmi se přiváděla železnice do měst, obcí a oblastí, kterým se tento nový dopravní prostředek doposud vyhýbal.

5.2.4.1 Českomoravská transverzální dráha

V letech 1883–1888 vzniká Českomoravská tzv. transverzální (tzn. příčně vedená) dráha. Jedná se o rovnoběžkovou spojovací trať, vedoucí od hranic

s Bavorskem přes Domažlice, Klatovy, Písek, Tábor, Jihlavu, Brno, Uherský Brod, Vlárský průsmyk do údolí Váhu a dále do Uher. Jejím úkolem tedy bylo spojit západ a východ země.

Do výstavby se pustila druhá nejmnější železniční společnost v zemi, společnost StEG, která budovala jak tratě nové, tak i vykupovala úseky již postavené a převáděla je do svého vlastnictví (PAVLÍČEK, S., 2002, s. 68). Na výstavbě

se podílela Země česká i moravská. Tato dráha byla první trať finančně podpořená společně Zemí českou i moravskou

V letech 1885 až 1888 bylo postaveno a uvedeno do provozu několik místních spojovacích drah mezi provozovanými soukromými drahami. Poslední úsek Českomoravské transversální dráhy nese označení podle řeky Vlárky, tzv. Vlárská trať, jež byla dokončena v roce 1888 a pokračuje do Trenčianské Teplé. Tato dráha, jedna z mála původních česko-slovenských dálkových spojů, se stala páteří Bílých Karpat. Usnadnila a zlepšila zásobování (paliva, stavební hmoty, potravinářské, jiné zboží) v celé délce oblastí, kterými procházela. V období Československa patřila k významným tranzitním tratím, kudy jezdily i rychlíky z Prahy do Bratislavy (KREJČÍŘÍK, M., 1991, s. 136) Největší úpadek trať zažila po rozdělení federace.

5.2.4.2 Lokální tratě

Základní železniční síť, která vznikla do poloviny 70. let, byla ještě do vypuknutí první světové války významně rozšířena a doplněna o tzv. lokální tratě (místní tratě), čímž v podstatě každé moravské město bylo napojené dosažitelné po železnici. Jsou zcela specifickým druhem železničních tratí. Lokální tratě měly převážně charakter odboček od hlavních tratí či spojek mezi hlavními tratěmi. Umožnily hospodářský rozvoj oblastí doposud železnicí nedotčených.

Vznik místních drah bylo podpořeno snahou obyvatelstva, aby do jejich místa bydliště byla přivedena železniční dráha. Podobně tomu bylo i při vzniku dráhy Otrokovice – Zlín – Vizovice (OZV), jejíž provoz byl zahájen v roce 1899. Rozhodující podnět pro vybudování OZV dalo sdružení Vizovických občanů, kteří si byli vědomi důležitosti a potřeby dráhy a shromažďují potřebný kapitál. Od prvních počátků dráhy za provoz odpovídala KFBN. Severní dráha byla však v roce 1907 zestátněna a spolu s ní přešel do státních rukou pod správou c. k. Rakouské státní

dráhy (kkStB) i provoz na místní dráze (BEDNAŘÍK, 1999 s. 5). Spojení bylo projektováno až do Horní Lidče, kde měla navazovat na nově budovanou trať z Horní Lidče do Púchova. Projektovala ji firma Baťa jako spojení Moravy a Slovenska. Začalo se dokonce i se stavbou, ta však byla díky následujícím historickým událostem zastavena.

5.2.5 Železnice jako nástroj a hybatel hospodářského rozvoje

Z řady historických pramenů můžeme nesporně doložit, že železniční doprava a samotná železnice jako taková se staly hlavní hospodářskou tepnou života těch oblastí, které spojila. Její rozvoj byl spojen s rozvojem výměny zboží, s rozšířením obchodu, s akumulací kapitálu a s prohloubením společenské dělby práce. Např. podle Pospíšilíka a kol. (POSPÍŠILÍK, M. a kol., 2001, s. 47) se železniční doprava pro svoji masovost stala prostředkem, který nejlépe odpovídal povaze tehdejšího způsobu a rozsahu výroby, hořčnatému tempu růstu a dravému úsilí rozšířit své „panství“ na celý svět.

Brzy se tedy stalo zřejmé, že železnice mají oproti konkurenci zásadní výhody. Jak komentuje R. C. Puth (KUNC, J., KRYLOVÁ, V., 2004, s. 35) mohly snáze překonávat krajinu s příliš mnoha kopci či příliš málo vody a dokázaly uvést více než koňské povozy. Samotná výstavba železnic byla snazší a jednoznačně levnější než u říčních kanálů. Trasy vedly příměji a železnice fungovala celoročně. Nejdůležitějším faktorem je především fakt, že byla rychlejší než ostatní druhy dopravy. Původně většinu železničních operací představovala přeprava osob, ale jak se vylepšovala technika, začala se více prosazovat doprava nákladní. Okolo roku 1850 již nákladní doprava představovala většinu železničních „operací.“

Výstavba železnic hrála ve všech regionech úlohu iniciátora rozvoje ekonomiky. Nové tratě umožnily zprůmyslnění dosud zaostalých oblastí, které měly dostatek surovin a pracovních sil, byly však až dosud odloučeny od rozvíjícího se kapitalistického trhu velkými vzdálenostmi a drahou dopravou. Zapříčinila také vznik nových průmyslových odvětví - výroba kolejnic, lokomotiv, železničních vozů, atd. Například právě Ostravsko se stalo tím regionem, kam železnice ve spojení s industrializací a také příznivou polohou vůči surovinovým zdrojům přinesla prudký a naprosto neočekávaný rozvoj (viz kap. 6.)

Podle J. Kunce a Věry Krylové (KUNC, J., KRYLOVÁ, V., 2004, str. 36). železniční doprava měla kromě průmyslu, také nesporný vliv na rozvoj zemědělství¹. Nejenom že zajistila dopravu a zaměstnání sezonním zemědělským dělníkům do nížin Moravy, ale výstavbou a provozem dráhy dala možnost práce dalším tisícům lidí. Železniční dělníci se v řadě případů usazovali podél tratě, kterou stavěli, což dalo podnět pro mohutný stavební a populační rozvoj. Velkým rozmachem si v raném období budování železnic prošel i cukrovarnický průmysl, který zřejmě jako první odvětví zpracovatelského průmyslu provázal primární přírodní lokalizační podmínky pro pěstování cukrové řepy, zemědělskou surovinu, dopravní náklady a místa konečné spotřeby (viz kap. 6.).

5.3 Železnice a silnice za první republiky a za socialismu

5.3.1 Proměna železniční sítě na území Moravy

Již za Rakouska-Uherska se začaly významné soukromé dráhy zestátňovat. Po vzniku samostatné Československé republiky dochází k dokončování tohoto procesu a stát převzal veškerou iniciativu na zřizování nových tratí. Již v roce 1918 byly založeny Československé státní dráhy (ČSD) (KREJČÍŘ, M., 1991, s. 217). Jednalo se o státní organizaci, která se zabývala provozováním železniční dopravy na vlastních tratích a několika tratích v soukromé vlastnictví na území celého Československého státu. Po rozpadu Rakouska-Uherska byly všechny železniční tratě začleněny do sítě Československých státních drah. Nové územní uspořádání a politické poměry měly přímý dopad na zatížení hlavních dopravních tahů, jejichž vedení z jihu na sever se změnilo ve směru západ-východ.

Vznikem Československa se podstatně změnila dopravní situace ve střední Evropě. Železniční síť byla sice poměrně kvalitní, ale směrově zcela podřízená potřebám Rakouska-Uherska a pro Československou republiku využitelná jen

¹ Dříve musel každý region pěstovat všechny plodiny, které potřeboval k uspokojení odběratelů. Železnice tento způsob pěstování nahradila pěstování výnosnějších plodin, na které nebylo obyvatelstvo regionu bezprostředně závislé.

částečně. Bylo tedy nutné přeorientovat všechny dopravní cesty podle území nového státu a to od západu na východ. Díky změně hlavních přepravních směrů ze severojižního na západovýchodní, potřebovala vláda první republiky spojení Čech a Moravy se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. Proto byly největší investiční akce prováděny právě na hranicích Moravy se Slovenskem a na Podkarpatské Rusi, kde na rozdíl od Českých zemí byla síť železnic velmi nízká.

Prvotní snahou československé vlády bylo především získat další železniční spojení se Slovenskem a slovenskou a podkarpatskou železniční sítí dobudovat transverzálním směrem. Rekonstrukce železniční sítě se zpočátku zaměřila na výstavbu druhé koleje v úsecích bývalých místních drah mezi Brnem a Bratislavou. Úsek jednokolejné sedmdesátakilometrové lokální trati Břeclav - Kúty – Děvínská Nová Ves byl přebudován na dvojkolejnou rychlíkovou trať a díky tomu skutečně začaly z Prahy do Bratislavy jezdit rychlíkové vlaky. Druhého nového spojení se Slovenskem bylo dosaženo rozšířením tzv. moravské transverzály a jejím protažením Vlárským průsmykem do údolí Váhu. Třetího bylo docíleno vybudováním zcela nové tratě v náročném terénu mezi Hranicemi na Moravě, Vsetínem a Trenčianskou Teplou přes Horní Lideč a tak vzniklo nejkratší železniční spojení mezi Prahou a Košicem (HLAVAČKA, M., 2002, s. 22). Současně byly stavěny druhé koleje na trati z Přerova do Olomouce (24 km), z Olomouce do České Třebové (86 km) a z Břeclavi do Brna (61 km).

Železniční síť na Moravě v období protektorátu rozšiřována nebyla. Naopak byla stále více vystavena destrukci stupňovanými leteckými akcemi, z nichž mnohé mířily právě k ochromení železniční dopravy.

Po skončení druhé světové války byla nejdůležitějším úkolem v silniční a železniční síti obnova poškozených a zničených silnic, železnic i mostů. Došlo k nové kategorizaci silniční sítě a také u nás bylo poprvé provedeno očíslování důležitých tahů státních silnic.

Během tzv. socialistického období se staly všechny železnice státními. Byl kladen především důraz na zvýšení výkonnosti západovýchodních železničních tahů, které propojovaly nejprůmyslovější území tehdejšího státu s východem republiky. Nejvytíženějšími tratěmi se staly tahy ve směru západ – východ, zvláště trať Děčín – Ústí nad Labem – Nymburk – Česká Třebová – Olomouc – Ostrava – Žilina – Košice – Čierná nad Tisou s napojením na sovětskou širokorozchodnou síť a Sokolov – Cheb

– Plzeň – Praha – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno – Bratislava. Na těchto zhruba 13 % tratí bylo soustředěno na 60 % přepravních výkonů. S elektrizací železnic se začalo v roce 1949 a do roku 1970 bylo elektrizováno 2 371 km železnic na území tehdejšího státu (SCHREIER, P. 2004, s. 78).

5.3.2 Silniční doprava na území Moravy do roku 1989

5.3.2.1 Vývoj dopravy za první a druhé republiky

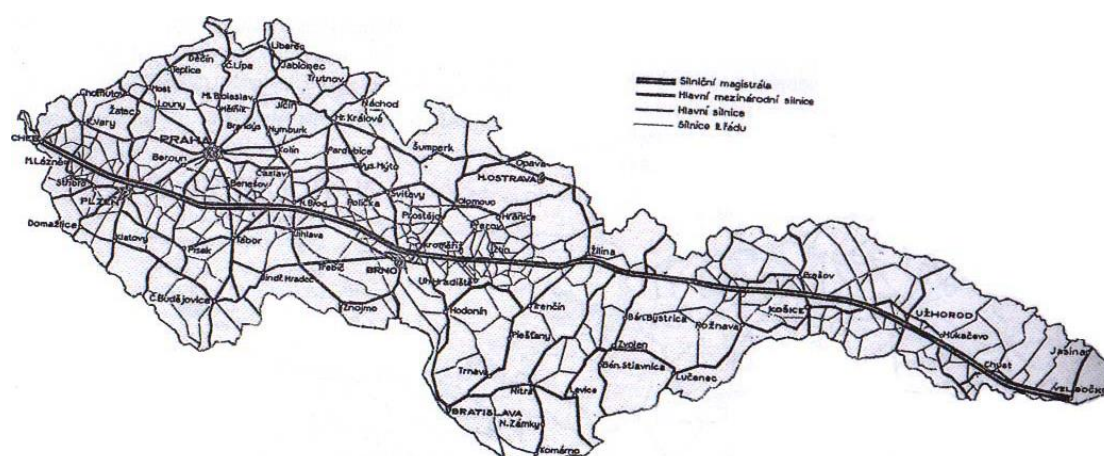
V 50. letech 19. století byla skončena výstavba tzv. císařských silnic. Po ní následovala stagnace v budování hlavních tahů. Železnice vytlačila formanské vozy z dálkové přepravy. Ke konci 19. století došlo opět k intenzivní výstavbě méně kvalitních okresních a obecních silnic, které měly za úkol především spojit města, vesnice a nové výrobní provozy s nejbližším nádražím.

Možno konstatovat, že železnice využívající energii parního stroje byla téměř celé století hlavní mechanizovanou pozemní dopravou. Teprve energie spalovacího motoru přinesla revoluční zvrat zejména v pozemní silniční, ale i vodní a později i letecké dopravě. Důsledky tohoto významného počínu se na zrychlení dopravy na silnicích v českých zemích projeví začátkem 20. století. Na Moravě bylo v roce 1910 k dispozici celkem 13 216 km silnic, z toho 12 386 vedlejších, ve Slezsku 3 952 km, z toho opět největší podíl 3 524 km okresních a obecních (HLAVAČKA, M., 2002, s. 20). Podle toho, komu náležela správa a udržování silnic, byly v roce 1927 rozlišovány tyto druhy silnic: okresní, státní, zemské, obecní, příjezdné a veřejné (udržované soukromníky). V Československé republice byla jednotná celostátní silniční organizace vybudována až v roce 1927 a republika se dostala v oblasti silničního hospodářství na přední místo mezi evropskými státy (RYBA, J., 2010, s. 29).

Prvním úkolem silniční správy Československé republiky bylo přizpůsobit a přeorientovat dosud nesourodou silniční síť k novým politickým a hospodářským střediskům státu, zejména ve směru mezi západem a východem. Silniční doprava se stává stále větší konkurencí železniční dopravě zejména v přepravách na krátké

vzdálenosti, kde se nemohly uplatnit technickoekonomické výhody železniční dopravy.

Vláda si uvědomovala, že na rozvoji ekonomiky závisí potřeba podstatného zrychlení dopravy napříč Československem. Důvodů pro stavbu páteřní komunikace bylo hned několik - výrazný vzrůst automobilismu, strategické zájmy, zvýšený objem přepravy zboží i vize budoucích priorit dopravy. Již v roce 1935 se objevily první návrhy vedení páteřních silničních komunikací. Byl vypracován ústřední projekt: „Národní silnice Plzeň – Košice“ (viz obr. 6).



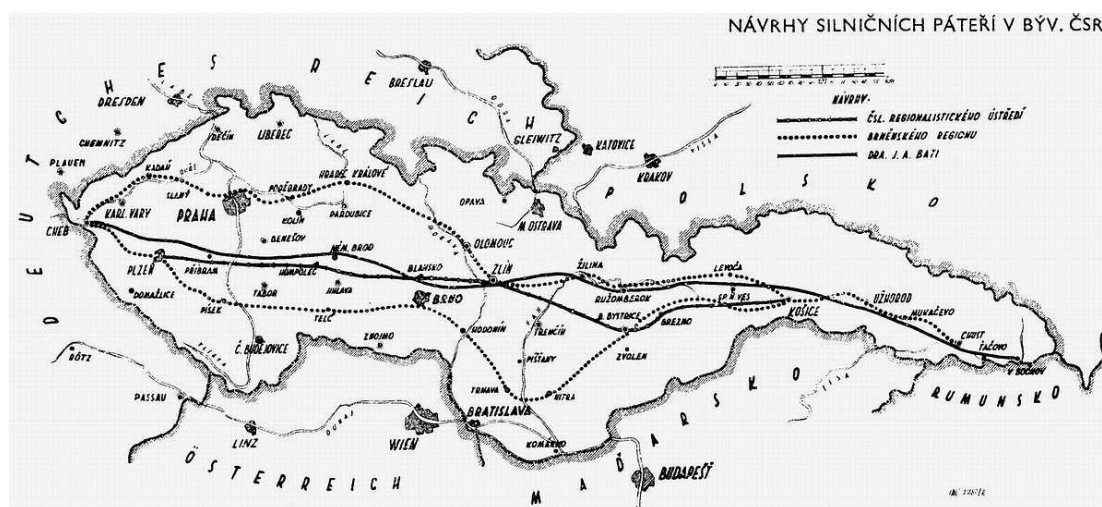
Obrázek 6: Návrh Národní silnice Plzeň - Košice z roku 1935

Zdroj: LÍDL, V., JANDA, T., 2006, s. 5

Myšlenku k přípravě výstavby celostátní silniční magistrály zveřejnil i zlínský průmyslník J. A. Baťa (BAŤA, J. A., 1937, 16) v knize „*Budujeme stát pro 40 000 000 lidí*“ v roce 1937. Zde podal poměrně konkrétní návrh na způsob celkového hospodářského rozvoje Československa. Jeho cílem bylo, aby trasa vedla hospodářsky významným městem Zlínem. Co se týče počtu obyvatel byl tehdejší Zlín devátým největším městem v Československu a třetím největším městem na Moravě, avšak silnice, které byly budovány, se mu vyhýbaly.

Za nutnost z hlediska hospodářského, vojenského, národního i státního považoval vybudovat moderní a kapacitní dopravní síť s využitím všech druhů dopravy. Předložil zpracovaný návrh projektu části magistrály z tehdejšího Zlína přes Javorníky do Žiliny k rychlému dosažení spoje se Slovenskem (viz obr. 7). To bylo

pro vládu dalším impulsem, díky němuž se vláda začala přípravou páteří silnice zabývat hlouběji .



. **Obrázek 7:** Silniční magistála podle J. A. Bati

Zdroj: LÍDL, V., JANDA, T., 2006, s. 6

V Československu, jakožto v pořadí ve třetím státě Evropy, byla slavnostně zahájena v roce 1939 u Průhonic stavba tzv. Národní silnic z Prahy. Realizovány byly stavby v úseku Praha – Humpolec v délce 60 km a na Moravě u Brna a ve Chřibech v délce asi 18 km (ČIHÁK, M. a kol., 2013, s. 13). Stavba dálnic však již byla po vyhlášení protektorátu Čechy a Morava (jaro 1939) plně podřízena zájmům německé říše. Německé válečné neúspěchy se ale pochopitelně projeví utlumením stavebních prací a 5. 5. 1941 bylo nařízeno úplné zastavení prací na výstavbě dálnic.

5.3.2.2 Poválečný vývoj

Po skončení druhé světové války byla snaha navrátit vše do stavu před „Mnichovem“, což se týkalo i dálnice. Hlavní úsilí bylo věnováno nápravě škod na silnicích způsobených válkou a rovněž konzervaci objektů na rozestavěné dálnici. Práce na dálnici začínají, avšak únorové události roku 1948 celý projekt opět pozastavily.

V období socialismu doprava velmi přesně kopírovala celkový politický

a hospodářský vývoj v poválečném Československu. Docházelo k nekompromisnímu znárodnování všech forem veřejné dopravy. Pravidelná silniční doprava přešla do kompetence státního podniku Československá automobilová doprava (ČSAD).

Usnesením č. 286/1963 schválila vláda koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací. Na základě tohoto usnesení mj. vláda schválila vybranou silniční síť, na kterou je třeba soustředit modernizační úsilí. Touto koncepcí si vláda uvědomovala, že dálnice mají význam nejen pro vnitrostátní, ale i pro mezinárodní dopravu. Z tvaru a polohy našeho státu uprostřed Evropy vyplývá potřeba výstavby dálniční sítě pro napojení našeho dopravního systému na okolní a kontinentální dopravní síť, především dálniční (BAŠE, M., 1970, s. 18). V rámci schválené koncepce dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací, byl vymezen rozsah a trasy československé dálniční sítě, která předpokládala celkovou délku 1 711 km, a bylo stanoveno směřů jednotlivých tahů dálnic.

Sít' zahrnovala následující tahy:

D1	Praha – Jihlava – Brno – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – hranice SSSR	712 km
D2	Brno – Bratislava	117 km
D5	Praha – Plzeň – Rozvadov – hranice SRN	146 km
D8	Praha – Lovosice – Rájec – hranice NDR	99 km
D11	Praha – Hradec Králové – hranice PLR	135 km
D35	Hradec Králové – Svitavy – Olomouc – Lipník nad Bečvou	185 km
D43	Svitavy – Brno	72 km
D47	Čechyně u Brna – Ostrava – hranice PLR	140 km
D61	Bratislava – Trenčín	105 km

Zdroj: ČIHÁK, M. a kol., 2013, s. 13



Obrázek 8: Vládou navrhovaná dálniční síť z roku 1963

Zdroj: ČIHÁK, M. a kol., 2013, s. 16

5.3.2.3 Výstavba dálnice D 1 a D 2

Důvodů pro výstavbu dálnic bylo hned několik. Především to byly očekávané kapacitní problémy na silniční síti, vytvoření dopravních podmínek pro rozvoj národního hospodářství i mezinárodních vztahů, vysoký ekonomický přínos plynoucí z úspor času cestujících, zvýšení rychlosti, plynulosti a bezpečnosti silničního provozu, vyloučení průjezdní dopravy z měst a obcí a v neposlední řadě i snížení exhalací a hluku. (ČIHÁK, M., 2013, s. 11).

Poté co v roce 1963 byla opět výrazně aktualizována otázka výstavby dálnice a vláda rozhodla o zahájení přípravy její výstavby bylo Středisko pro rozvoj silnic a dálnic pověřeno zpracováním investiční studie výstavby dálnice v úseku Praha – Jihlava – Brno – Bratislava jakožto základního dokumentu výstavby (BAŠE, M., 1970, s. 41). Na základě soudobých moderních světových poznatků a zkušeností byly při stavbě dálnice uplatněny progresivnější návrhové technické parametry. Projektování dálnice vycházelo z podmínek úsporného využití již rozestavěné části dálnice a dálničních mostů.

Znovu se začalo stavět 8. září 1967. Dálnice z Prahy na Moravu se v podstatě začala stavět už potřetí. Přednostně měla být vybudována dálnice mezi Prahou a Brnem, která nese označení D1. V Brně měla odbočovat dálnice s označením D2

směřující do Bratislavy. Zbytek úseku dálnice s označením D1, která se měla stavět za Brnem, se začala stavět až později. Souvislý dálniční tah mezi Prahou a Brnem byl dokončen 8. listopadu 1980, kdy byl zprovozněn poslední úsek dálnice u Humpolce (ČIHÁK, M., 2013, s. 8). Celková délka dálnice mezi Prahou a Brno-jih dosahovala téměř 197 km. V letech 1988 a 1992 byly zprovozněny další dva úseky od Holubic u Brna až k Vyškov-východ, kde dálnice D1 přes 13 let končila. Celková délka dálnice tak činila 230 km. Po rozpadu federace byla trasa změněna a v úseku Brno – Ostrava nahradila dálnici D47. Spojí tři největší města Prahu – Brno – Ostravu a po dostavbě bude měřit 377 km.

Stavět dálnici D2 se začalo takřka společně s dálnicí D1, jelikož cílem tehdejší vlády bylo zprovoznit celou trasu Praha-Brno-Bratislava. Žádné původní poválečné projekty s dálnicí nepočítaly a projekt dálnice D 2 z Brna do Bratislavy a dále na hranice s Maďarskem vznikl až v 60. letech. Nejprve byla zahájena stavba z opačného konce dálnice v úseku Bratislava – Malacky (15 km). V roce 1978 byl zprovozněn 25 km dlouhý úsek na moravské straně mezi Brnem a Hustopečí. Zbývalo dokončit prostřední, nejdelší a také nejnáročnější část z Hustopečí do Malacek. Tato část byla dána do provozu rovněž 8. listopadu 1980. Tím byla dokončena celá trasa z Brna do Bratislavy v délce 118 km. (ČIHÁK, M., 2013, s. 13)

5.3.2.4 Výstavba silnic do roku 1989

V období do 1989 bylo dosaženo značných efektů při zajišťování rozvoje silniční sítě. Velká pozornost byla věnována výstavbě obchvatů dopravně významných silnic mimo města a obce. Ve statutárních městech Brno a Ostrava byla podstatně zkvalitněna jejich základní komunikační síť výstavbou nových čtyř- až šestipruhových komunikací, mimoúrovňových křižovatek i rekonstrukcí původních komunikací. Byl vydán zákon o pozemních komunikacích č. 135/1961 Sb. Důležitost tohoto zákona ukazuje skutečnost, že teprve jeho vydáním byla sjednocena zákonná opatření na území celého státu a současně i zrušena stará ustanovení. Je ustanoveno dělení pozemní komunikací na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

V roce 1977 v rámci Evropské hospodářské komise OSN vznikl v zájmu hospodářských, kulturních a obchodních styků společný projekt na výstavbu dálnice TEM (Transevropská dálnice Sever-Jih). Základní trasa dálnice TEM směřovala

z Polska přes Československo, Maďarsko, Chorvatsko do Bulharska a Turecka. Celková délka TEM činila téměř 10 tisíc km. Na území tehdejší ČSSR byla dálnice TEM vedena ve dvou větvích, z nichž obě dvě procházely Moravskými a Slezskými městy. Délka větve A dálnice TEM měla na území ČSSR 298 km. Její průběh byl totožný s plánovanými dálnicemi D47 a D2. Trasa větve A: hranice ŠSSR/PLR – Ostrava – Vyškov – Holubice – Brno – Kúty – Bratislava – hranice ČSSR/MLR. Délka větve B dálnice TEM na území ČSSR činila 274km. Průběh trasy: hranice ČSSR/PLR – Český Těšín – Žilina – Povážská Bystrica – Nemšová – Chocholná Horná Streda – Hlohovce – Trnava – Bratislava. (RUDNÁ, L., 2009, str. 106)

V zájmu řešení kritické dopravní situace na nejzatíženějších silnicích vyplývající z prudkého rozvoje silniční dopravy a nedostatečné kapacity stávajících silnic bylo vydáno usnesení č.282/1971 o výstavbě nové kapacitní čtyřpruhové silnice. Při revizi kategorizace silnic I. a II. třídy v roce 1985 byl pro označení silnic použit termín „rychlostní silnice“, které byly označeny písmenem „R“.

Pro výstavbu a plánování silnic pro motorová vozidla byly pro Moravu a Slezsko v roce 1980 stanoveny tyto silnice:

- R/11 Ostrava – Český Těšín, hranice Polska
- R/35 Liberec – Turnov, Mohelnice – Olomouc, Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí
- R/43 Brno – Kuřim
- R/46 Vyškov – Olomouc
- R/49 Otrokovice – Zlín
- R/52 Brno – hranice s Rakouskem
- R/55 Břeclav – Otrokovice- Přerov – Olomouc

Zdroj: RUDNÁ, L., 2009, str. 108

5.4 Charakteristika současné dopravní sítě Moravy

5.4.1 Železniční doprava na území Moravy 1989 – 2012

Otevřením hranic po změně politického režimu v roce 1989 došlo v důsledku změny tržních podmínek k prudkému nárůstu silniční dopravy. Pro nákladní železniční přepravu tato doba přinesla velký úbytek hromadných substrátů a výrobků těžkého průmyslu, a tím značné snížení přepravované zátěže. Naopak trvale rostly požadavky na přepravu zboží po silnici, často požadované v přesně stanovených časech (just-in-time) (ČAP, J., DRAHOTSKÝ, I, 2006, s. 65).

V 90. letech přijala česká vláda usnesení o modernizaci železničních koridorů. To však neznamená budování nových vysokorychlostních tratí, ale uvádění stávajících tratí do stavu, který je dnes běžným evropským standardem. Koridory propojují železniční síť celého území České republiky s nejvýznamnějšími evropskými magistrálami.

Územím Moravy a Slezska procházejí tři tranzitní železniční koridory (TŽK):

- I. TŽK** Státní hranice s Německem přes Děčín, Prahu, Českou Třebovou, Brno a Břeclav na hranici s Rakouskem
- II. TŽK** Státní hranice s Rakouskem -Břeclav-Přerov-Ostrava-státní hranice s Polskem
- III. TŽK** Německá státní hranice – Cheb – Plzeň- Praha -Ostrava

5.4.2 Silniční doprava na území Moravy 1989-2012

Trvalý růst počtu osobních automobilů a rozvoj individuální automobilové dopravy způsobily snížení zájmu o veřejnou hromadnou dopravu a v důsledku toho došlo k podstatnému nárůstu zatížení silniční sítě.

Po rozpadu Československa dochází k rychlému poklesu významu dopravních kontaktů se Slovenskem. Došlo k výrazným změnám ve směrování dopravy, kdy

na hranicích se SRN a Rakouskem několikanásobně narostla intenzita dopravy. Mimořádně rychlý rozvoj silniční dopravy a změna orientace dopravních vztahů směrem k Evropské unii si vyžadovaly urychlení výstavby dálnic a rychlostních silnic a co nejrychlejší řešení přístupů k nově otevíraným nebo rozšiřovaným hraničním přechodům.

Do roku 2012 byla realizována přestavba historicky vzniklých dopravně významných silničních komunikací, aby odpovídaly moderním požadavkům rozvíjející se silniční dopravy včetně zajištění potřebné dopravní výkonnosti. Tempo této přestavby a výstavby nových dálnic a rychlostních silnic bylo závislé na množství uvolněných finančních prostředků ze státního rozpočtu.

K 1. 1. 2013 se na území pěti krajů (Jihomoravský, Moravskoslezský, Olomoucký, Vysočina, Zlínský) nachází téměř 340 km dálnic, 173 km rychlostních silnic a 18 200 km silnic I., II. a III. třídy, díky kterým jsou vzájemně propojena sídla v těchto krajích, tak i mimo ně (viz tab. 2).

Tabulka 2: Délka silniční sítě krajů Moravy a Slezska k 1. 1. 2013 [km]

Název	Dálnice	Rychlostní silnice	I. třída	II. třída	III. třída	Celkem
kraj Jihomoravský	134,5	25,8	422,1	1 468,2	2 416,8	4 467,5
kraj Moravskoslezský	59,9	39,9	641,0	818,5	1 894,7	3 454,0
kraj Olomoucký	36,2	90,5	347,1	923,5	2 170,1	3 567,4
kraj Vysočina	92,5	--	427,4	1 627,5	2 935,5	5 082,9
kraj Zlínský	16,6	16,4	342,1	512,0	1 252,6	2 139,8

Zdroj: <http://www.rsd.cz/>

Tabulka 3: Rok zprovoznění dálniční a rychlostní komunikace v krajských městech Moravy a Slezska

Krajské město	Dálnice	Rok zprovoznění	Rychlostní komunikace	Rok zprovoznění
Brno	D1	1972		
	D2	1978		
Jihlava				
Olomouc			R35	1976
			R46	1974
Ostrava	D1	2008	R56	1990
Zlín/ Otrokovice			R55	2010

Zdroj: <http://www.rsd.cz/>

6 VÝVOJ EXPONOVANOSTI VYBRANÝCH CENTER MORAVY V DOPRAVNÍ SÍTI

6.1 Krajské město Brno

Význam Brna jakožto hlavního zemského města, politického, hospodářského a kulturního střediska Moravy v minulosti byl a je i dnes nesporný. Po přenesení politické správy Moravy roku 1642 do Brna následoval od poslední třetiny 18. století hospodářský vzestup města nejprve v období tzv. protoindustrializace a poté v 19. století v období průmyslové revoluce, která přispěla ke zformování obrazu města tak, jak je znám dnes (BARTOŠ, J. a kol., 1960, 12).

Významným činitelem byla jeho výhodná dopravní poloha ve středu Moravy na průsečíku obchodních cest. Je důležité zmínit, že již v minulosti zde probíhala obchodní stezka - tzv. Česká stezka (viz kap. 4.2.1) a v blízkosti Brna se křížila znojemská a lávská větev jantarové stezky. V polovině 18. století do Brna směřovaly tři hlavní císařské silnice. Město Brno však nebylo ještě do poloviny 18. století pro hospodářství monarchie příliš významné. Jistý přelom a důležitou inovaci v brněnském průmyslu zahájilo až přemístění Kladrubské soukenické manufaktury do Brna v 60. letech 18. století. Ta se stala základem k vybudování zdejší soukenické manufakturní výroby, která se během 1. poloviny 19. století přeměnila v tovární velkovýrobu a Brno tak vytlačilo Jihlavu z vedoucího místa ve vlnářské výrobě na Moravě (SMUTNÝ, B., 2006, s. 43). Právě v těchto letech zde začíná vznikat velký počet továren a manufaktur. Na Moravě byla zavedena výroba jemných suken a vlněných tkanin, aby nebyla monarchie odkázána na jejich dovoz z ciziny. Lidé v brněnském kraji byli zaměstnáni hlavně v bavlnářství. *Roku 1800 byly v Čechách čtyři továrny na výrobu suken, v Brně jich bylo deset. Státní orgány vyvinuly pro tuto industrializační vlnu v Brně iniciativu, jakou v žádném jiném městě v českých zemích nebylo vidět* (ČAPKA, F. A kol., 2014, s. 33).

Výrobky brněnského soukenického podniku byly proslaveny po celém světě a moravská metropole se stala významným průmyslovým technickým centrem. To přitahovalo podniky v brněnském okolí, které se sem chtěly přemístit. Rovněž zde nové podniky i vznikaly. Chtělo-li však brněnský textilní průmysl udržet krok

s vyspělými zahraničními konkurenty, muselo se rozvíjet strojírenství a rovněž dopravní spojení. Bylo tedy logické, že již koncem 30. let zde byla vedena první železniční trať českých zemí. V roce 1839 byla zprovozněna železniční dráha KFNB (viz kap. 4.2.1.1) a zajistila od té doby železniční spojení zemského hlavního města Moravy s Vídní, které nabízelo skvělé podmínky pro export. Železniční spojení bylo rovněž důležitým faktorem industrializace pro města nacházející se na tomto významném železničním tahu (Břeclav, Vranovice, Šakvice,...). Stavba dráhy KFNB se stala jedním z aspektů vzrůstu počtu manufaktur v oblastech, jimiž je trať protkána.

Ostatním městům, které se nacházela v blízkosti Brna, citelně chyběla železnice, jež by umožnila levný dovoz uhlí, což také tamní podniky brzdilo při zavádění parního pohonu, a zajistila by export výrobků. Zde můžeme zmínit například Bučovice, jejíž představitelé si dopravní deficit uvědomovali. Když se v roce 1864 plánovala železniční trať z Brna do Přerova, začalo vedení obce spolu se zdejšími podnikateli usilovat o to, aby její trasa vedla přes Bučovice. Na zasedání obecního zastupitelstva byla podepsána petice, žádající zřízení železnice, která by Bučovice spojila s Brnem. Trasa však byla navržena přes Vyškov. Nová naděje Bučovice vznikla v roce 1866, kdy se začalo jednat o stavbě železnice z Brna do Trenčína. Tento záměr se ovšem realizoval až po 21 letech v roce 1887. (ČAPKA, F. A kol., 2014, s. 90).

Potřeba lepšího dopravního spojení Brna vedla roku 1843 k rozšíření silniční sítě o silnici z Vídně do Brna o délce 138 km. Jednalo se o jednu z nejdůležitějších silnic pro tranzitní obchod a sloužila převážně k dopravě potravin do Vídně. Pohybovaly se po ní těžké formanské vozy z Oděsy do Brodů v Bukovině a byla frekventovaná zejména během brněnských trhů. V článku *Technické muzejnictví 19. a počátku 20. století v Brně* P. Nekuža konstatuje: (ČAPKA, F., 2014, s. 35): *Brnu nechybí nic než splavná řeka, aby mohlo hrát jednu z nejdůležitějších rolí v rakouském vnitřním obchodě, je opatřeno výbornými silnicemi na všechny směry a leží uprostřed mezi Prahou, Vratislaví Krakovem, Peští a Vídní.* To dokazuje i fakt, že se Brno stalo v období od druhé poloviny 19. století v rámci dopravní polohy nejvýznamnějším městem Moravy, největším průmyslovým městem českých zemí a třetím nejprůmyslovějším městem Předlitavska.

Počet obyvatel se v 19. století v Brně prudce rozrostl tak, že všechna města, která s ním do té doby držela krok, najednou zaostávala. Ještě před zavedením

železnice žilo v Brně (dnešní Brno-střed) 36 178 obyvatel. V roce 1857 žilo v Brně 58 809 obyvatel a do roku 1869 se jejich počet zvýšil o dalších necelých 14 000 (KÁRNÍKOVÁ-ŠMILAUEROVÁ, L., 1965, s. 34) . V polovině 19. století zde žilo již dvaapůlkrát více obyvatel než v Jihlavě a téměř čtyřiapůlkrát více než v Olomouci. Město se rozrůstalo o blízké dělnické vsi jako Židenice, Husovice nebo průmyslové Královo Pole.

Brno si nejen udržovalo, ale i posilovalo vedoucí postavení v průmyslové sféře a rychlostí vzestupu předběhlo i Prahu. Stalo se tak největším průmyslovým městem českých zemí.

Jeho prudký růst podmiňoval dosud především tovární průmysl vlnářský. Rodila se zde však také výroba strojírenská – ve 40. letech 19. století bylo Brno druhým největším strojírenským centrem Rakouska za Vídní a do téměř poloviny století předstihovalo Prahu. Již před polovinou 19. století se Brno stávalo souhrnnou oblastí nového typu s velkou a rostoucí úlohou klíčového průmyslu.

Nejen to, necelých 20 km na sever ležela na poměrně bohatých rudných ložiscích stará železářská oblast Dražanské vrchoviny. Na jihozápad od Brna, na mocných, i když prostorově omezených uhelných slojích Boskovické brázdy u Rosic a Oslavan, vznikla nová palivová a energetická základna Brna, zajišťující brněnské průmyslové aglomeraci dostatek paliva a rychlou transformací k pohonné síle parních strojů. Důležitá tzv. uhelná dráha do rosicko-oslavanského revíru byla zprovozněna roku 1855. Později se začalo s postupným napojením dalších tratí na Českou Třebovou, Znojmo, Jihlavu, Přerov a Vlárku s cílem vytvořit brněnský železniční uzel.

V současné době je město Brno součástí dálkového železničního tahu I. tranzitního koridoru mezi Děčínem a Břeclaví, jež představuje kromě vnitrostátního spojení také tranzitní spojení do Bratislavy, Berlína, Drážďan i Vídně.

V roce 1980 byly dobudovány dálniční tahy z Prahy do Brna (D1) a z Brna do Bratislavy (D2), a tím se dopravně spojila hlavní města obou republik. To mělo však význam pro zlepšení dopravní situace ve městě, což umožnilo odvést většinu tranzitní dopravy z komunikační sítě města. Je však nutné podotknout, že celkově vzrostla intenzita dopravy. V úzké vazbě na budování dálnic byla na území města realizována výstavba navazujících přivaděčů. V roce 2008 došlo ke sloučení dálnice D1 a D47 v jeden dálniční tah pod názvem D1 (RUDNÁ, L. a kol., 2009, s. 65) .

Dálnice po svém dokončení umožní propojení největších českých měst Prahy, Brna a Ostravy s Polskem a dosáhne délky 377 km. Úsek dálnice Praha - Brno je součástí IV. panevropského koridoru Berlín/Norimberk – Praha – Bratislava – Budapešť – Soluň/Istanbul.

6.2 Krajské město Ostrava²

Město Ostrava se až do roku 1946, kdy byl pro statutární město zaveden název Ostrava, dělilo na dvě části: Moravskou Ostravu a Slezskou Ostravu. Moravská Ostrava se nacházela v severní části správního obvodu na levém břehu Ostravice. Nese německý název Mährisch Ostrau a setkáváme se s ním v mapách z 18 a 19. století i v pramenech. Slezská Ostrava, město v západní části správního obvodu, se nacházelo na pravém břehu Ostravice při soutoku s Lučinou. Německy nesla název do roku 1919 jako Polnisch Ostrau (CVIK, J., 1964, s. 3).

Před nástupem industrializace bylo Ostravsko převážně zemědělskou oblastí. Průmyslová výroba zde byla nepočetně zastoupena soukenickou malovýrobou. V pokročilejších oblastech jako bylo Brněnsko, Jihlavsko a Olomoucko, začínají vznikat nové továrny již počátkem 19. století. Většina obyvatelstva Ostravska však ještě žila na venkově, v poddanské závislosti na vrchnosti a zabývala se zemědělskou činností. Celý správní obvod Moravská Ostrava měl na konci 18. století (1791) pouze 6 141 obyvatel, v samotném městě Moravská Ostrava žilo pouze 1 038 obyvatel. Ve městě Brně již tehdy bydlelo 19 559 a v Jihlavě 10 255 obyvatel.

Největším městským sídlištěm, střediskem státní správy a kulturních institucí nebyla Ostrava, ale Opava s 10 000 obyvateli. Dokonce města jako Frenštát, Frýdek-Místek nebo i městys Brušperk měla více obyvatel než dnešní metropole kraje Ostrava.

Moravská Ostrava ještě v polovině 18. století mimo důležitou dopravní síť. Již na konci 18. století se situace začínala podstatně měnit. V té době byl vybudován důležitý silniční tah, císařská silnice spojující Ostravu s Těšínem a Opavou,

² v historických mapách Mährisch Ostrau

tzv. Slezsko-Uherská státní silnicí (1775). A již v témže roce projel na nově zavedené trase první poštovní vůz na nově zavedené trase. Z okresních silnic bylo nejvýznamnější spojení Moravské Ostravy s Místkem a dále Frýdlantem nad Ostravicí, menší význam mělo spojení s Brušperkem.

Uhelný průmysl na Ostravsku a okolo něj vznikající ostatní průmyslová odvětví, rovněž i výstavba železnic z Vídně do Krakova, zde způsobily hospodářský převrat a také zvyšování úrovně Moravské Ostravy v rámci dopravní polohy.

V druhé polovině 18. století nastal v našich zemích mohutný rozvoj manufakturní výroby. Nově vzniklé textilní výroby, sklárny, ale i rozvíjející se zemědělská výroba potřebovaly k výrobě pracovního nářadí stále více železa. Tak se vytvořila jedna z podmínek, proč v poslední třetině 18. století začal rozmach železářské výroby i v oblasti Ostravska (MYŠKA, M., 1960, s. 20). Novým konstrukčním materiálem se stalo technické železo, které vystřídalo dřevo díky svým rozmanitým vlastnostem. Významné změny pronikly především do železářské výroby, kde se průkopníkem průmyslové revoluce stávají Vítkovické železářny. Ty byly založené koncem 20. let 19. století na jih od Moravské Ostravy díky bohatství zdejších uhelných slojí. Ostravská uhelná těžba rychle rostla. Nerostné uhelné bohatství a jeho zeměpisná poloha nemálo podporovaly rozvoj města. Ostrava, která je vklíněná mezi Opavsko a Těšínsko, je přirozeným střediskem této oblasti, a tedy nebylo divu, že se v 60. letech 19. století vyskytla na slezském zemském sněmu otázka nominace Ostravy za hlavní město tehdejšího českého Slezska. Postupem doby zde byly zřizovány důležité úřady, ústavy, kulturní zařízení, a tím nabývala stále více na významu a důležitosti. Rostoucí osídlení, velký rozsah oblasti a stoupajícího významu Ostravy jako správního, hospodářského a kulturního centra volaly po rychlém a pohodlném komunikačním spojení, které do té doby výrazně chybělo.

Značný vývoj pro rychlost průmyslového rozvoje Ostravy mělo vybudování osy rakouského železničního systému KFNB (1847), která přes Břeclav, Přerov

Lipník n. Bečvou a Hranice na Moravě spojila Vídeň s Ostravskem a Haličí. Význam dráhy pro tuto oblast byl dvojitý: zaprvé města, která dráha spojila, byla důležitým odběratelem železářských výrobků z ostravských hutí, zadruhé pak spojila tuto oblast s ostatními částmi monarchie a otevřela tak nové odbytové možnosti. Napojovala ostravský průmysl na tratě vedoucí do Terstu, do Brna, do Olomouce, Prahy a Drážďan. Už „současníci“ si byli vědomi významu železnice pro hospodářský rozvoj

kraje (PRZYBYLOVÁ, B., 1963, s. 12). Toto spojení podstatně zlepšilo dopravní dosažitelnost Moravské Ostravy, jež do té doby patřila k regionálním centrům s nejméně příznivou polohou. To dokazuje i následující tabulka (tab. 4), kdy se poprvé město Moravská Ostrava objevuje mezi deseti moravskými a slezskými městy nejvyšším koeficientem dopravní polohy.

Sestavení 10 moravských a slezských měst s nevyšším koeficientem dopravní polohy podle Hůrského.

Tabulka 4: Sestavení 10 moravských a slezských měst s nevyšším koeficientem dopravní polohy podle Hůrského

1827	1850	1889
Brno	Brno	Olomouc
Olomouc	Olomouc	Brno
Jihlava	Jihlava	Jihlava
Znojmo	Svitavy	Uherský Brod
Mikulov	Břeclav	Břeclav
Mor. Budějovice	Zábřeh	Přerov
Prostějov	Mor. Budějovice	Svitavy
Vyškov	Hranice	Valašské Meziříčí
Hranice	Znojmo	Mor. Budějovice
Šternberk	Mor. Ostrava	Uherské Hradiště

Zdroj: HŮRSKÝ, J., 1979, s. 207

Dobré železniční spojení na přímé trati Krakov-Vídeň bylo jedním z rozhodujících faktorů migrační vlny (počínají 60. lety 19. století) Haličanů do ostravského uhelného revíru Moravské Ostravy. Jeden z dalších faktorů byly i poměrně nízké cestovní výdaje ve srovnání s cestou do Ameriky (ADAMAUS, A., VORÁLEK, L., 1936, s. 72). Srovnání stavu v r. 1836 a 1869 v Moravské Ostravě ukazuje poměrně značný vzestup počtu obyvatel. V roce 1836 žilo v Moravské Ostravě 1761 obyvatel, v roce 1869 již 6 881 obyvatel (ADAMAUS, A., 1927, s. 26).

Po dostavení hlavní trati KFNB však nebyla ještě dořešena otázka přísunu vytěženého uhlí z jednotlivých šachet do železničních stanic pro další odvoz

po železnici. Uhlí muselo být dováženo z jednotlivých závodů povozy. Bylo přirozené, že taková doprava značného množství uhlí k nejbližším nádražím způsobila zpomalení odbavování uhlí po dráze a také jeho zdražení. Vítkovické železárně si proto vybudovaly již v roce 1855 dráhu ze závodů na nádraží v Přívoze. Od pol. 19. století jsou postupně budovány ostatní uhelné dráhy. Roku 1871 zahájila provoz Ostravsko-frýdlantská dráha (dále jen OFD) na trati Přívoz-Vítkovice-Frýdlant nad Ostravicí. Na OFD navázala r. 1911 trať z Kunčic nad Ostravicí do Prostřední Suché, roku 1914 byla ještě prodloužena do Těšína (CVIK, J., 1964, s. 14).

Ostrava je v dnešní době napojena na systém dálničních a rychlostních komunikací silnicemi D1 (2007) a R 56 (1990). Ostrava je významným železničním uzlem. Křižují se zde dva hlavní železniční dálkové tahy, konkrétně II. tranzitní železniční koridor (Břeclav - Petrovice u Karviné) a III. železniční koridor (Cheb – Mosty u Jablunkova).

6.3 Krajské město Jihlava³

Dějinný vývoj Jihlavy byl poznamenán dvěma faktory: hornictvím a soukenictvím. Dolování stříbra pozvedlo toto město mezi nejvýznamnější střediska ve střední Evropě. Sláva jihlavského hornictví však začala po husitských válkách upadat. Naštěstí pro Jihlavu se soukenictví stalo významnou náhradou. Jihlava obchodovala převážně za hranicemi říše: Benátkách, Levantě, Švýcarsku (Mezi Jihlavou a Vídní 1700 – 1900, 32). Aby mohl obchod prosperovat, bylo potřeba budovat komunikace. Císařská silnice Vídeň-Praha, která procházela Jihlavou už od r. 1749, do značné míry ovlivnila hospodářský, společenský a kulturní vývoj nejen Jihlavy, ale celé oblasti. Císařská silnice spojila v délce 322 km Vídeň s Prahou. Výstavba druhé císařské silnice od Pelhřimova přes Jihlavu až do Brna byla dokončena v roce 1786. Mimo toto spojení disponuje Jihlava i okresními silnicemi. Díky rozvinutému jihlavskému soukenictví s tradičními obchodními svazky se z Jihlavy stalo nejvýznamnější sídlo na západní Moravě, tradiční centrum přirozené spádové oblasti

³ v historických mapách německy Iglau

rozsáhlé Českomoravské vysočiny a nezastupitelné správní, obchodní a kulturní středisko. Do druhé poloviny 19. století jí náleží statut třetího nejlidnatějšího města českých zemí po Praze a Brnu (viz tabulka)

Tabulka 5: Vývoj počtu obyvatelstva Jihlavy na konci 18. až 19. století

Rok	Počet obyvatel
1791*	10 255
1834	16 673
1850/1851	18 050
1857	17 427
1869	20 049
1880*	22 378

* s vojskem

Zdroj: (PRZYBYLOVÁ, B., 1963, s. 89)

Velkou konkurencí v textilní výrobě bylo pro Jihlavu město Brno. Jihlava však byla pro konzervativnost soukenických cechů a zvláště pro neexistenci železničního spojení byla odsouzena k úpadku. Již ve 30. - 40. letech se její růst také očividně zpomalil a Jihlava začala pomalu ztrácet na významu (ZÁŘICKÝ, Z. a kol., 2009, s. 25). Naopak k vzestupu města Brna napomohlo přímé spojení s Vídní (1839), které se stalo důležitým především pro dovoz uherské vlny a export hotových výrobků, mj. dále po Dunaji na Balkán, který se k Jihlavě dostalo až stavbou Rakouské severozápadní dráhy (1871) téměř o čtyři desetiletí později. Díky výhodnějšímu a ekonomičtějšímu plánu však byla výstavba jihlavského nádraží koncipována ve velké vzdálenosti od města. Doprava na nádraží musela být řešena omnibusy. Svoji roli pro Brno také sehrálo užívání kamenného uhlí k pohonu parních strojů z nedaleké Rosicko-oslavanské uhelné pánve. Město diskvalifikovalo v jeho rozvoji i fakt, že se v okolí nenacházely významnější surovinové zdroje. Jihlava si dlouho musela opatřovat uhlí dovážením prostřednictvím povozů.

Výstavba první železniční tratě (1871 - Rakouská severozápadní drahá) zásadně změnila jak charakter Jihlavy, tak celého regionu, a znamenala modernizační impulz mimořádného významu pro všechna odvětví hospodářství i pro celkovou

sociální situaci. I stavba druhé významné trati (1883-1888) tento trend ještě posílila. Dráha Jihlava-Jindřichův Hradec-Veselí nad Lužnicí byla částí transversální dráhy.

Nejvýznamnější dopravní tepnou, která však nesměruje přímo v intravilán Jihlavy je dálniční tah D1. Napojení Jihlavy a D1 zajišťuje silnice I. třídy I/38, která je součástí mezinárodního tahu E59 v úseku D1-Jihlava-Znojmo-státní hranice.. V železničním uzlu Jihlava se setkává jednokolejná elektrizovaná trať 225 (1871 - Havlíčkův Brod-Jihlava-Veselí nad Moravou) s jednokolejnou neelektrizovanou tratí 240 (1886 Jihlava-Brno, součást Českomoravské transversální dráhy).

6.4 Krajské město Olomouc⁴

Olomouc byla od nepaměti důležitou křižovatkou obchodních cest a významným střediskem obchodu. V její blízkosti vedla již od římských dob jedna z větví jantarové stezky. Výhodou byly nepochybně zeměpisné podmínky a její poloha v blízkosti řeky. Olomouc tedy využila tuto výhodu, která vedla k jejímu vzestupu. Ve středověku byla společně s Brnem důležitým dopravním střediskem, v nichž se křižovaly páteřní středoevropské tahy. Dopravní situace se výrazně změnila po ztrátě většiny Slezska a po nabytí Haliče. Již v roce 1740 byla do Olomouce dovedena státní císařská silnice, tzv. Haličská silnice (Vídeň-Brno-Halič). Dalšími státními silnicemi se staly úseky Olomouc-Šternberk-Opava, dále pak úsek z Olomouce do Bílska (1787) a přes Litovel do Prahy (1833). V průběhu 19. století neměla Olomouc příliš dobré podmínky pro obrovský rozmach průmyslu; bylo to především díky pevnému sevření města hradbami, které omezovaly jeho hospodářský rozmach. Tato pevnost byla zrušena až v roce 1876.

Olomouc se svým neobyčejným strategickým významem stála při volbě trasy železničních drah v popředí zájmu. Postupně vyplývalo z dílčích rozborů, že za nejpříznivější trasou, jak spojit Vídeň s Prahou, se jevílo, přes Olomouc (dráha olomoucko-pražská). První vlak tak mohli obyvatelé Olomouce přivítat už v roce 1841 (viz. kapitola 5.2.2.1). Železniční stanice Olomouc však byla pravděpodobně kvůli velkému zdražení stavby vybudována mimo pevnost až za řekou Moravou

⁴ v historických mapách německy Olmütz

(HONS, J., 2007, s. 44). To znesnadňovalo plynulé napojení do centra města a nebylo tudíž v obchodní zóně. To však bylo obrovským vlivem na rozvoj Hodolan.

Olomouc je v současné době napojena na rychlostní silnici R35 (1976), která je postupně budována ve směru mezinárodního tahu E 442, a to v úsecích Liberec-Turnov-Hradec Králové-Olomouc-Lipník nad Bečvou. Jedním z úkolů rychlostní silnice R35 je se stát paralelní spojnicí Čech a Moravy, vedle dálnice D1. Jejím účelem je umožnit kvalitní silniční spojení Libereckého, Královehradeckého, Pardubického a Olomouckého kraje. Rychlostní silnice R46 (1974) je určena k vzájemnému spojení měst Brno a Olomouc a navazujících oblastí jižní a severní Moravy.

Železniční stanice Olomouc se nachází na II. tranzitním železničním koridoru mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné a na III. tranzitním železničním koridoru mezi Mosty u Jablunkova a Chebem .

6.5 Krajské město Zlín

Město Zlín se nachází na obou březích řeky Dřevnice. Do roku 1949 se nazývalo městem Zlín, od 1.1. 1949 se setkáváme v mapách s přejmenováním na Gottwaldov a od 90. let 20. století znovu se Zlínem.

Zlín byl ještě v 2. polovině 19. století menším zemědělským městem se sídlem velkostatku. Téměř do konce první poloviny 19. století se nacházel Zlín mimo dopravní síť. Prvním průmyslovým podnikem ve Zlíně byla továrna na obuv R. Florimonta v 70. letech 19. století. Z malého moravského města se postupně vytvořilo vlivem mohutného růstu obuvnického průmyslu moderní velkoměsto (ŠEVEČEK, O., 2009, 46). Zlínská aglomerace a její okolí jsou neodmyslitelně spjata se jménem významného průmyslníka Tomáše Bati a jeho bratra J. A. Bati, kteří rodinnou firmu na výrobu obuvi krátce po založení (1894) pozvedli k dynamickému rozvoji. Ale již dříve před příchodem těchto významných továrníků se na Zlínsku začalo dobře dařit i jiným odvětvím, zejména cukrovarnictví a sklářskému průmyslu.

Z pohledu populačního se Zlín postupně proměnil z řemeslnicko-zemědělského městečka s 2 793 obyvateli v roce 1880 na malé průmyslové město s 4 678 obyvateli v roce 1921 a do roku 1930 pak na dynamické průmyslové město

střední velikosti s 21 582 obyvateli (ŠEVEČEK, O., 2009, s. 213) Data z roku 1880 zachycují poměry ve městě před nástupem industrializace; sčítání lidu v roce 1921 již reflektuje populační stav stagnujícího průmyslového města v těžkém transformačním období po skončení první světové války a rozbor sčítání lidu konaného v roce 1930 osvětluje situaci ve městě uprostřed tzv. „bat’ovské éry“.

Vzdálenost města od hlavních dopravních tepen zpomalovala a brzdila v 19. století jeho hospodářský rozvoj. Před nástupem industrializace obstarávala spojení se světem poštovní trasa zřízená v roce 1848. Důležitým mezníkem ve vývoji dopravy a komunikace ve městě bylo otevření nově vybudované železniční trati Otrokovice-Zlín-Vizovice (1899)⁵, která napojovala odříznuté podřevnické údolí na hlavní železniční tah Vídeň-Krakov. Význam železnice pro povznesení městského prostoru a oživení jeho hospodářství byl jen stěží docenitelný. Kromě rychle se zvyšujícího přepravního provozu na místní železnici prožívala po nástupu industrializace prudký boom i silniční doprava.

Zlín leží pouze na jedné nejdůležitější páteřní silnici I. třídy (I/49) a jedna komunikace I. třídy do města vstupuje. Ostatní tři silnice jsou komunikace II. řádu. Zlínem prochází pouze jediná železnice č. 331, jež v podstatě kopíruje silnici I/49.

V roce 2010 se město Zlín konečně dočkalo, i když nepřímo, napojení na systém rychlostních komunikací – R55.

⁵ V předchozích letech bylo město závislé na železničních stanicích v Napajedlech (zřízena 1841) a Otrokovcích (osobní zastávka zde fungovala až od roku 1882).

7 SROVNÁNÍ HORIZONTÁLNÍ DOPRAVNÍ POLOHY V JEDNOTLIVÝCH OBDOBÍCH

7.1 Období mezi lety 1800-1839

Tabulka 6: Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1800- 1839

Krajská města	silnice	železnice	KDP	pořadí
Brno	8	0	8	1.
Jihlava	8	0	8	1.
Olomouc	8	0	8	1.
Moravská Ostrava	4	0	4	4.
Zlín	0	0	0	5.

Dopravní síť počátkem 19. století před příchodem první železnice zahrnovala státní císařské silnice, které se začaly budovat ve 30. letech 18. století (viz kap. 5.1.2). V období mezi lety 1800–1839 byla základní síť v moravských a slezských krajských městech z větší části dokončena. Města Brno, Jihlava a Olomouc mají shodný koeficient. Ze všech měst se paprskovitě rozbíhaly 4 státní silnice do všech sousedních zemí. Přes Jihlavu vedla první umělá státní silnice budovaná v České zemi tzv. Vídeňská (1738 Praha-Kolín-Havlíčkův Brod-Jihlava-Znojmo-Vídeň).

Město Brno bylo propojeno s Olomoucí tzv. Slezskou silnicí (1727 Vídeň-Mikulov-Pohořelice-Brno-Vyškov-Olomouc-Bruntál-Zlaté Hory do Nisy), jež byla i první budovanou státní silnicí vůbec. S Moravskou Ostravou (dnešní Ostrava) bylo spojeno trasou Brno-Olomouc-Opava-Moravská Ostrava-Těšín.

Nejméně příznivou polohou v síti z uvedených měst má Zlín, kudy neprocházela žádná státní silnice. První poštovní trasa byla ve Zlíně zřízená až v roce 1848.

7.2 Období mezi lety 1839-1876

Tabulka 7: Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1839-1876

Krajská města	silnice	železnice	KDP	pořadí
Brno	8	10	18	1.
Jihlava	8	4	12	3.
Olomouc	8	10	18	1.
Moravská Ostrava	4	4	8	4.
Zlín	0	0	0	5.

V období, které bylo významně zasaženo rozmachem a budováním železnic (viz kap. 5.2), mají největší KDP města Brno a Olomouc. Právě do těchto měst byla železnice přivedena primárně (Brno 1839, Olomouc 1845). Je však důležité zmínit, že krajské město Brno má patřičnou výhodu v umístění nádraží⁶, které se nachází v centru a je tedy velmi dobře dostupné. Tato poloha je pro funkci železnice doslova nenahraditelná. Dva ze čtyř směrů se protínají přímo v nádraží a zbylé dva vedou mimo ně (viz. obr. 9). U města Olomouce se nádraží nachází mimo jeho centrum (viz. obr. 10). Spojení centra s vlakovou zastávkou muselo být zprostředkováno omnibusy.

⁶ Brno má vůbec jedno z nejlépe položených nádraží v Evropě (KUNC, J., KRYLOVÁ, 2005, s. 31)



Obrázek 9: Umístění nádraží v Brně



Obrázek 10: Umístění nádraží v Olomouci

Ani situace v Moravské Ostravě nebyla uspokojivá ihned po dobudování hlavní trati KFNB (1847). Ostravské nádraží totiž nebylo vybudováno v Ostravě (viz obr. 11), nýbrž v sousední obci Přívoze. Tím byl dán jeden z předpokladů pro dynamický rozvoj malé zemědělské vsi Přívozu v průmyslové město⁷. Snad nejlépe dokazuje rozvoj Přívozu srovnání počtu obyvatelstva. V roce 1843, tedy ještě před dokončením KFNB, měla tato poddanská ves 424 obyvatel, v roce 1869 zde žilo již 2 452 obyvatel, v roce 1890 stoupl počet obyvatel na 5 250 obyvatel a v roce 1900 činil 10 873 (PRZYBYLOVÁ, B., 1963, s. 65). Před zahájením dopravy na jednokolejně místní dráze Přívoz-Moravská Ostrava-Vítkovice (1894) obstarávaly pravidelné veřejné spojení s nádražím v Přívoze omnibusy. Rovněž i železniční stanice v Jihlavě (viz obr. 12) se nacházela ve velké vzdálenosti od centra města, a tudíž i zde musela být zavedena omnibusová doprava.

⁷ V roce 1900 povýšen na město



Obrázek 11: Umístění nádraží v Moravské Ostravě



Obrázek 12: Umístění nádraží v Jihlavě

Železniční tratě, které měly nádraží zřízeno mimo jeho centrum nebo zastávka byla zřízena až později, jsou „poníženy“ a jsou jim přiřazeny pouze dva body.

Významný je propad KDP Jihlavy od Brna a Olomouce. Všechna města mají stejnou hodnotu u silniční sítě. Z hlediska dopravní situace však u Jihlavy přestala hrát pozitivní roli někdejší komparativní výhoda polohy na významné císařské silnici. Jihlavou vedla pouze jedna železniční trať - Rakouská severozápadní dráha. Návrhy na zbudování železničního spojení Vídeň-Jihlava-Praha byly podány už v r. 1838 (viz kap. 6.3), Jihlava se prvního železničního spojení dočkala až po více než třiceti letech (1871 Vídeň- Znojmo-Jihlava-Německý Brod-Čáslav-Kolín-Mladá Boleslav).

V tomto období jsou započítány pouze státní císařské silnice, nikoliv nestátní, aby nedošlo k nepřesnostem při bodovací technice. Rozdělení silnic na státní a nestátní bylo provedeno až zákonem z r. 1877. Město Zlín se dočkalo napojení na silniční síť, neprobíhala zde však žádná státní silnice, proto je mu přiřazen nulový koeficient. Železniční trať se mu v tomto období také ještě vyhýbala.

7.3 Období mezi lety 1877-1921

Tabulka 8: Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1877-1921

Krajská města	silnice	železnice	KDP	pořadí
Brno	10	17	27	1.
Jihlava	10	8	18	3.
Olomouc	10	16	26	2.
Ostrava	6	10	16	4.
Zlín	2	4	6	5.

V roce 1877 byl vydán na Moravě tzv. Moravský silniční zákon č. 38, kterým byly silnice rozděleny na státní (císařské) a ostatní veřejné. Ty se dále ještě dělily na okresní a obecní. Zákonem byly vytvořeny příznivé podmínky pro úspěšnou výstavbu okresních silnic a dochází časem k postupnému zahušťování silniční sítě. Základní železniční síť, která vznikla do poloviny 70. let, byla v tomto období významně rozšířena a doplněna o tzv. lokální tratě, díky nimž bylo každé ze sledovaných měst dosažitelné po železnici.

Nejvyšší KDP vykazuje město Brno a za nim téměř se stejným hodnocením Olomouc. V tomto období je zřetelný propad KDP Jihlavy a měst Olomouce a Brna a naopak méně výrazný pokles KDP mezi Jihlavou a Ostravou. Jihlavě až téměř do konce 19. století náležel statut třetího největšího města po Praze a Brnu. Ve městě však dochází k postupné stagnaci jak z hlediska ekonomického, tak i demografického.

Železničního spojení se dočkalo i město Zlín, jedná se však pouze o lokální trať (1899 Otrokovice – Zlín – Vizovice). Zlín přitom přestal být dopravně závislý na železniční stanici Otrokovice.

7.4 Období mezi lety 1922-1948

Tabulka 9: Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1922-1948

Krajská města	silnice	železnice	KDP	pořadí
Brno	22	16	38	1.
Jihlava	9	8	17	3.
Olomouc	13	14	27	2.
Ostrava	6	9	15	4.
Zlín	5	4	9	5.

Výstavba železniční i silniční sítě byla v tomto období ovlivněna důležitými historickými aspekty (formování nově vzniklého Československého státu, světová hospodářská krize, protektorát Čechy a Morava, druhá světová válka). Úkolem nově vzniklého státu bylo vybudovat silnice a železnice v oblastech, kde předtím nevedly. V této době se začíná se stavbou dálkových čtyřproudových silnic, kterými měly být spojena tehdejší hlavní města jednotlivých zemí Praha, Brno, Bratislava, Užhorod. Díky válečným událostem byly tyto akce zcela pozastaveny.

V roce 1922 dochází k zestátnění některých okresních silnic a tedy k jejich “povýšení” na státní silnice. Díky tomuto aspektu došlo k markantnímu rozdílu KDP města Brna. Ostatní města za ním výrazně zaostávala. Město Zlín se tak díky tomuto ustanovení konečně dočkalo své první státní silnice.

7.5 Období mezi lety 1949-1960

Tabulka 10: Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1949-1960

Krajská města	silnice	železnice	KDP	pořadí
Brno	14	17	31	1.
Jihlava	12	8	20	4.
Olomouc	14	14	28	2.
Ostrava	16	9	25	3.
Zlín	9	4	13	5.

V poválečném období na celém území tehdejšího Československa zůstaly rozestavěné a nedokončené významné silniční stavby. V první řadě to byly dálkové silnice: Praha – Brno - slovenská hranice, Plzeň-Moravská Ostrava a Brno-Zlín. Po událostech v roce 1948 dochází k plánování při vytváření jednotné dopravní sítě. Dostavba dálnic však do pětiletých plánů dlouho nebyla zařazena. Rovněž i výstavba prodloužení trati z Vizovic do Horní Lidče nebyla zahrnuta do úkolů první pětiletky.

Potřeba změny orientace československé železniční dopravy z převládajícího směru sever-jih na východ-západ, o níž usilovala železniční správa již za první republiky, se stala v tomto období ještě naléhavější s ohledem na rozsáhlou orientaci na Sovětský svaz a zprůmyslňování Slovenska. Naléhavým úkolem státu se jevila výstavba a modernizace stávajícího prestižního spojení ve směru západ – východ. Např. dochází ke zdvoukolejnění trati Česká Třebová – Olomouc – Přerov.

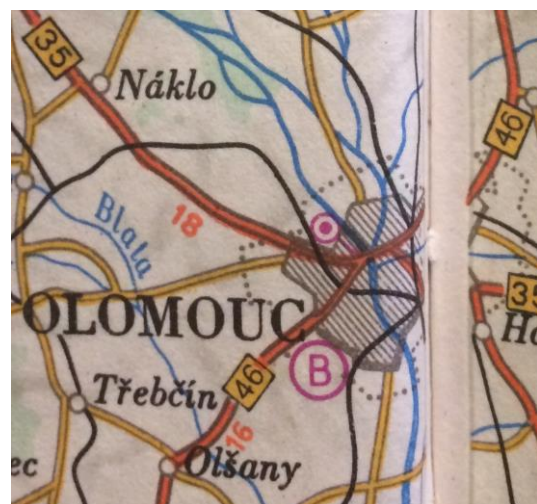
Rok 1949 přinesl významnou státoprávní úpravu. Zemské zřízení bylo zrušeno a nahrazeno zřízením krajským. Tato regionální centra se tak stávají krajskými městy. Tento rok je také důležitým mezníkem, protože dochází k nové kategorizaci silniční sítě na silnice I., II. a III. třídy. V tomto období je výrazný propad KDP měst Jihlavy a Zlína od ostatních sledovaných měst. Olomouc a Brno mají shodný počet bodů za silniční síť. Brno však převažuje Olomouc v počtu za železniční tratě.

S novým rozdělením silniční sítě došlo ke zlepšení dopravní polohy města Ostravy. Svým KDP se výrazně přibližuje městu Olomouci. Ostrava dosahuje nejvyšších hodnot ze všech sledovaných center v závislosti na silniční síti (viz. obr. 13,14,15).



Obrázek 13: Silniční síť Ostravy 1960

Zdroj:⁸



Obrázek 14: Silniční síť Olomouce

1960

Zdroj:⁹

⁸ Automapa ČSR: 1:500 000. Ústí. Správa geodézie a kartografie. Praha. 1960

⁹ Tamtéž

7.6 Období mezi lety 1961-1988

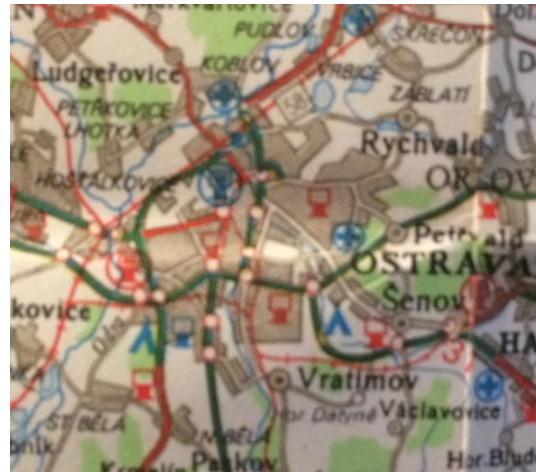
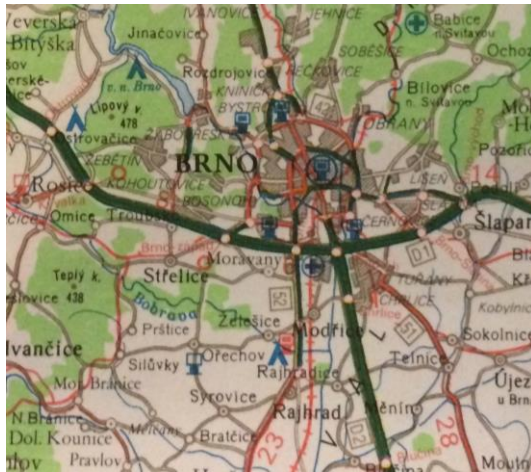
Tabulka 11: Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1961-1988

Krajská města	silnice	železnice	KDP	pořadí
Brno	19	14	33	1.
Jihlava	8,5	5	15,5	4.
Olomouc	12,5	10	22,5	3.
Ostrava	18,5	11	29,5	2.
Zlín	6,5	2	8,5	5.

Ustanovením Silničního zákona z roku 1961 bylo zavedeno dělení pozemních komunikací na dálnice, silnice a místní komunikace. V zájmu řešení kritické situace na nejzatíženějších silnicích vyplývajících z prudkého rozvoje silniční dopravy se začalo s výstavbou nových kapacitních čtyřproudových silnic. V roce 1985 došlo k revizi kategorizace silnic na silnice I. a II. třídy a silnice určené jen pro motorová vozidla. Vybraným úsekům silnic byl přiřazen termín „rychlostní silnice“ a nesou označení „R“.

Rok před tím přinesl další změnu státoprávního uspořádání. Naše republika byla formálně ve svém názvu prohlášena za socialistickou, počet krajů byl zredukován na 8, z toho na Moravu připadaly jen 2 kraje, Jihomoravský (Brno) a Severomoravský (Ostrava). Tato jediná dvě krajská města Moravy vykazují v rámci KDP nejvyšší hodnoty. Město Brno bylo napojeno na dálniční síť dálnicemi D1 a D2 (1980). Dálnice D1 byla vedena i v blízkosti města Jihlavy, byla na ni napojená čtyřproudovou silnicí I/38.

Díky návrhu rozsahu rychlostních silnic, vykazuje Ostrava vysoký koeficient dopravní polohy, u silniční sítě je téměř srovnatelný s krajským městem Brnem.



Obrázek 16, 17: Srovnání silniční sítě města Brna a Ostravy

Zdroj:¹⁰

7.7 Období mezi lety 1989-2012

Tabulka 12 Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1989-2012

Krajská města	silnice	železnice	KDP	pořadí
Brno	28	8,5	36,5	2.
Jihlava	18	3	21	4.
Olomouc	23	7,5	29,5	3.
Ostrava	34	6	40	1.
Zlín	10	1	11	5.

Z důvodu transformace národního hospodářství dochází po roce 1989 k útlumu především nákladní železniční dopravy a zároveň k rušení nerentabilních místních tratí. V tomto období byla vzhledem k všeobecně menšímu významu železniční dopravy, zvolena nižší bodová hladina pro železniční síť než silniční. Opět

¹⁰ KARTOGRAFIE PRAHA. Česká republika a krajská města. 1:500 000. Kartografie. Praha. 2012.

došlo ke změně administrativního členění a sledovaná sídla se stávají centra jednotlivých krajů.

V posledním sledovaném období má nejvyšší hodnotu koeficientu dopravní polohy město Ostrava. Ta vykazuje nejvyšší hodnoty především u silniční sítě.

V intravilán měst Ostravy a Brna vstupují i vystupují shodně 3 komunikace kategorizované jako dálniční a rychlostní komunikace. Do Brna však ústí pouze dvě silnice I. třídy, páteřní komunikace I/52¹¹ (Brno – česko-rakouská hranice) a I/43¹² (Brno- Svitavy-Lanškroun- Králíky – polská hranice).

¹¹ v úseku mezi Rajhradem a Pohořelicemi je klasifikována jako R52

¹² je plánováno její nahrazení rychlostní silnicí R43

8 ZÁVĚR

Dopravní poloha je fenomén, jenž významným způsobem ovlivňuje rozvojové vyhlídky svého okolí. Vybavenost území dopravními komunikacemi by však neměla být chápána jako rozvojový cíl, ale spíše jako prostředek, který umožňuje rozvoj.

Je však důležité zmínit, že různé druhy dopravní infrastruktury (železniční, silniční síť) působí zcela odlišným způsobem v jiných časových obdobích. Z příkladu lze uvést, že zcela jiné podmínky poskytovala Jihlavě císařská silnice Praha – Vídeň v I. sledovaném období a ve II. období, kdy tato silnice v komparaci se železniční tratí přestala hrát pozitivní roli.

V závislosti na délce sledovaného období je zřejmé, že dopravní poloha vybraných regionálních center Moravy a Slezska se v závislosti na horizontálním ukazateli hodnocení dopravní polohy vyvíjela a měnila. Celé sledované období lze charakterizovat bouřlivými událostmi, a to jak na poli dopravy, tak i hospodářských a historických aspektech, které měly nepochybný vliv na vývoj dopravní polohy sledovaných sídel.

V podstatě lze konstatovat, že pouze dnešní krajské město Zlín se ve všech sledovaných obdobích umístilo v pořadí v rámci horizontální dopravní polohy na stejném, po celou dobu 5. místě. Kvalitní dopravní spojení, které by zajistilo lepší dopravní polohu, se Zlínu vždy vyhýbalo. Po celé sledované období Zlín vykazoval i velmi nízké hodnoty KDP v porovnání s ostatními městy. Zlín byl a i dnes částečně je dopravně závislý městu sousedním městu Otrokovice. Již ve starověku Otrokovice protínala jedna z větví nejvýznamnějších dálkových cest, tzv. břeclavská jantarová stezka, později byla ve stejné trase budována císařská státní silnice ze Slovenska přes Velkou nad Veličkou, Uherské Hradiště, Napajedla a Holešov do Nového Jičína. Procházela zde i první parostrojní železnice v celé rakouské monarchii (1841 – KFBN)¹³. Otrokovice jsou v dnešní době napojeny na dálniční síť České Republiky díky rychlostní silnici R55.

V období 19. století zde procházely pouze silnice lokálního významu. První významné silnice se Zlín dočkal až v II. polovině 20. století a to díky vládnímu

¹³ zastávka zřízená až v roce 1882

ustanovení o zestátnění některých okresních silnic. Poměrně dlouhou dobu rovněž čekal na dobudování železniční tratě O-Z-V (1899). Významné průmyslové podniky ve Zlíně vznikaly již před příchodem železnice do města, dopravně však byly závislé na železniční trati KFNB.

Dopravní situaci krajského města Zlín do značné míry zkomplikovala událost rozdělení Československa v roce 1993. Dochází oslabení tradičních hospodářských oblastí a následně přichází na řadu ochromení dopravních vazeb, což má za následek tíživý nedostatek komunikací vyššího řádu.

I město Brno je téměř po celou dobu beze změn a v pořadí disponuje na prvním místě. Až v posledním období se na jeho příčku dostává Ostrava. Ta vykazuje vyšší KDP především v silniční síti. Do intravilánu města Ostravy vstupuje či vystupuje větší počet komunikací klasifikovaných jako silnice I. třídy.

Znatelným propadem prošlo město Olomouc. V prvním a ve druhém období si udrželo první pozici společně s Brnem. Ve třetím období se propadá na pozici za město Brno a tento statut si udrželo až do pátého údobí. Později už zaujímá třetí místo za městem Ostravou. Rozdíly KDP těchto měst jsou velmi zřetelné především u silniční sítě. Město Ostrava disponuje znatelněji větším počtem silnic klasifikovaných vyšším řádem. Obě tato zmíněná města jsou však důležitými železničními uzly, kterými prochází II. a III. tranzitní železniční koridor.

Nejvýraznější propad ve sledovaném období zaznamenalo město Jihlava, které na začátku sledovaného údobí zaujímá společně s Brnem a Olomoucí první příčku, postupně se propadlo na třetí místo a na konci sledovaného období je až čtvrté v pořadí. Jihlava byla až do konce druhé poloviny 19. století třetím nejlidnatějším městem českých zemí po Praze a Brnu. Kvůli důležitým aspektům, zejména úpadku soukenického řemesla, chybějícím zdrojům nerostných surovin, klíčovou nevýhodou po dlouhou dobu se jevilo i neexistující železniční spojení a Jihlava začala pomalu upadat. U Jihlavy se výrazně projevila tendence, kdy začíná růst průmyslových center v oblastech těžkého průmyslu a zároveň je znát populační a ekonomická stagnace některých měst ve „starých“ oblastech těžkého průmyslu. Ve významu horizontální dopravní polohy se před Jihlavou dostává právě významné průmyslové město Ostrava. Postupně se začíná stále více projevovat velký rozestup KDP mezi Jihlavou a městy Brno, Ostrava a Olomouc, které se v závěru sledovaného období umístily na

prvních třech místech. Jihlavou v dnešní době prochází jedna silnice I. třídy I/38. Důležitější pro Jihlavu je však fakt, že v její blízkosti prochází dálnice D1.

Naopak nejvýznamnějším a zároveň jediným posunem v pořadí těchto center v celém sledovaném období zaujímá nynější krajské město Ostrava. Na počátku obsazuje čtvrté pořadí, v poválečném období se dostává před Jihlavu na třetí místo, v následujícím období předběhla Olomouc a na konci sledovaného období se umístila na prvním místě. Před nástupem industrializace byla Ostrava převážně zemědělskou oblastí. Tehdy již však ležela na tzv. Slezsko-Uherské státní silnici(1775), spojující Ostravu s Těšínem a Opavou. Uhelný průmysl na Ostravsku a okolo něj vznikající ostatní průmyslová odvětví, rovněž i výstavba železnic z Vídně do Krakova přes Ostravu (1841), zde způsobily hospodářský převrat. Citelně se projevuje i geografická poloha. Ostrava je největší aglomerací v příhraničním trojúhelníku tří států: České Republiky, Polska a Slovenské Republiky. Význačná je však i dopravní poloha města v regionu, která je výhodnější než u některých „konkurentů“.

Celé sledované období bylo pro zkoumaná centra regionu charakteristické rozvojem měst, vývojem počtu obyvatelstva i zvětšováním jejich správních obvodů. Počtem obyvatel v uplynulých 110 letech Olomouc vzrostla 5x, Brno 3,5 x a Ostrava téměř 10x (RÚŽKOVÁ, J., ŠKRABAL, J., 2006). Tyto důležité aspekty svým způsobem podnítily výstavbu kvalitních silnic a železnic, které směřovaly do ostravské aglomerace. V posledním sledovaném období se pro Ostravu stalo význačným počinem přivedení silnic dálničního a rychlostního typu a budování silnic I. třídy.

9 SUMMARY

This thesis analyzes select regional centers of Moravia and Silesia, which existed as major transit hub from the years 1800 to 2012. Taken into account was the influence of transport on economical and social development of selected regions. Development of transport position was analyzed on the basis of appropriately selected request. In this thesis was the main indicator's horizontal position.

Traffic position in this work is evaluated for the five regional centers of Moravia and Silesia. These centers include all current regional cities of Moravia and Silesia; namely Brno, Jihlava, Olomouc, Ostrava and Zlín.

The Moravian area was chosen deliberately, due to its prominent position in the center of Europe, which already in antique period was destined to become the crossroads of major transport trade routes leading across Europe. This area has been known as one of the most famous long-distance trade routes, called Amber Trail. The most important transport construction in the history of the area can be considered unquestionably was the first steam railway in the Czech Lands.

Throughout the monitored period, the transport position in selected regional centers developed and changed. And can be characterized by the turbulent events, both in the field of transport, as well as economic and historical aspects that have had an undoubted impact on the development of the transport position.

To conclude, it could be said that only the regional city of Zlín in all monitored periods occupies the same place, which was the last place. As well the regional city of Brno is almost in all periods without any changes and had taken the first position. Only in the last period its place was taken by county of Ostrava.

During the reporting period, the regional city of Olomouc had a noticeable drop from the first to third place.

The biggest drop according to transport position had the regional city of Jihlava, which at the beginning of the study period had the same (first) place together with Brno and Olomouc, gradually fell to third place and on the end of the reporting period had the fourth rank.

Conversely, the regional city of Ostrava had the only positive shift of selected regional centers. In the beginning it occupied the fourth order and by the end of the reporting period is ranked on the first position.

10 SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

SEZNAM LITERATURY

- Adamus, A.: Dějiny města Ostravy v přehledu až do r. 1860. Mor. Ostrava. 1927. 116 s.
- Adamus, A., Vorálek, L.: Pohled do dějin dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti 1836-1936. Ostrava. 1936. 93
- Barcuch, A. Kapitoly z historie Moravské Ostravy a Přívozu. Ostrava. 1998. 79 s.
- Baše, M. a kol.: Dálnice v Československu. Praha. 1970. 120 s.
- Baťa, J.A.: Budujeme stát. Zlín. 1937. 159 s.
- Bednařík, I. a kol.: 100 let místní dráhy Otrokovice – Zlín – Vizovice. 1999. 48 s.
- Borovcova, A.: Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda. Ostrava. 2012. 198 s.
- Cvik, J. a kol.: 70 let městské dopravy na Ostravsku: 1894-1964. Ostrava. 1964. 136 s.
- Čáp, J., Drahotský, I. (2006): Konkurenční pozice železniční dopravy. In: Národohospodářský Obzor 4/2006. Brno. Str. 65-80
- Čapka, F.: Dějiny Moravy v datech. Brno. 2001. 216 s.
- Čapka, F.: Morava. Praha. 2003. 159 s.
- Čapka, F.: Průmysl, technika a exaktní vědy na Moravě a ve Slezsku. Brno. 2014. 351 s.
- Čižmář, M. : Keltské oppidum Staré Hradisko. Olomouc. 2005. 69 s.
- Hlavačka, M.: Doprava. Praha. 2002. 35 s.
- Hons, J.: Dějiny dopravy na území ČSSR. Bratislava. 1975. 310 s.
- Hons, J.: Velká cesta: čtení o dráze olomoucko-pražské. Praha. 2007. 309 s.
- Hons, J.: Čtení o Severní dráze Ferdinandově. Praha. 1990. 263 s.
- Hosák, L.: Historický místopis Moravy a Slezska v letech 1848-1960. Olomouc. 1959

- Hosák, L.: Zemské stezky a podružné cesty na Moravě v době předhusitské. In: Časopis Společnosti přátel a starožitností. 1951. s. 59-65
- Hůrský, J. (1972): Dopravní poloha administrativních center Čech do r. 1848. In: Historická geografie 8. Praha.
- Hůrský, J. (1974) : Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích. In: Sborník ČSSZ 79. č. 2. Praha.
- Hůrský, J.(1979): Osobní doprava ve Slezsku v letech 1850-1889, srovnání s Moravou. In: Slezský sborník. Ostrava. Str. 201 – 209.
- Hůrský, J. : Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy. In: Studia Geographica. Brno. 1978.
- Charvát, P.: Dálkový obchod v raně středověké Evropě. Brno. 1998. 110 s.
- Janák, J.: Dějiny Moravy. Díl 3/1. Hospodářský rozmach Moravy 1740-1918. Brno. 1999. 321 s.
- Jílek, F.: Studie o technice v českých zemích: 1800-1918. III. Praha. 1985. 405 s.
- Kárníková-Šmilauerová, L.: Vývoj obyvatelstva v českých zemích 1754-1914. Praha. 1965. 401 s.
- Krejčířík, M.: Po stopách našich železnic. Praha. 1991. 279 s.
- Kunc, J., Krylová V.: Železniční doprava a regionální rozvoj v české republice – minulost či skutečnost? In: Národohospodářský obzor. Brno. 2005. s. 30 – 42
- Lídl, V., Janda, T.: Stavby, kterým doba nepřála. Praha. 117 s.
- Květ, R.: Staré stezky v České republice. Brno. 2003. 99 s.
- Marada, M. a kol: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha. 2010, 145 s.
- Musil, J. F.: Po stezkách k dálnicím. Praha. 1987. 213 s.
- Myška, M.: Založení a počátky Vítkovických železáren, Ostrava. 1960. 214 s.
- Ohler, N.: Cestování ve středověku. Praha. 2003. 516 s.
- Pavlíček, S.: Naše Lokálky. Praha. 2002. 156 s.
- Poláčková, M.: Analýza dostupnosti obcí a vyjížděky obyvatel okresu Rychnov nad Kněžnou. Bakalářská práce, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK. 2008 55.s

- Przybylová, B.: Ostrava: příspěvky k dějinám a současnosti Ostravy a Ostravksa. Ostrava. 1963. 213 s.
- Staněk, J.: Analýza dopravní obslužnosti pardubického mikroregionu. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, 2010. 74 s
- Ringes, V.: Naše dráhy v revoluci 1848 a ve válce 1866. Praha. 1934. 55 s.
- Rudná, L. a kol.: Silnice a dálnice v České republice: vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost. Praha. 2009. 376 s.
- Růžková, J.; Škrabal, J.: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. Díl 1. Praha. Český statistický úřad, 2006. 759 s.
- Ryba, J. : K historii silniční dopravy na území České republiky. Pardubice. 2004. 182 s.
- Řezač, M. , Fencel. I.: Vybrané otázky rozvoje dopravy ve městech. Ostrava. 2009. 150 s.
- Schreier, P.: Naše dráhy ve 20. Století: pohledy do železniční historie. Praha. 2010.
- Schreier, P.: Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha. 2004. 293 s.
- Smutný, B.: Soukenická města a městečka západní a jihozápadní Moravy mezi cechovním řemeslem a průmyslovou revolucí. Mezi Jihlavou a Vídní 1700-1900. Jihlava. 2006. 151.
- Ševček, O.: Zrození Baťovy průmyslové metropole: továrna, městský prostor a společnost ve Zlíně v letech 1900-1938. České Budějovice. 2009. 412.
- Trapl, M., Bartoš, J., Schulz, J.: Historický místopis Moravy a Slezska v letech 1848-1960. Ostrava. 257 s.
- Zářický, Z. a kol.: Město a městská společnost v procesu modernizace 1740–1918. Ostrava. 2009. 213 s.

SEZNAM ZDROJŮ A INTERNETOVÝCH PUBLIKACÍ

- Čihák, M. (2013): Pátevní síť silnic a dálnic, Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/91E27C9A198FA561C1257CE80035F656/\\$file/RSD-paterni-sit-silnic-a-dalnic-v-cr.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/91E27C9A198FA561C1257CE80035F656/$file/RSD-paterni-sit-silnic-a-dalnic-v-cr.pdf)
- Marada, M. (2006): Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. Sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti. Dostupné z: <https://drive.google.com/file/d/0B1z3YQXhdOb-YnZUUVpKM3FsZmM/edit>
- Müllerova mapa Moravy. *Historický ústav AVČR* [online]. 2010 [cit. 2015-02-29]. Dostupné z: <http://www.hiu.cas.cz/cs/mapova-sbirka/mapy/mullerova-mapa-moravy.ep/>
- Severní dráha císaře Ferdinanda. *Railian.com* [online]. 2012 [cit. 2015-01-29]. Dostupné z: <http://www.railian.com/historie/kfmb.html>
- Silnice a dálnice v České republice 2013. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2013. vyd. [cit. 2015-01-24]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2013>

11 SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Výpočet koeficientu dopravní polohy	16
Obrázek 2: Mapa Moravy a Slezska současně s dnešními kraji.....	21
Obrázek 3: Müllerova mapa Moravy z roku 1716	27
Obrázek 4: Müllerova mapa Moravy z roku 1716 – přiblížení.....	28
Obrázek 5: Plánek trati Severní dráhy císaře Ferninanda	37
Obrázek 7: Návrh Národní silnice Plzeň - Košice z roku 1935	49
Obrázek 7: Silniční magistrála podle J. A. Bati	50
Obrázek 8: Vládou navrhovaná dálniční síť z roku 1963	52
Obrázek 9: Umístění nádraží v Brně	71
Obrázek 10: Umístění nádraží v Olomouci	71
Obrázek 11: Umístění nádraží v Moravské Ostravě	72
Obrázek 12: Umístění nádraží v Jihlavě.....	72

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Údaje o současných krajích, které zasahují na Moravu a Slezsko	20
Tabulka 2: Délka silniční sítě krajů Moravy a Slezska k 1. 1. 2013 [km].....	56
Tabulka 3 Rok zprovoznění dálniční a rychlostní komunikace v krajských městech Moravy a Slezska.....	57
Tabulka 4 Sestavení 10 moravských a slezských měst s nevyšším koeficientem dopravní polohy podle Hůrského.....	63
Tabulka 5 Vývoj počtu obyvatelstva Jihlavy na konci 18. až 19. století.....	65
Tabulka 6 Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1800- 1839.....	69
Tabulka 7 Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1839-1876.....	70
Tabulka 8 Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1877-1921	73
Tabulka 9 Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1922-1948.....	74
Tabulka 10 Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1949-1960.....	75
Tabulka 11 Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1961-1988.....	77
Tabulka 12 Horizontální dopravní poloha v období mezi lety 1989-2012.....	78

12 PŘÍLOHY

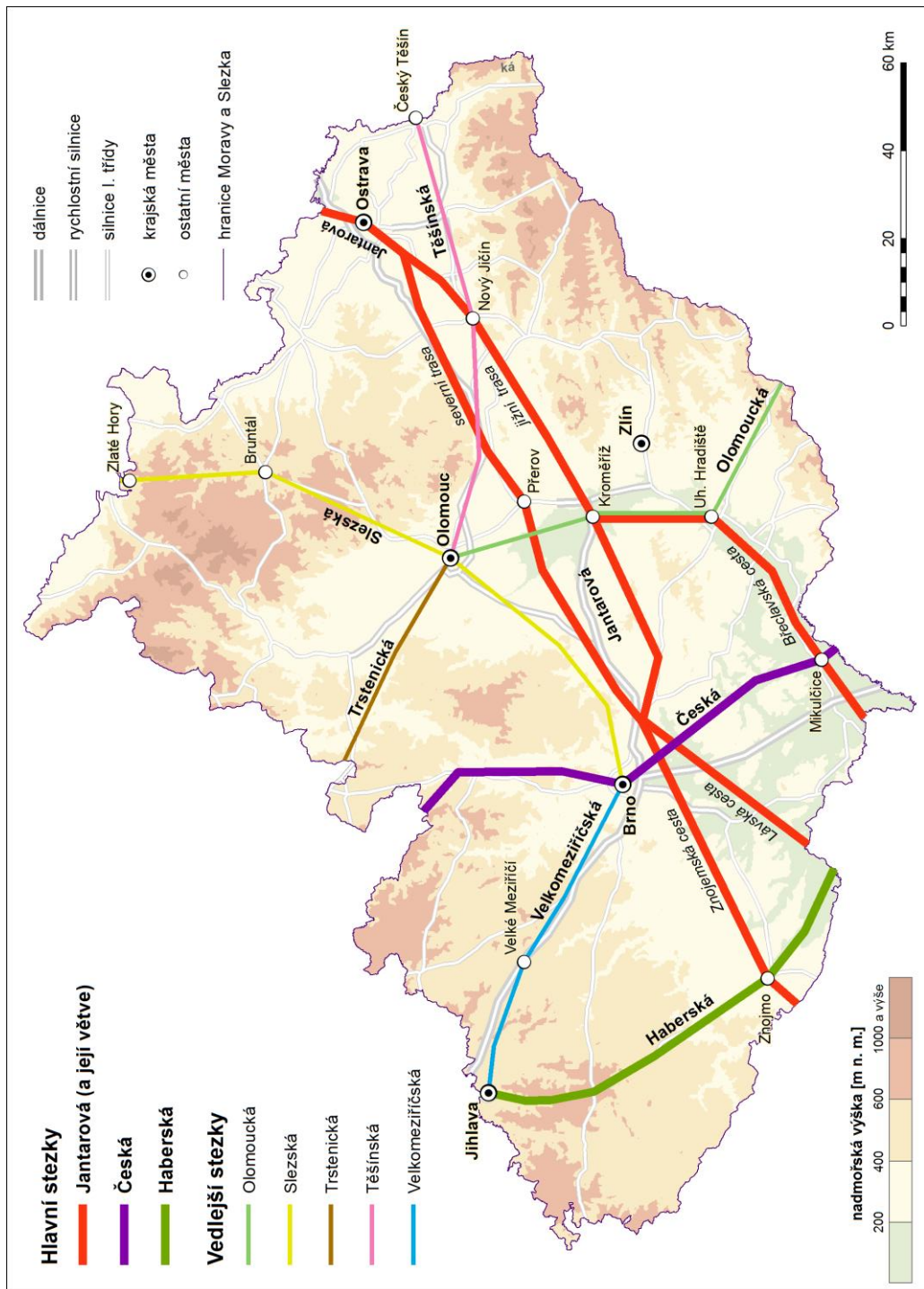
SEZNAM PŘÍLOH

1. Výpočet koeficientu dopravní polohy
2. Nejstarší obchodní cesty a stezky
3. Nejstarší obchodní cesty a stezky
4. Současná dopravní síť Moravy a Slezska

Příloha 1: Výpočet koeficientu dopravní polohy

Typy infrastruktury	Dopravní komunikace	Období						
		1800-1839	1840-1876	1877-1921	1922-1948	1949-1960	1961-1988	1989-2012
silnice	Státní (císařská silnice)	2	2	2				
	Státní silnice				2			
	Okresní silnice			1	1			
	Obecní silnice			1	1			
	silnice I. třídy					2	1	2
	Silnice II. třídy					1	0,5	1
	Silnice III. třídy					1		1
	Dálnice						2	3
	Rychlostní silnice						2	3
	železnice	Železniční trať s rychlíkovým provozem		3	3	3	3	3
Lokální dráhy				2	2	2	1	
Železniční trať s expresním provozem								2
Železniční trať s osobním provozem								0,5

Příloha 2: Nejstarší obchodní cesty a stezky



Příloha 3: Umělé státní silnice (Chaussée)

