



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Diplomová práce

**„BAŽOVA DÁLNIČE“:
RETROSPEKTIVNÍ HODNOCENÍ
POTENCIÁLNÍCH DOPADŮ NEREALIZOVANÉHO
DOPRAVNÍHO PROJEKTU NA ROZVOJ ÚZEMÍ
ČESKOSLOVENSKA**

Vypracoval: Bc. Petr Tkaný

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

České Budějovice 2017

Prohlášení:

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

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

V Českých Budějovicích dne:

.....

Podpis

Poděkování:

Touto formou bych chtěl poděkovat vedoucímu mé diplomové práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho odborné vedení a cenné rady. Dále děkuji panu Mgr. Vojtěchu Blažkovi za jeho ochotu, pomoc a trpělivost.

TKANÝ, P. (2017): „Baťova dálnice“: retrospektivní hodnocení potenciálních dopadů nerealizovaného dopravního projektu na rozvoj území Československa. Diplomová práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 78 s.

Abstrakt:

Cílem této diplomové práce bylo pokusit se z dostupných dat analyzovat potenciální dopady nerealizovaného dopravního projektu (tzv. Baťovy dálnice) na území Československa. Studované území bylo omezeno na oblast dnešní České republiky. Z dostupných dat, která byla zpracována v prostředí geografických informačních systémů, byly vytvořeny analýzy dopravní dostupnosti předem definovaných regionálních center a analýza ekonomického dopadu výstavby této stavby na ekonomicky aktivní obyvatelstvo, v porovnání s trasou současné dálnice D1. Výsledky analýz byly zpracovány do přehledných map, na jejichž základě bylo dosaženo závěru, že výstavba Baťovy dálnice by pro časovou dostupnost regionálních center neznamenal takové zlepšení, jaké by bylo možné při odlišném trasování této stavby. S ohledem na tento problém dopadly obdobně i výsledky ekonomického vlivu stavby, kdy v porovnání se zmíněnou D1, nedosahovala Baťova dálnice takových hodnot.

Klíčová slova: regionální rozvoj, dálnice, akcesibilita, čas, Baťa

TKANÝ, P. (2017): "Batova dalnice": Retrospective assessment of the potential impacts of an unrealized infrastructure project on the development of Czechoslovakia. Diploma thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 78 p.

Abstract:

The aim of this thesis was to try to analyse data available on the potential impact of unrealized transport project (called Baťova dálnice) in Czechoslovakia. The study area selected was limited to area of today's Czech Republic. The data available were processed in geographic information systems and analysis of accessibility were created for predefined regional centres. Analysis of economic impact on economically active population caused by this project was also created while considering current route of existing main D1 motorway. The results of these analysis were compiled into well-arranged maps. Based on these results a conclusion was made that construction of Bata motorway did not mean such a difference for the accessibility of the regional centres as it could have had if it was routed in a different way. Same problem occurs in the results of the economic impact analysis in which when compared to D1 motorway, Bata motorway did not reach the same values as the D1 did.

Key words: regional development, highway, accessibility, time, Bata

Obsah

1. Úvod a cíle práce	8
2. Teoretická část	10
2.1 Význam a postavení dopravy v rámci geografie	10
2.2 Regionální rozvoj a doprava	11
2.2.1 Základní východiska a teorie regionálního rozvoje	11
2.2.2 Vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj	15
2.3 Obecný vývoj silniční infrastruktury v Československu	18
2.3.1 Historie silniční dopravy	18
2.3.2 Vývoj silniční dopravy v Československu do roku 1948	19
2.4 Hypotézy	25
3. Baťova dálnice	26
3.1 Osoba Jana Antonína Bati	26
3.2 Hlavní myšlenky Baťovy dálnice	27
3.3 Podrobná specifikace Baťovy dálnice	29
3.4 Historie Baťovy dálnice a konečná podoba dálniční sítě do roku 1948	32
4. Metodika práce	36
4.1 Průběh získávání podkladů a příprava dat	36
4.2 Zvolení modelu dostupnosti	38
4.2.1 Stanovení rychlostních parametrů	39
4.3 Postup zpracování dat pro modely dopravní dostupnosti	40
4.3.1 Kvantifikace výsledků pro modely dopravní dostupnosti	41
4.4 Metodika posouzení rozvojových účinků Baťovy dálnice	42
5. Analytická část	45
5.1 Dopravní dostupnost Prahy	45
5.2 Dopravní dostupnosti Brna	48

5.3 Dopravní dostupnost Ostravy	51
5.4 Dopravní dostupnost Plzně	54
5.5 Posouzení ekonomického vlivu Bat'ovy dálnice a dálnice D1	57
6. Závěr	68
Seznam použité literatury	72
Internetové zdroje	75
Seznam obrázků a tabulek	77
Seznam příloh	78
Přílohy.....	79

1. Úvod a cíle práce

Dálnice jsou v dnešní době nepostradatelným prvkem infrastruktury při přepravě osob, nákladů a samozřejmě i v individuální automobilové dopravě. V rámci silničních sítí se jedná o poměrně nový prvek, který doznal značného rozmachu s rozvojem automobilizace. Dálnice se staly tepnami, které již nepropojují jen regiony uvnitř státu, ale i regiony mezinárodního významu.

Tato práce se zabývá myšlenkou Jana Antonína Bati, která vznikla ve 30. letech 20. století a kladla si za cíl změnit dopravní systém tehdejšího Československa a udělat z něj transitní zemi ve středu Evropy. Dálnice, jež měla být v této době postavena, měla být vybudována v horizontálním směru přes celé tehdejší Československo až na Podkarpatskou Rus a měla být velkolepá. Cílem bylo vzájemné propojení různě vyspělých regionů země a pomoci tak jejich rozvoji prostřednictvím nové infrastruktury.

Protože informací o tomto projektu není mnoho, je zajímavé zabývat se myšlenkou, zda by tato dálnice splnila svůj účel. Zda by opravdu pomohla sjednotit jednotlivé regiony země, zlepšit dopravní dostupnost jejich obyvatel a přispět ke všeobecnému ekonomickému růstu. V dnešní době jsme schopni za pomoci geografických informačních systémů a počítačových modelů alespoň částečně na tyto otázky odpovědět. Vzhledem k rozsahu a dostupnosti dat, potřebných pro vytvoření modelů v odpovídající kvalitě, se tato práce bude věnovat pouze části území Československa, které dnes tvoří Českou republiku.

Hlavním cílem této diplomové práce je zhodnotit potenciální dopady nerealizovaného dopravního projektu na rozvoj území Československa. K dosažení hlavního cíle byly rovněž stanoveny cíle dílčí:

- Seznámit se se základní literaturou o teoretickém vztahu mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem.
- Získat klíčové informace o plánech rozvoje dopravní infrastruktury v ČSR po roce 1918 se zaměřením na Baťovu dálnici.
- Digitalizovat průběh plánované baťovy dálnice na území tehdejšího Československa.
- Empiricky ověřit potencionální vliv Baťovy dálnice na změny dopravní dostupnosti.

Prostřednictvím těchto cílů bylo dosaženo analýzy potencionálního vlivu výstavby této dopravní stavby na území Československa: byly analyzovány změny v dopravní dostupnosti specifikovaných sídel a analyzován byl rovněž vliv dálnice na ekonomicky aktivní obyvatelstvo zaměstnané v průmyslu, které bylo hlavní hnací silou ekonomiky tehdejší doby.

Tato diplomová práce je strukturována následujícím způsobem:

Teoretická část, která se zabývá diskuzí s literaturou a objasněním teoretického rámce této práce. Na tuto část navazuje metodická část, která formuluje postupy získávání a formy zpracování dat potřebných k vytvoření analytické části. Tato část se poté zabývá zveřejněním výstupů z geografických informačních systémů s diskuzí nad výsledky. V závěrečné části se dále nachází zhodnocení celé práce a kritické posouzení zvolených metod.

2. Teoretická část

Následující část práce se zabývá základními teoretickými rámci, souvisejícími s tématem této diplomové práce.

2.1 Význam a postavení dopravy v rámci geografie

Jirava (1994) uvádí, že doprava je vyvolaná funkce, která je odvozená z aktivit a činností člověka. Chvátal (2013) považuje dopravu za určité médium, které spojuje faktory výroby a spotřeby a vytváří tak komplexní prostorovou síť vazeb mezi výrobcí a spotřebiteli. Doprava ovlivňuje celou řadu složek krajinné sféry – environmentální, prostorovou organizaci infrastruktury a syntézu s ostatními složkami komplexních dopravních systémů Taaffe a Gauthier (1996). Postupem času se stala nepostradatelnou pro ekonomický a hospodářský vývoj, a tím pádem i vytváření zisků. S rostoucím ekonomickým vývojem společnosti roste i význam dopravy samotné. „Význam dopravy různých států (integrací, soustav) tedy odpovídá jejich ekonomické vyspělosti“ (Brinke 1999, s. 9). Postavení dopravy v rámci hospodářství dobře zachycuje Brinke (1999) konstatováním, že „doprava má v hospodářství specifické postavení, vyplývající z jejího charakteru

a funkce. Představuje samostatné výrobní odvětví, v němž se stejně jako v průmyslu a v zemědělství vytváří nová hodnota, i když ne ve formě nového produktu. Její produkce spočívá v přepravě zboží a osob, její výroba i spotřeba probíhají současně.“

Stejně jako většina pojmů, vědních disciplín a nauk je i doprava definována různými způsoby v závislosti na autorech. Například Berezowski (1975) definuje dopravu jako součást komunikace, což je činnost umožňující vzájemné působení složek při přemísťování lidí, materiálů, produktů, zpráv, informací aj. Komunikaci pak dále dělí na dva základní druhy, a to dopravu a spoje. Doprava je pak v tomto případě definována jako činnost, umožňující přemísťování osob, zvířat a věcí, zatímco spoje obstarávají výměnu zpráv a informací. Mezi těmito odvětvími však nelze vést přesnou hranici kvůli jejich úzkému vzájemnému propojení.

Za základní složky dopravy jsou považovány dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení. Tyto složky společně s druhy dopravy (pevninská, mořská, vzdušná) tvoří dopravu jako celek.

Doprava je obor lidské činnosti, který v poslední době prochází velmi dynamickým vývojem. Důvodů, proč tomu tak je, je mnoho. Jedním z těch hlavních je obrovský význam dopravy v každodenním životě obyvatel a provázanost dopravy s ekonomikou, průmyslem a zemědělstvím prakticky všech států světa. Právě doprava jako taková významně přispěla ke globalizaci, ke změnám v sídelních systémech měst a zefektivnění řady lidských aktivit. I přes nesporné výhody dopravy jsou tu i její stinné stránky, které taktéž významným způsobem ovlivňují každodenní život obyvatelstva. Této problematice se tato práce bude věnovat později.

Jak zmiňuje Brinke (1999), doprava má celou řadu specifických rysů. Především je to způsob využívání krajiny a přírodního prostředí jako přirozených dopravních cest, popřípadě jako prostředek pro zakládání umělých cest.

V rámci geografie se studiem dopravy zabývá především socioekonomická geografie. V ještě užším záběru pak geografie dopravy, jež je její součástí. „Ve srovnání s geografii průmyslu a zemědělství má geografie dopravy (a spojů) výraznější „geografický charakter“, který podmiňuje i její těsnější spojení se základními geografickými disciplínami“ (Brinke 1999, s. 5). Taaffe a Gauthier (1996) dělí geografii dopravy na popisnou, která se zabývá historií a definováním různých aspektů této disciplíny, a analytickou, předvídající budoucí vývoj a navrhuje úpravy stávajících dopravních systémů. Podrobně se geografii dopravy a problematice jejího vyčlenění v rámci geografických disciplín zabývá Rimmer (1986) a Hall (2010), který považuje geografii dopravy za ne zcela vyčleněnou v rámci socioekonomické geografie. Tvrdí, že je stále disciplínou značně popisnou, a klaní se k názoru, že by měla být disciplínou zaměřenou na analýzu a interdisciplinární propojenost.

2.2 Regionální rozvoj a doprava

Proč některé regiony rostou rychleji než jiné? Jaké jsou příčiny rozdílů v jejich vyspělosti? To jsou otázky, které v minulosti řešili především ekonomové a v dnešní době řeší stále častěji geografové, sociologové. Důvodem je uvědomění si závislosti regionálního rozvoje na prostoru (Dawkins 2003).

2.2.1 Základní východiska a teorie regionálního rozvoje

V oblasti popisu a systemizace jednotlivých teorií regionalizace se z českých autorů angažovali například Blažek s Uhlířem (2002), kteří tyto teorie velmi přehledně

sepsali a popsali jejich základní myšlenky. Zahraniční literatura má v této tematice mnohem bohatší historii a děl na toto téma vyšla celá řada; z některých tato práce taktéž čerpá. I když je práce zaměřena na individuální formu dopravy a nerealizovaný projekt z 30. let 20. století, je třeba si uvědomit, že kvalitu dopravního procesu ovlivňuje integrace a vazba jednotlivých druhů dopravy, které se podílejí na ekonomice regionu (Terenteva 2016). Vzhledem k tomu, že tato práce bude analyzovat vliv případné realizace stavby na zkoumané obce, je vhodné některé základní teorie související s regionálním rozvojem zmínit.

Problematika regionálního rozvoje je poměrně novou záležitostí, má jen asi 70 let. Definice regionálního rozvoje není zcela přesně dána, můžeme jej však chápat ve dvou základních přístupech, a to praktickém a akademickém (Wokoun, Malinovský a kol. 2008).

Definici praktického regionálního rozvoje uvádí (Wokoun, Malinovský a kol. 2008, s. 11), kdy „dle praktického chápání je regionálním rozvojem míněno vyšší využívání a zvyšování potenciálu daného systematicky vymezeného prostoru (území) vznikající v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využití přírodních zdrojů. Toto zvýšení a vyšší využití se projevuje v lepší konkurenceschopnosti soukromého sektoru, životní úrovni obyvatel a stavu životního prostředí apod.“ Potenciál regionu pak může být charakteru humánně-geografického (např.: HDP na obyvatele, vzdělanostní struktura, míra nezaměstnanosti apod.) nebo fyzicko-geografického (např.: nerostné suroviny, kvalita životního prostředí aj.).

Akademický přístup pak chápe regionální rozvoj jako „aplikaci nauk, zejména ekonomie, geografie a sociologie, řešící jevy, procesy, vztahy systematicky vymezeného prostoru (území), které jsou ovlivněny přírodně-geografickými, ekonomickými a sociálními podmínkami v daném regionu“ (Wokoun, Malinovský a kol. 2008 s. 11).

Pojmy objevující se v teoriích regionálního rozvoje jsou mobilita, náklady na dopravu a dopravní dostupnost (neboli akcesibilita) a dopravní obslužnost. Každá teorie vnímá tyto pojmy odlišně, přikládá jim odlišné vlastnosti, důležitost a celkově s nimi pracuje různými způsoby.

Dopravní dostupnost je v obecném smyslu definována jako obtížnost nebo naopak snadnost, s níž mohou být z jistého místa dosahovány určité aktivity. Její úroveň je závislá na řadě faktorů – často hovoříme o takzvaných komponentech, kterými jsou:

dopravní, geografický, časový a individuální komponent (Seidenglanz 2011). Rietveld a Bruinsma (1998) chápe dostupnost jako potenciál příležitostí pro interakci. Na téma dopravní dostupnost vznikla celá řada studií; výzkumem a aplikací modelů dostupnosti se podrobněji zabývá například Hudeček (2008). Dopravní dostupnost se zpravidla zkoumá k předem danému středisku.

Dobrá dopravní dostupnost je fenomén, kterému byl v teoriích regionálního rozvoje přisuzován velký a hlavní pozitivní vliv. V mnoha případech však došlo k přecenění významu dopravní dostupnosti, což mělo za následek slabé výsledky aplikace těchto teorií. Za zmínku stojí například teorie Perrouxe – abstraktní vnímání prostoru, kde je vzdálenost vnímána jako intenzita ekonomických vazeb (Blažek, Uhlíř 2002). Například výzkum Kotavaara a kol. (2012) sledoval změny v počtu obyvatel v malých regionech Finska a dokázal, že vyšší akcesibilita byla spojena s vyšší rychlostí růstu populace.

Dopravní obslužnost je součástí dopravní dostupnosti, v níž se jedná o sledování dostupnosti frekvenční, tedy konektivity (součtu dopravních spojů mezi místy). V těchto případech se vychází ze spojů veřejné hromadné dopravy.

Mobilita je základní charakteristikou ekonomické aktivity, jelikož představuje základní potřebu pohybu z jednoho místa do druhého (Chvátal 2013).

Mezi jednu z nejznámějších teorií z období 17. století patří Christalerova teorie centrálních míst, která vznikla na základě práce Von Thüna. Základ tvoří síť šestiúhelníků, jejichž středy tvoří centra – od základních v každém šestiúhelníku po centra vyšších řádů, která slouží jako centrum více šestiúhelníků. Tato teorie se řadí mezi teorie neoklasické – jejichž ideou bylo přemístování dělníků za prací, k nalezištím surovin (Blažek, Uhlíř 2002). Kvůli velkému zjednodušení a opomenutí řady vstupních faktorů však bylo od těchto teorií postupně upuštěno.

Dopravní náklady a jejich vliv na regionální rozvoj byl jedním z hlavních témat skupiny jádro – periferie. Velký význam dopravním nákladům přisuzovaly také gradualistické teorie. Dělbá práce a postupná specializace je tedy výsledkem rozvoje dopravy a obchodu. Na druhou stranu například North ve své teorii exportní základny uvádí, že díky poklesu dopravních nákladů v rozvinutých zemích došlo ke zvýšení mobility výrobních faktorů a ty působí jako hlavní mechanismus vyrovnávání meziregionálních rozdílů. Ve své podstatě tak North odmítá gradualistické teorie, které

podle něj řadu věcí nevysvětlují, například příčiny a změny růstu či postupné rozvíjení regionu uvnitř, namísto vnějšího impulzu (Blažek, Uhlíř 2002).

V dnešní době se teorie regionálního rozvoje zaměřují na poměry mezi investicemi do infrastruktury a do výroby. Postupně začíná převažovat názor, že základním předpokladem pro fungování ekonomiky rozvoje je nerovnováha, která tak podněcuje zaostalejší regiony. Regiony jsou vnímány jako vzájemně provázané, nodální. Hoover a Giarratani (1985) říkají, že nodální regiony mají dvě charakteristiky – za první jsou funkčně integrované (výměna komodit, pracovníků aj. je více intenzivní uvnitř regionu než mezi dvěma regiony) a za druhé, že aktivity uvnitř regionu jsou směřovány do jednoho hlavního bodu, jenž získává dominanci.

Současné zahraniční teorie vnímají vliv infrastruktury na regionální rozvoj sporně, až negativně, např. Gauthier (1970), Rephanna (1994). Naopak teorie z českého prostředí vnímají vliv dopravní infrastruktury spíše kladně, s odůvodněním, že lepší dopravní infrastruktura znamená teoretické zmenšování vzdálenosti mezi regiony, a tím pádem by mělo docházet i ke snižování rozdílů mezi regiony. Hlavním předmětem rozdílného rozvoje regionů tak nejsou vnější, ale naopak vnitřní faktory, které jsou specifické (Blažek 2009).

Problematika regionálního rozvoje má na našem území poměrně krátkou tradici. Jak zmiňuje Blažek, Uhlíř (2002), problematika regionálního rozvoje a regionální politiky se dostává do popředí zájmu politiků a různých odborníků až od 90. let 20. století. Ve své knize také poukazují na problém, kterým trpěla naše republika při svém vzniku. Při svém vzniku v roce 1918 trpělo tehdejší Československo extrémními regionálními rozdíly, protože vykazovalo mimořádně výrazný západovýchodní gradient socioekonomické vyspělosti. Západní části, koncentrující značnou část hospodářského potenciálu Rakouska – Uherska, byly mnohem více vyspělé než části východní, tvořené ekonomicky i sociálně slabým Slovenskem a Podkarpatskou Rusí, která patřila mezi nejzaostalejší regiony celé Evropy. Na téma rozdílné rozvinutosti jednotlivých regionů vytvořili zajímavou práci Motamed a kol. (2014), v níž poukázali na spojitost mezi dobrými předpoklady pro zemědělství a regionální rozvoj. Ve svých výsledcích zmiňují, že pokud je region obdařen úrodnou půdou a snadno prostupným reliéfem, bude v tomto regionu docházet k urbanizaci mnohem dříve než v jiných regionech. Dříve urbanizované regiony jsou pak logicky vyspělejší než regiony urbanizované později. Pokud by tato teorie byla vztažena na území tehdejšího Československa, byly by patrné určité souvislosti –

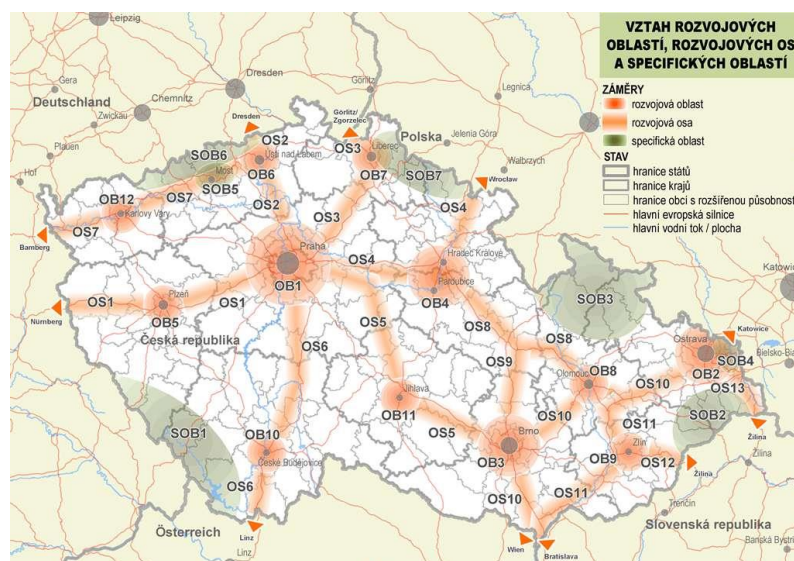
rovinatější a úrodnější půdy na západě Československa oproti hornatější východní polovině.

Na přelomu 80. a 90. let 20. století patřilo Československo ke státům s nejmenšími meziregionálními rozdíly v Evropě (Blažek 1996a, cit. v Blažek, Uhlíř 2002, s. 9). Tohoto výsledku bylo dosaženo jednak za cenu postupného zaostání vysoce rozvinutých regionů, ale také ztrátou Podkarpatské Rusi a změnou v geopolitické situaci po druhé světové válce. Důležitost dopravní infrastruktury na rozvoj regionů zmiňuje (Vančura 1994, s. 163): který konstatuje, že „Vliv dopravní infrastruktury – její existence či absence, stav a vývoj – na celkový rozvoj regionů je nesporný a historicky velmi dobře prokazatelný, a to ve všech oborech dopravy.“

2.2.2 Vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj

Rychlost vývoje ekonomiky z velké míry závisí na úrovni vývoje infrastruktury regionu (Terenteva 2016). V rámci dopravy a její souvislosti s regionálním rozvojem hovoříme o takzvaných rozvojových osách, rozvojových oblastech a specifických územích. Wokoun a Malinovský (2008) chápe rozvojové osy jako lineární prostorový útvar, propojující urbanizační oblasti nebo urbanizační centra s tím, že – „diferenciace urbanizačních os je založena na významové hierarchii odpovídajícího rozvojového a komunikačního směru, podle kterého urbanizační osa vznikla.“ Rozvojové oblasti, osy a specifické oblasti jsou přehledně znázorněny na následujícím obrázku (MMR 2015).

Obrázek 1: Znázornění rozvojových a specifických oblastí a rozvojových os na území ČR



zdroj: MMR ČR 2015

Vylepšení dopravní nebo vytvoření nové infrastruktury může mít pozitivní i negativní účinky. Terenteva (2016) však zmiňuje, že v mnoha případech samotné vylepšení nebo vytvoření nové dopravní infrastruktury není dostatečným impulzem pro rozvoj. Morgenroth (2010) tvrdí, že investice do dopravní infrastruktury mohou mít velmi malou návratnost, a to hlavně díky tomu, že vztah mezi investicemi do infrastruktury a ekonomickým růstem není lineární. Naopak je závislý na již vytvořené infrastruktuře, jak zmiňuje Bougheas a kol. (2000). To znamená, že při výstavbě nové infrastruktury tam, kde je již dopravní infrastruktura vytvořena, a která neomezuje růst regionu, dojde k malému návratu investic. Banister (2001) a Berechman (2012) rozdělují čtyři základní situace vztahu dopravy a ekonomického rozvoje na regionální úrovni podle pohybu na teoretické ose dostupnosti a ose dynamiky ekonomiky. Ekonomický růst není možné nastartovat pouze zlepšením v oblasti dopravní dostupnosti, ale nutně potřebujeme i náležité ekonomické a politické podmínky. Eddington (2006) tyto podmínky, jež mohou přispět k ekonomickému růstu, definuje. Jsou jimi zralost ekonomiky a kvalita dopravní sítě, stupeň efektivity řízení dopravní sítě a přítomnost dalších externích faktorů nutných pro růst a produktivitu, jako například dostupnost pracovní síly.

Kritický postoj ke korelaci mezi výstavbou nové dálniční sítě a s ní souvisejícím ekonomickým rozvojem regionu zaujímá Kurfürst (2000), který zmiňuje, že k šíření prosperity z rozvíjejících se středisek nemusí docházet automaticky. Holl (2011) to dokazuje na příkladu Portugalska, Španělska a jiných regionů.

Dělení vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj je různé, nicméně poměrně často je uváděno dělení dle Bruinsmy a Rietvelda (1998, cit. v Marada a kol. 2010, s. 21), kteří dělí vlivy na přímé a nepřímé. Vlivy přímé jsou samotné komunikace a vše, co souvisí s jejich údržbou a provozem. Jako pozitivní můžeme vidět nárůst zaměstnanosti v souvisejících oborech, jako je např. stavebnictví, či úsporu času související s novými cestami. Nepřímé vlivy jsou pak charakteristické dlouhodobým působením dopravy na samotný region, na jeho ekonomiku, chování obyvatel a domácností, lokalizaci firem aj.

Lakshaman (2011) zmiňuje, že vylepšená dopravní infrastruktura obvykle snižuje průměrný čas potřebný k cestování, náklady na přepravu, a tím pádem přispívá ke zlepšení dopravní dostupnosti. Tyto efekty vedou k tomu, že dochází ke snižování nákladů producentů na přepravu výrobků a u obyvatel ke zvýšení poptávky po zboží a službách.

Další dělení se pak týká efektů dopravy na regionální rozvoj. Tyto efekty se dělí na generativní a distribuční. Generativní efekt dává příležitost vzniknout novým aktivitám, jež se nachází v blízkosti dopravní infrastruktury. Tyto aktivity tak nejsou do tohoto prostoru přemístěny z jiné lokality. Přemístění aktivit z jiné lokality je případ distribučního efektu – přemístění činnosti z místa, kterému nová dopravní infrastruktura způsobila ztráty. V této lokalitě tak dochází k odsávacímu efektu (Bruinsma, Rietveld 1998, cit. v Marada a kol. 2008, s. 22).

Mezi často zmiňované pojmy, které souvisejí s výstavbou nové infrastruktury, patří efekt pumpy. Za „efekt pumpy“ se obecně považuje situace, kdy jádrové regiony (např. krajská města) zlepšením dopravního propojení odčerpávají z okrajových regionů ekonomické a sociální zdroje. Nová silnice tedy není pro region zárukou toho, že přinese ekonomický růst. Jde hlavně o to, jestli jsou novou infrastrukturou do regionu přitahovány nové firmy a jestli tato infrastruktura přinese firmám snížení nákladů. Dalším problémem výstavby nové infrastruktury je podle Kurfürsta (2000) to, že „stahují“ ekonomickou aktivitu z měst na zelenou louku, což ve finále snižuje pracovní možnosti v centrech měst.

V jiné literatuře můžeme nalézt dělení regionů na vyspělý a zaostalý, nebo také centrální a periferní. U vyspělého regionu je vyšší pravděpodobnost, že po výstavbě nové infrastruktury dojde ke zlepšení celkové ekonomické situace regionu. Naopak u venkovského, periferního regionu může dojít k odsávacímu efektu, jak popisuje Bray (1992). Firmy a obyvatelé mohou tento region opouštět ve prospěch regionu vyspělého.

Vančura (1994) rozděluje sledování vlivu dopravní infrastruktury na rovinu vnitroregionální, nadregionální a k regionu irelevantní. Irelevantní je v tomto případě míněn stav mezi cestou a oblastí, kdy trasa regionem sice prochází, ale nemůže se přímo podílet na jeho obsluze (tunelový efekt). Mezi tyto cesty patří dálnice a vysokorychlostní silnice, a to z důvodu limitace možných sjezdů a nájezdů na tyto komunikace.

Centru se silným regionálním významem nemusí vždy nová dopravní infrastruktura prospět a přinést mu další rozvoj; naopak se může začít rozvíjet slabší region. V této oblasti dochází k velké rozmanitosti výsledků vlivu dopravní infrastruktury. Z toho vyplývá, že pouhé zaměření se čistě na dopravní infrastrukturu je často zcestné (Morgenroth 2010).

2.3 Obecný vývoj silniční infrastruktury v Československu

Tato práce si neklade za cíl podrobný popis historie dopravy, avšak je důležité zmínit alespoň některá fakta a souvislosti, které se daného tématu týkají, aby bylo možné udělat kvalitní a fundované závěry. „Známe-li zákonitosti minulého vývoje, můžeme se správně orientovat v přítomnosti a předvídat budoucnost“ (Hons 1975, s. 9).

2.3.1 Historie silniční dopravy

Jednoduchý a ucelený přehled o historii dopravy vytvořil z našich autorů například Brinke (1999) ve svém Úvodu do geografie dopravy, dále pak Musil (1987) a ze zahraničních například Herbst (2006). Zmiňují, že doprava se stala součástí lidské společnosti již před naším letopočtem. „Využití tažné síly zvířat je epochálním přelomem v dějinách techniky, který základním způsobem ovlivňoval pozemní dopravu až do 19. století“ (Musil 1987, s. 14). Mezi první známky budování infrastruktury můžeme zařadit umělé vodní cesty vytvářené v Číně cca. 3000 let př. n. l. Prvotní stavby a „složitější“ formy dopravy se soustředily na plavbu. Využívána byla především pobřežní oblast Středozemního moře, Rudého moře a Perského zálivu. Pozemní doprava se v této době soustředila hlavně na stezky a neupravené cesty. Vývoji těchto prvotních komunikací a forem dopravy nejen na našem území se věnuje Musil (1987). Římská říše měla technicky nejdokonalejší silnice své doby, které ji samotnou přežily. Na mnoha základech římských cest stojí i některé současné silnice. Nejznámější silnicí světa je Via Appia z roku 312 př. n. l. (Herbst 2006). Velké geografické objevy poté otevřely nové možnosti spojení rozličných míst světa. Tyto objevy můžeme považovat za počátek mezinárodní dělby práce.

V rámci střední Evropy vznikaly obchodní cesty mezi 2. a 1. tis. př. n. l. a sbíhaly se na soutoku Berounky a Vltavy, kde v příznivé poloze vzniklo centrum pražského osídlení. Pro tehdejší osady bylo typické, že byly zakládány v blízkosti nalezišť nerostných surovin a obchodních cest (Lay 1992). Za nejdůležitější obchodní cestu této doby bývá považována Jantarová stezka. „Sít' dálkových obchodních cest z přelomu 9. a 10. stol. závisela především na možnosti průchodů horskými a lesnatými hraničními pásmy. Ze západu na východ vedla napříč Evropou přes Čechy například důležitá obchodní cesta z Řezna přes Prahu a Krakov až do Kyjeva“ (Musil 1987, s. 81). Rozvoj cest jde v dalších stoletích ruku v ruce s rozvojem měst. V 18. a 19. století došlo

k rozsáhlé výstavbě silnic, které měly v té době především vojenský a strategický význam.

Dalším milníkem ve vývoji dopravy je kapitalismus, vytvoření světového trhu a průmyslová revoluce. Roku 1769 J. Wattem vynalezený parní stroj znamenal novou éru ve vývoji dopravy. Nejdříve se začíná pára užívat v lodní dopravě, později její využití přechází i na pevninu. Roku 1825 je uvedena do provozu první veřejná parní dráha na trati Sockton – Darlington v Anglii.

Na našem území je význačná koněspřežná dráha České Budějovice – Linec, která byla první koněspřežnou železnicí na evropském kontinentu. Byla uvedena do provozu v letech 1827–1836 v trase České Budějovice – Linec – Gmunden a sloužila především nákladní dopravě soli z hornorakouské Solné komory do Čech (Svoboda 1968).

Další érou ve vývoji dopravy bylo vynalezení spalovacího motoru a jeho následné užití ve velkém měřítku. K počátkům této éry dochází na přelomu 19. a 20. století (Lay 1992). Důsledkem je zvýšení konkurenceschopnosti silniční a letecké dopravy na úkor dopravy železniční. Zvýšením komplexnosti dopravních systémů a prostředků dopravy dochází ke zvýšení provázanosti dopravy a jednotlivých složek světového hospodářství. Doprava tak získává ústřední roli v celosvětovém trhu.

V současné době je kladen důraz na individuální formy dopravy a zefektivnění infrastruktury. Čím dál větší důraz je také kladen na ekologické formy dopravy a omezení negativních vlivů na životní prostředí.

2.3.2 Vývoj silniční dopravy v Československu do roku 1948

V roce 1918 měly Čechy nejhustší silniční síť (684 m/km²) v Rakousko – Uhersku (Musil 1987). Po vzniku Československa roku 1918 je hlavní pozornost věnována především získávání evidenčních podkladů a vypracovávání programů, které měly pomoci přizpůsobit silniční síť novým poměrům. Jedním z hlavních problémů byl nedostatek finančních prostředků, proto mohlo k rozsáhlejším úpravám silniční sítě dojít až zhruba po prvních pěti letech trvání republiky. Naprostá většina silnic byla tvořena šterkovou vozovkou a jen asi 5 % délky silnic mělo vozovku dlážděnou (Kyncl 2006).

Tabulka 1: Délka silnic v ČSR v roce 1936 (km)

Roku 1936	Délka silnic v km					Na 100 km plošné výměry připadá km silnic	
	celkem	státních	zemských	okresních	jiných	celkem	státních
Republika	70 190	8 689	6 620	47 153	7 648	49,954	6,184
Čechy	37 132	4 431	23	32 678	-	71,323	8,512
Země Moravskoslezská	15 988	1 513	-	14 475	-	59,637	5,641
Slovensko	14 713	2 170	5 863	-	6 608	30,014	4,427
Podkarpatská Rus	2 357	575	734	-	1 040	18,681	4,561

zdroj: Baťa 1938, vlastní zpracování

Zájem o novou výstavbu a investování do silniční sítě se naplno rozvinul po nástupu silniční motorové dopravy. V období mezi lety 1919–1945 tak nedochází k budování nových silnic. Veškeré prostředky jsou naopak soustředěny na rekonstrukci a údržbu cest stávajících (Kyncl 2006). Pro tyto účely byl zřízen roku 1927 takzvaný I. silniční fond, který byl později upraven novelizací roku 1931 (PSPČR 1931).

Pro nově vzniklou republiku byl problémem i fakt, že za dob Rakouska – Uherska byly komunikace budovány převážně do center této monarchie, a to do Vídně a Budapešti. Republice tedy chyběla silniční „páteř“, komunikace, která by propojovala republiku v horizontálním směru.

I přes hospodářské krize ve 20. a 30. letech docházelo zpočátku na území Československé republiky k neustálému nárůstu automobilismu, především pak v českých zemích. Rozvoj výroby po první světové válce přispěl k ještě většímu navýšení požadavků na přepravní kapacity, což dále přispívalo k rozvoji silniční dopravy. Nárůst silniční dopravy měl ve finále za následek útlum dopravy železniční, avšak až mnohem později. Významná role železniční dopravy jak v přepravě osob, tak i nákladů, byla stále patrná. Krize v automobilové dopravě se nejvíce projevila až v roce 1933 – vysoké ceny pohonných hmot a narůstání daní mělo za následek hromadné odhlašování vozidel z provozu. Následky krize doznívají až do roku 1937, kdy se na území ČSR nachází již okolo 200 000 vozidel (Kyncl 2006).

V roce 1922 se v republice nacházelo něco kolem deseti tisíc motorových vozidel, v roce 1930 jich již bylo desetkrát více. Přesná čísla zmiňuje (Kyncl 2006, s. 35) „V roce 1925 je již v provozu 12 580 osobních automobilů a 10 870 motocyklů, rok na to již v Praze připadá 1 automobil na 100 obyvatel, v ČSR 1 automobil na 326 obyvatel. V roce 1928 se motorizace dále zvyšuje – 1 automobil připadá na 243 obyvatel a v roce 1929 je v ČSR evidováno celkem 78 099 motorových vozidel, z toho 32 127 osobních automobilů a 25 955 motocyklů.“ Na Slovensku byla situace podstatně horší. Roku 1922 se motorová vozidla počítala na pouhé desítky, ale pozvolným nárůstem se jejich počet vyšplhal na 9 071 roku 1930 (Bujnák a kol. 1932). Vývoj v dalších letech přehledně ukazuje tabulka publikovaná Baťem (1938, s. 106).

Tabulka 2: Vývoj motorizace v ČSR v letech 1932–1937

Roku	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Osobních	58 000	74 945	83 620	91 797	101 786	109 453
Nákladních a bus	33 600	32 486	33 032	33 559	34 552	
Motocyklů	39 000	45 115	50 265	57 029	65 659	55 856
Celkem vozidel	130 600	162 546	166 917	182 385	201 997	165 309*)
Jedno vozidlo na obyvatele	101	92	90	83	75	92
Obyvatel (v mil.)	14,886	14,977	15,056	15,127	15,184	15,242

zdroj: Baťa 1938, vlastní zpracování

Poznámka: *) „Nesoulad v číslech o motorizaci v ČSR vznikl proto, že dříve se prostě sčítávaly přírůstky motorových vozidel. Teprve v r. 1937 se začaly odčítávat vozy a motocykly vyřazené z provozu.“ (Baťa 1938, s. 106)

Otázka výstavby komunikace dálničního typu napříč Československem se vzhledem k nárůstu dopravy stávala stále aktuálnější. V roce 1935 dochází k vytvoření dvou nezávislých návrhů na výstavbu této komunikace. První návrh vypracovala Dopravní komise Československého regionálního ústředí (ČSRÚ).

Projekt pod názvem Národní silnice Plzeň-Košice plánoval vedení komunikace po ose Plzeň-Příbram-Humpolec-Kroměříž-Zlín-Banská Bystrica-Subotica-Dobšiná-

Košice o celkové délce přibližně 700 kilometrů (Slovík 2002). Předpokládanou trasu této komunikace můžeme vidět na obrázku 1 níže.

Obrázek 2: Mapa návrhu ČSRÚ (1935)



zdroj: dalnice.com (2008), vlastní zpracování

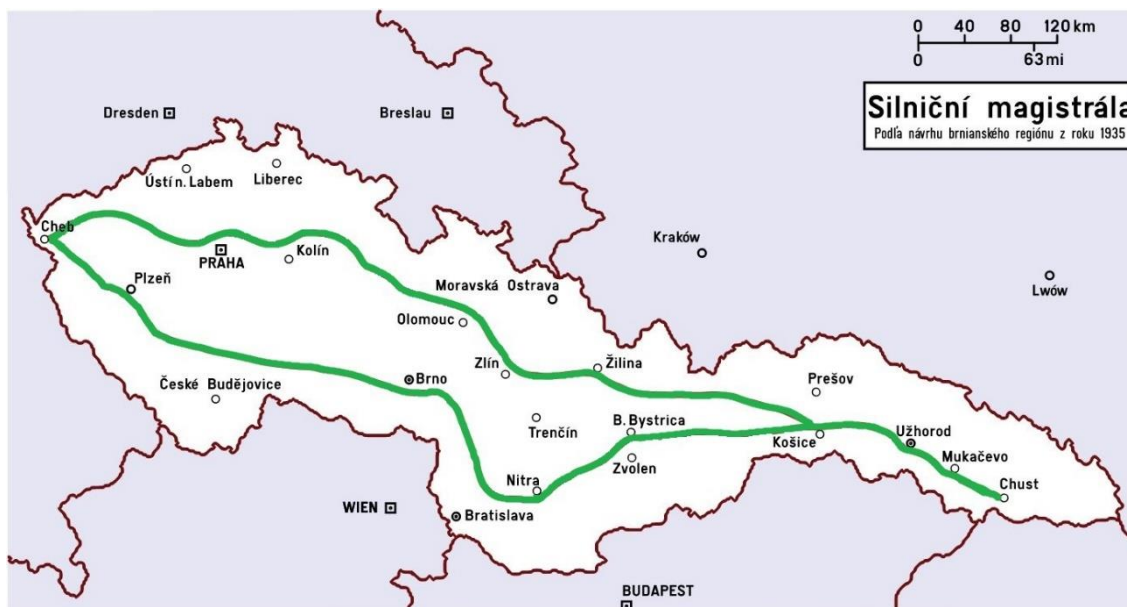
Druhý návrh byl vypracován brněnskými inženýry. Od Národní silnice Plzeň-Košice se odlišoval tím, že inženýři z Brna navrhli dvě větve komunikace, které začínaly v Chebu.

Severní větev měla pokračovat přes Karlovy Vary, Prahu, Hradec Králové, Olomouc, Zlín, Žilinu, Levoču a Košice a Jižní větev měla z Chebu vést k Plzni a odtud přes Písek, Brno, Hodonín, Trnavu, Nitru, Banskou Bystrici a Spišskou Novou Ves až ke Košicím, kde se měla napojit na severní větev (viz obrázek č. 2).

Košice měly v obou plánech významnou roli a počítalo se s nimi jako s důležitou křižovatkou, styčným bodem dvou plánovaných magistrál. Dále na východ měla pokračovat už jen jedna komunikace, a to na trase Košice-Michalovce-Užhorod-Mukačevo-Chust.

Celková délka obou komunikací měla být přibližně 2 000 km. Vzhledem k tomu, že šlo o dvě cesty, došlo by k pokrytí mnohem větší části území, než předpokládal návrh ČSRÚ, včetně Podunajské nížiny a Bratislavy. Značnou nevýhodou by však byla mnohem větší finanční náročnost tohoto projektu (Slovík 2002).

Obrázek 3: Silniční magistála podle návrhu brněnských inženýrů z roku 1935



zdroj: *dalnice.com (2008), vlastní zpracování*

Československá vláda nereagovala ani na jeden z těchto návrhů a nevěnovala dané situaci v oblasti komunikací patřičnou pozornost. Naopak se dále soustředila na zlepšování již stávající silniční sítě. Její rozvoj však v méně rozvinutých částech země zaostával.

V roce 1937 připadalo na 1 km² plošné výměry v Čechách 71,12 km silnic, v Moravskoslezské zemi 59,54 km, ale na Slovensku už to bylo jen 29,47 km a na Podkarpatské Rusi dokonce jen 18,70 km. Hlavně v Podkarpatské Rusi byla situace kritická, protože všechny tamní cesty měly severojižní charakter a obcí, které ležely od sebe jen pár kilometrů, bylo možno dosáhnout pouze obrovskými objížďkami. V té době byla na Podkarpatské Rusi ve výstavbě podkarpatoruská magistála, jež měla spojit Užok s Jasiňou a byla vedena v západovýchodním směru, tedy kolmo ke stávajícím komunikacím (Senát národního shromáždění ČSR 1938). „Inženýři však věděli, že k výstavbě musí dojít, neboť zkušenosti ze zahraničí ukazovaly, že přináší nejen oživení hospodářského života a zlepšení dopravní situace, ale že mají i význam strategický“ (Musil 1987, s. 187). První vládou schválené pokusy o vytvoření páteřní dálniční sítě ČSR proběhly v roce 1938. Realizace této páteřní dálnice však nebyla díky válečným událostem dokončena.

Události druhé světové války značně ovlivnily vývoj automobilového průmyslu na území tehdejšího Československa. Došlo k výraznému omezení civilní automobilové

dopravy a silniční síť tak sloužila především potřebám okupantů. Byla zabavována motorová vozidla, zpříšňovaly se podmínky prodeje benzínu aj. Během druhé světové války také dochází k zastavení rekonstrukcí na silnicích a přerušena byla i výstavba nových silnic a mostů. V závěrečných letech okupace a války došlo ke značnému poškození celkového stavu silnic. Velkou újmu ve výsledku způsobilo i pozastavení výstavby dálnice, jejíž stavba byla obnovena až v roce 1967. Roku 1971 se uvedl do provozu první úsek Praha – Mirošovice; celý úsek pak roku 1980. Po skončení války byla za potřeby rekonstrukce poškozených silnic a mostů (Kyncl 2006).

2.4 Hypotézy

- Holl (2011) na příkladu Španělska a Portugalska uvádí, že investice do infrastruktury nemusí vždy automaticky znamenat ekonomický růst v regionu, kterým prochází. Nutnost dalších faktorů pro ekonomický růst, kromě odpovídající infrastruktury, definuje Eddington (2006): jedná se o zdroje nerostných surovin, pracovní sílu, existující podniky. Z výše uvedeného se dá předpokládat, že pokud se v obcích přilehlých k plánované trase Baťovy dálnice nenachází tyto faktory, především pracovní síla, nedojde kromě zlepšení dopravní dostupnosti těchto obcí k dalšímu ekonomickému rozvoji těchto regionů.
- V pracích autorů, zabývajících se dopravní dostupností regionálních center České republiky, jako jsou například Marada (2010) a Kraft, Vančura (2009), dochází k logickému závěru, že hlavní centra České republiky jsou vzájemně velmi dobře dopravně dostupná, čemuž odpovídá i struktura dálniční sítě České republiky, která největší centra přímo spojuje. Vzhledem k velmi specifickému trasování Baťovy dálnice (důraz na propojení západu země s východem, bez očividné snahy o propojení hlavních center) lze předpokládat, že změna dopravní dostupnosti center země bude odlišná, především Prahy a Ostravy, které jsou od této dálnice značně vzdáleny, a Brna, které je jako jedno z hlavních center této dálnici nejbližší.

3. Baťova dálnice

Následující kapitola práce se věnuje osobě Jana Antonína Baťi a jeho myšlenkám o rozvoji Československého státu.

3.1 Osoba Jana Antonína Baťi

Jan Antonín Baťa se narodil 11. března 1898 v Uherském Hradišti. Byl nevlastním bratrem Tomáše Baťi, po jehož smrti v roce 1932 převzal kožedělný podnik ve Zlíně. Ve svém podnikání i ostatních činnostech uplatňoval nejmodernější organizační metody i nejnovější technologie své doby (Lídl, Janda 2006).

Jeho nejznámější knihou, až by se dalo říci studií, je kniha s názvem: „Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“, ve které se zabývá rozsáhlými hospodářskými a strukturálními změnami v tehdejším Československu. Snaží se zde o komplexní zachycení celkového stavu ekonomiky a překládá řadu myšlenek a plánů na rozvoj a využití potenciálu tehdejšího Československa. Dne 13. března 1939, vědom si německé okupace, opouští spolu se svým nevlastním synovcem Tomášem republiku a odchází do Brazílie, kde se opět věnuje podnikání. Jedním z největších stavitelských úspěchů Jana Antonína Baťi v zahraničí je most přes řeku Paraná, spojující brazilské státy Mato Grosso a São Paulo. Most byl vyprojektován inženýry Jana Antonína Baťi a výstavbu realizovala brazilská vláda. Pozvání ke slavnostnímu otevření přišlo Janu Antonínu Baťovi v době, kdy byl těžce nemocný. Zemřel 23. srpna 1965 v Brazílii právě v den, kdy se nový most slavnostně otevíral (Kuslová 2007).

Obrázek 4: Jan Antonín Baťa



zdroj: batastory (2011)

3.2 Hlavní myšlenky Baťovy dálnice

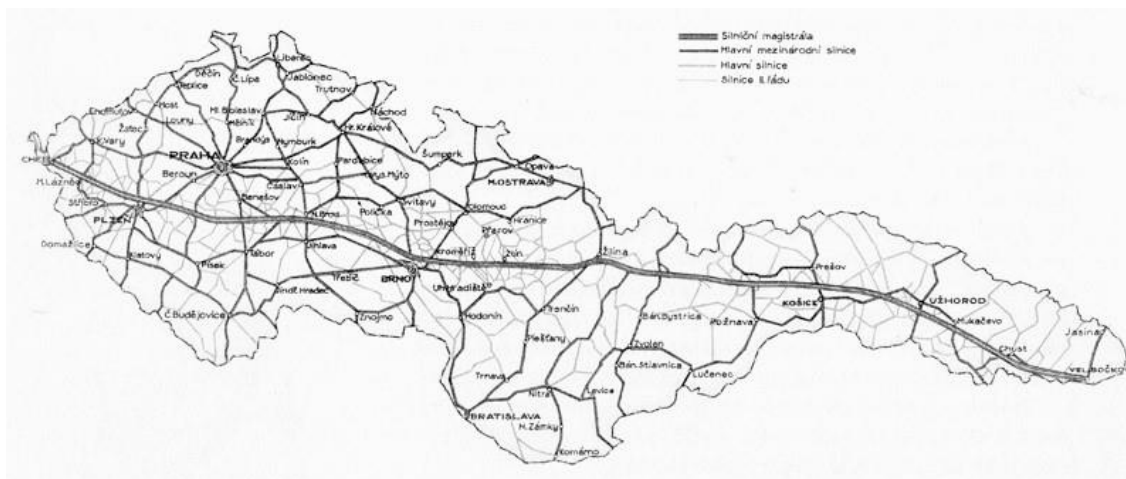
O prvních myšlenkách vybudování dálničních tahů na našem území se tato práce věnuje v kapitole 2.2.2. Ve zkratce šlo o dva odlišné záměry, které měly za úkol propojit československé území v horizontálním směru. I když byly tyto návrhy přijaty veřejností příznivě, vláda je odmítla.

Oživení této myšlenky přinesla výše uvedená kniha J. A. Bati, *Budujeme stát pro 40 000 000 lidí*, v níž se věnuje nejen dopravním aspektům rozvoje tehdejšího Československa. Tato publikace je jedním z nejdůležitějších zdrojů o tomto odvážném plánu. Většina ostatních článků či publikací z této knihy přímo čerpá nebo na ni odkazuje.

Z pohledu této práce je v knize nejdůležitější kapitolou pojednání o dopravě. Za nutnou podmínku je zde považováno vybudování moderní dopravní sítě s využitím všech druhů dopravy. Silniční páteří státu, který má velmi specifický horizontálně protáhlý tvar, se má stát silniční magistrála ve směru Cheb – Velký Bočkov.

Vzhledem k tomu, že byl projekt schválen ministerstvem veřejných prací i ministerstvem národní obrany, znamenalo to změnu postoje vlády k otázce silniční magistrály na našem území (Lídl, Janda 2006).

Obrázek 5: Návrh silniční magistrály podle J. A. Bati



zdroj: Budujeme stát pro 40 000 000 lidí (1938)

Na obrázku č. 5 můžeme vidět Baťův návrh silniční magistrály, společně s hlavními silnicemi v její blízkosti, které na tuto magistrálu navazují.

Sám Baťa si roku 1938 uvědomoval různorodost hlavních regionů Československa, a to Čech, Moravy, Slezska a Podkarpatské Rusi. Ve své knize popsal

problémy těchto regionů následovně. „Podívejte se na mapu těchto zemí. Vidíte, že jsou všechny od sebe odděleny horami, které jen tu a tam dovedla prorazití řeka nebo železnice. Podívejte se na způsob života jejich obyvatelstva. Vidíte, že jsou od sebe rozdílné nejen tím, jak lidé v nich žijí, nýbrž i naprosto rozdílnou úrovní kulturní. Vedle míst, kde obyvatelstvo žije skutečně na úrovni roku 1938, jsou tu místa, která žijí ještě na úrovni 1838 a bohužel také 1638“ (Baťa 1938, s. 11).

Baťa viděl v Československu velký, ale nevyužitý potenciál. Zmiňuje se o krajích, které mají nadbytek nerostných surovin, avšak nejsou schopny je vyvážet, nebo o krajích kde se vyrábí moderní průmyslové stroje, které se však nemohou dostat do těchto zaostalých míst, protože lidé v nich na ně nemají prostředky. V těchto úvahách často naráží na problém nedostatečně vyvinuté silniční sítě: „Země, které na mapě spojuje jednotná forma Československého státu, nejsou dosud jednotným státem ve smyslu živého, tj. dokonale spojeného celku. Země Česká, Moravskoslezská, Slovenská a Podkarpatoruská jsou sice údy jednotného živého organismu, spojení těchto jednotlivých údů je však přiškrceno. Toto přiškrcení brání jednotnému a zdravému krevnímu oběhu“ (Baťa 1938, s. 12).

Baťovy představy o Československu byly opravdu velkorysé. Dokázal si je představit jako jednu z hospodářsky nejrozvinutějších a nejbohatších zemí Evropy. Československé země považoval za bohaté na přírodní dary. Nutností je podle něj jednota a vytvoření opravdového jednotného státu. Předpokládal, že je Československo bez problémů schopné uživit až 40 milionů lidí a je možné několikanásobně zvýšit těžbu nerostných surovin (Baťa 1938).

Z výše uvedeného je jasně patrné, jak velký důraz kladl Baťa na dopravu. Tato práce pojednává především o Baťově dálnici – významné komunikaci v rámci silniční dopravy. Baťa však považoval za důležité i ostatní druhy dopravy, jak železniční, tak vodní a ve své knize zmiňuje úpravy, které jsou v těchto ohledech nutné udělat za účelem správného propojení jednotlivých složek dopravy. Stejně tak jako výstavba magistrály ze západu na východ je zmiňována výstavba železniční tratě a vodních cest spojujících velká centra státu (Baťa 1938).

3.3 Podrobná specifikace Baťovy dálnice

Směr této komunikace je znázorněn na obrázku č. 5. Tato silniční autostráda měla být vystavěna ve směru Cheb, Mariánské lázně, Plzeň, Příbram, Vlašim, Německý Brod, Žďár, Tišnov, Brno, Vyškov, Zlín, Žilinu, Ružomberok, Liptovský sv. Mikuláš, Poprad, Kapušany, Užhorod, Mukačevo, Chust a Slatin.

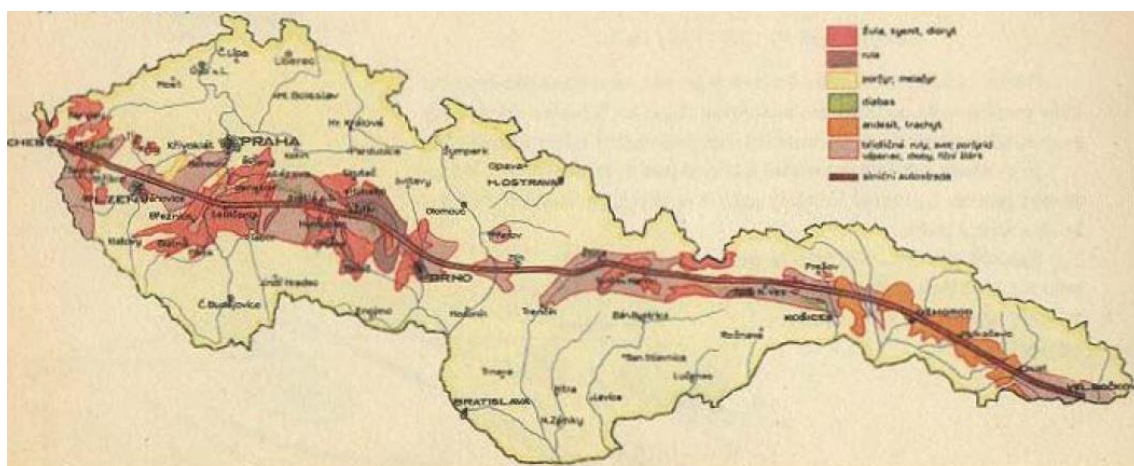
Silnice měla být provedena podle nejmodernějších požadavků na moderní silniční dopravu a měla být konstruována tak, aby vyhovovala i dopravě v budoucnosti. V rámci Československa bylo myšlenkou propojit jednotlivé regiony, a tím docílit jejich sjednocení. Silnice by zároveň měla i nadnárodní význam – tvořila by spojnici mezi západními zeměmi a směřovala by dále až k Černému moři. Byla by komunikací, která by jako jedna z prvních prorazila přírodní hradby mezi jednotlivými regiony Československa. Délka silnice byla vypočtena na 980 kilometrů a čas, který by byl potřebný na její překonání z jedné strany na druhou, byl odhadnutý na zhruba 11 hodin. Nová silnice by měla být vystavěna na zcela nových místech, kudy dříve žádná silnice nikdy nevedla.

Baťa si představoval, že by se se stavbou mělo začít již v roce 1938. Při dokonalé organizaci by měla být magistrála hotova za 3 roky, což by bylo nevídané. Přesná trasa, kudy magistrála povede, se rozhodne v rámci potřeb na obranu státu. Silnice povede horizontálním směrem, zatímco ostatní hlavní silnice vybudované již za Rakouska-Uherska severojižním směrem budou tvořit hlavní žebra této páteřní komunikace.

Silnice Cheb – Velký Bočkov byla projektována jako dopravní linka prvního řádu pro motorovou dopravu. Celková šířka byla projektována na 16 metrů – dvě vozovky o šířce 6 metrů, zařízené pro jednosměrný provoz. Uprostřed zelený 2 metry široký pruh a po stranách krajnice široké 1 metr. Maximální předpokládaná rychlost byla stanovena na 120 km/h. Spádové poměry a záhyby byly přizpůsobeny potřebám rychlé motorové dopravy. Nejmenší poloměr byl projektován na 300 metrů a stoupání nejvýše 7 %. Povrch vozovky by byl vybudován z různých materiálů, jako beton, kostky nebo asfalt v závislosti na tom, který z nich je stavbě nejbližší (Baťa 1938).

Následující obrázek zobrazuje výskyt surovin potřebných pro výstavbu silnice. Jak můžeme vidět, potřebné suroviny se nachází takřka po celé délce plánové komunikace. Mezi hlavní suroviny se řadila především žula, vápenec, písky aj.

Obrázek 6: Oblasti výskytu potřebných surovin ke stavbě kolem plánované magistrály



zdroj: Baťa 1938

Na stavbě komunikace by se podíleli především nezaměstnaní, kteří by byli umístěni v takzvaných pracovních táborech. Aby byla tato myšlenka možná, byla by nutná úprava zákona, která by nezaměstnaným dávala povinnost na této stavbě pracovat. Baťa předpokládal, že řada zaměstnaných v místě stavby dálnice by se v přilehlých oblastech poté usadila a využívala by tak služeb nově vzniklé dopravní tepny.

Z dalších technických specifikací zmíněných v Baťově knize víme, že křižovatky měly být mimoúrovňové, aby nerušily plynulý provoz na silnici. Zároveň s vybudováním dálnice by došlo i k vybudování sítě zařízení starajících se o správu této komunikace a poskytujících služby motoristům (čerpací stanice, opravy aj.). Myšleno bylo i na schopnost cestování po dálnici za každé povětrnostní situace. Silnice měla být odvodněna a tam, kde hrozily závěje, měly být vysázeny živé ploty.

Dle propočtů měl 1 km magistrály vyjít na asi 2 miliony Kč. Současnou hodnotu dostaneme vynásobením zhruba 10x až 15x (Lídl, Janda 2006). Rozpočet pro celou komunikaci tak byl 2 miliardy Kč, z čehož 70 % této částky měly tvořit mzdy. Přepokládaný počet zaměstnaných vyčíslil Baťa (1938, s. 37) následovně: „Jaký význam má tento podnik v boji proti nezaměstnanosti, poznáte z toho, že při dvouleté stavbě zaměstná ročně 108 000 dělníků po 58 000 pracovních dní. Přímé mzdy, vyplacené při stavbě a při dodávce materiálu, by zajistily obživu asi 500 000 lidí.“

Vypůjčený kapitál a udržování provozu by se hradilo z poplatku za ujetý kilometr po této magistrále. Poplatek měl být stanovený tak, aby motorista ušetřil úsporou pohonných hmot a snížením opotřeбенí svého vozidla (Baťa 1938).

J. A. Baťa společně se svými spolupracovníky odhadnul i celkový přínos dálnice pro své okolí. Předpokládali, že komunikace zasáhne po celé její délce pruh území s minimální šířkou 40 kilometrů. Při hustotě obyvatel 110 na 1 km² tak tato magistrála ovlivní hospodářský život asi 4 400 000 lidí, tedy asi jednu třetinu obyvatel.

Financování celé stavby bylo naplánováno následovně: dojde k založení akciové společnosti s kapitálem 100 milionů Kč, která bude mít právo vypsát půjčku na 2 miliardy Kč. Zúročení této půjčky bude 4 % ročně, tedy 80 milionů Kč ročně a převezme ji stát. Ten bude získávat peníze na zvýšených daňových obnosech obyvatelstva, vyvolaných provozem, a ušetří na placení příspěvků v nezaměstnanosti. Amortizace půjčky 2 % ročně převezme společnost sama. Úroková povinnost státu se ročně bude o tato 2 % snižovat, až po 50 letech zanikne úplně (Baťa 1938).

V poslední kapitole věnované nové magistrále se Baťa zabývá výhodami, které přinese, co se týče rychlosti, úspory času a pohonných hmot. Úsporu času přehledně zobrazuje tabulka 3.

Tabulka 3: Analýza úspory času při cestování po autostrádě alias dálnici

	na autostrádě		na běžné silnici
	prům. rychl. 119 km/h	prům. rychl. 71 km/h	prům. rychl. 71 km/h
trvání jízdy	74 min	124 min	136 min
úspora času	62 min = 47 %	12 min	
zvýšení rychlosti	48 km/h = 68 %		
nejnižší rychlost	110 km/h	65 km/h	0 km/h
nejvyšší rychlost	130 km/h	127 km/h	75 km/h

zdroj: Baťa 1938, vlastní zpracování

Z tabulky je patrná výrazná úspora času při cestování po nové magistrále, a to především díky vyšší možné průměrné rychlosti, kterou tato komunikace umožňuje.

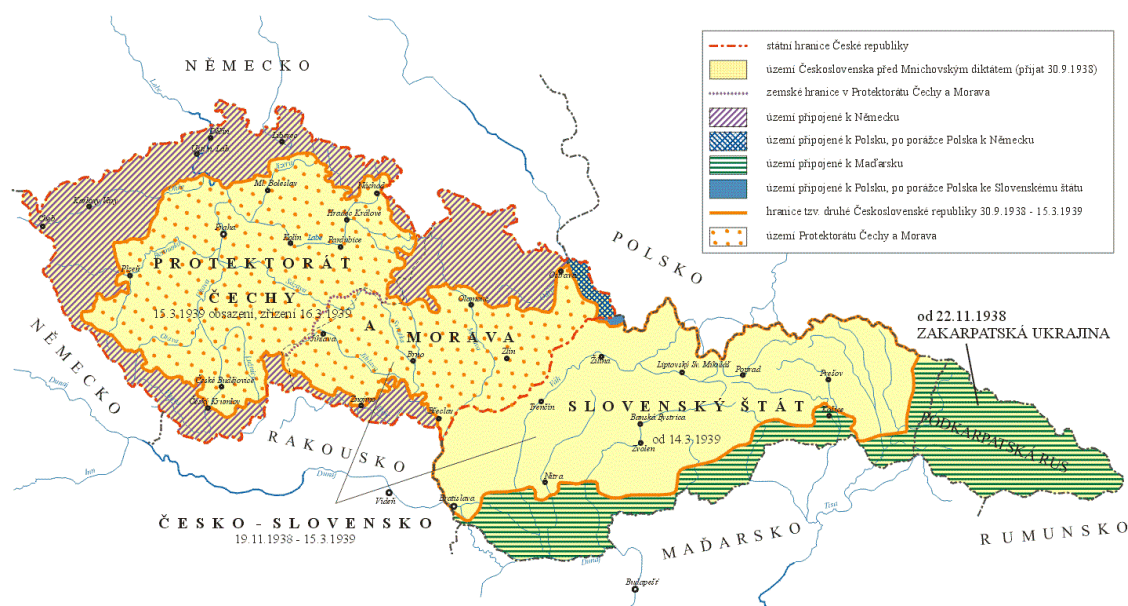
Z Baťovy knihy je patrné, že dle Bati samotného nemá plánovaná dálnice prakticky žádné negativní dopady a přináší pouze hospodářský rozmach, nové pracovní příležitosti a zrychlení dopravy. Ve své studii se však nezabývá dopady stavby na prostředí, kterým má procházet. Jednak to v době, kdy docházelo k návrhu stavby, nebylo

v popředí zájmu, jako je tomu například dnes, a jednak byla výstavba podobné komunikace pro Československo považována za nezbytnou. Je však možné, že i tato problematika byla brána v potaz týmem odborníků zabývajících se plánováním stavby.

3.4 Historie Baťovy dálnice a konečná podoba dálniční sítě do roku 1948

Baťova dálnice byla smělym plánem, jak vyřešit neutěšenou situaci málo vyspělé dopravní infrastruktury v Československu. Historické události však stály v cestě tomu, aby se tak stalo. Mnichovská dohoda z 30. září 1938 znamenala postoupení značné části československého území Německu. Další území muselo Československo postoupit po 2. listopadu 1938, kdy se uskutečnila Vídeňská arbitráž. Nejen dopravní infrastruktura tak byla značně okleštěna a z pohledu na obrázek č. 7 je jasné, že k realizaci původního plánu J. A. Bati nemohlo dojít.

Obrázek 7: Územní ztráty v důsledku mnichovské dohody a vídeňské arbitráže



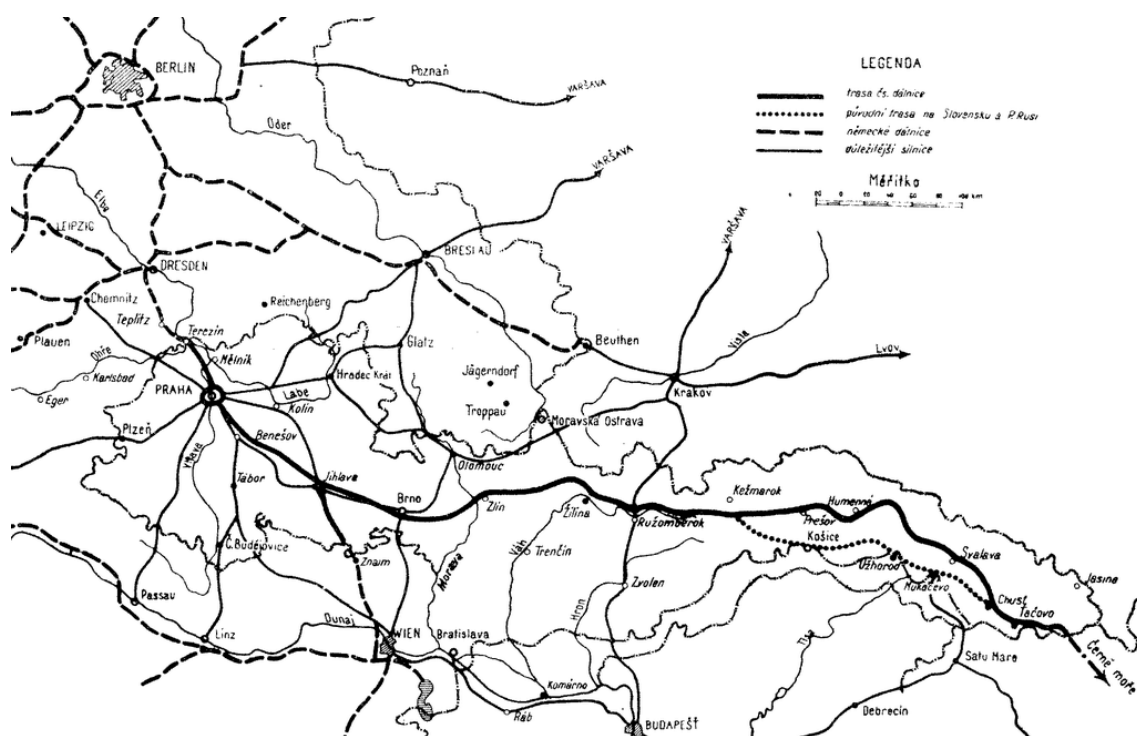
zdroj: ceskatelevize (2016)

I přes tato omezení dochází roku 1938 ke schválení velkých dopravních staveb. Jednou z takových je i magistrála Praha – Velký Bočkov, jejíž trasa se musela upravit podle současné státní hranice. Oproti magistrále plánované J. A. Batěm se značně liší, především její část na území Čech.

Jak je známo z předešlých kapitol, původní dálnice vedla jižně od Prahy a severně od Brna, kde pokračovala dále na východ. Magistrála, na které začaly práce po roce 1938, však začínala v Praze, kde vycházela z pražského okruhu a pokračovala směrem na Brno, jež míjela na jeho jižní straně (viz obrázek č. 8.).

Vzhledem k nešťastnému načasování nedošlo k vytvoření žádných podrobnějších plánů na výstavbu Baťovy dálnice; podrobné plány byly vytvořeny pro dálnici začínající v Praze. O přesné trase Baťovy dálnice je toho známo velmi málo. Více se tomuto problému bude práce věnovat v metodické části.

Obrázek 8: Mapa tzv. úředního návrhu Česko-slovenské dálnice z r. 1938 (před odtržením Slovenska)



zdroj: *Technický obzor* (1939)

19. listopadu 1938 je podepsána dohoda mezi vládami Československa a Německa o stavbě německé autostrády z dnešní Wroclawi (Polská republika) přes území našeho státu do Vídně a s naší dálnicí by se křížila u Brna. Touto dohodou byla podmíněna záruka hranic našeho okleštěného státu (Lídl, Janda 2006).

Po ztrátě samostatnosti se opět znovu rozhodovalo o postupu plánování českých silnic. Velkou změnou byla úprava technických parametrů našich budoucích dálnic. Vzhledem k tomu, že se mají stát součástí německé silniční sítě, musí být navýšena maximální rychlost ze 120 km/h na 160 km/h, z čehož vyplývají další technické změny.

Zvětšení celkové šířky, snížení sklonitosti a zvýšení poloměrů zatáček. Do sklonu 4,5 % má být povrch vozovky tvořen betonem (asi 75 % délky dálnice), při sklonu větším než 4,5 % má být povrch vozovky dlážděný. Předpokládaný začátek stavebních prací má být uskutečněn 2. května 1939. Některé úseky dálnic mají být uvedeny do provozu do 30. října 1940. Pro splnění termínu bylo nutné, aby na každém pěti kilometrovém úseku bylo zaměstnáno 600 osob. Řada firem, která se účastnila výstavby nových silnic, se podílela i na výstavbě pohraničního opevnění. Jedním z prvotních problémů byl nedostatek pracovních sil. Místo 600 osob pracovalo na daných úsecích 150–200 osob, což bylo způsobeno prací dělníků v protektorátu a také nedostatečné mzdové podmínky. Tyto problémy se snažila vláda v dalších letech vyřešit (Lídl, Janda 2006).

Během druhé světové války práce na dálnici ustává. Ke stále přetrvávajícímu problému nedostatku pracovníků přibývá problém nový a poměrně zásadní, který výstavbu značně zpomaluje. Je jím nedostatek kvalitní konstrukční oceli, která se postupem času uděluje pouze na příděl.

Pokračování dálnice směrem na východ je velice komplikované kvůli problematickému reliéfu území. Dálnice by měla vést jižně od Zlína po jižních svazích Vizovických vrchů a poté přejít na Slovensko v Lyském průsmyku. Vzhledem k terénní a geologické obtížnosti území však nešlo najít trasu, která by byla ve zmíněném úseku technicky proveditelná. Po zohlednění enormního nárůstu stavebních nákladů na rozestavěném úseku v Chříbech dochází k okamžitému zastavení projekčních i stavebních prací na východ od Brna. Veškeré stavební práce se tak soustředí na trasu Praha – Brno. Dá se předpokládat, že na podobné problémy by stavitelé narazili i při výstavbě Baťovy dálnice, která měla na východ od Brna vést obdobným směrem. V červnu roku 1940 byly práce na tomto úseku částečně obnoveny (Lídl, Janda 2006).

Ve 40. letech dochází k celkovým problémům s výstavbou dálnic. Problémy jsou s dodávkami oceli, cementu a v neposlední řadě pracovních sil. U řady již dokončených úseků jsou podle německých představitelů nalezeny nedostatky, které je třeba v dalších stavebních pracích odstranit.

Záhy musela být v roce 1942 výstavba úplně zastavena. To již bylo rozestavěno celkem 73 km dálnice na našem území, asi 30 km sudetské dálnice a několik desítek kilometrů Exteritoriální dálnice. Na pražském okruhu byl rozestavěn jen nepatrný

zlomek. Další plánované dálnice z Prahy přes Plzeň, Ústí, České Budějovice a Hradec Králové, všechny vedoucí do Německa, se již nestačily ani rozestavět (Slovík 2001).

Po válce nedochází k okamžitému obnovení prací na rozestavěných dálnicích. Určité pokusy pokračování ve výstavbě probíhají mezi Prahou a Brnem. Německé dálnice pro naše území ztratily význam a dělníci se na ně již nevrátili. Řada staveb zůstala na svých místech do dnešní doby, nevyužita slouží jako torza a připomínka na projekty doby minulé. Často jsou právě tato torza mylně považována za pozůstatky Baťovy dálnice, k její výstavbě však nikdy v původním záměru nedošlo, a tak po ní nemohla žádná torza zůstat.

Roku 1950 přichází rozhodnutí o definitivním zastavení stavby i pro zbývající dálnici mezi Prahou a Brnem. Automobilový provoz byl po válce malý a finanční prostředky byly v té době potřeba hlavně na obnovu válkou zničené infrastruktury a domů, takže dálnice se v naší republice staly zbytečným přepychem (Slovík 2001).

K obnovení výstavby dálnice mezi Prahou a Brnem dochází až v roce 1967 a stává se z ní dnešní dálnice D1.

4. Metodika práce

Následující část práce se bude věnovat metodám získávání a zpracování dat, ze kterých byly posléze vytvořeny závěry této práce.

První částí analytické kapitoly této práce je vytvoření modelu dostupnosti prostřednictvím síťové analýzy v geografických informačních systémech. Silniční síť je v tomto případě reprezentována body, uzly a liniemi. Čím vyšší je počet spojení k danému uzlu, bodu, tím více roste jeho důležitost v rámci hierarchie (Brinke 1999). Právě na modelech dopravní dostupnosti lze dobře pozorovat účinky výstavby nové infrastruktury, a jak tato výstavba ovlivnila dopravní dostupnost důležitých center v rámci regionu.

Model dopravní dostupnosti bude vytvořen pro následující města: Praha, Brno, Ostrava a Plzeň. Byla zvolena z důvodu, že vzhledem ke svému počtu obyvatel tvořila významná centra jak v období kolem roku 1930, tak je tvoří i v dnešní době, a jsou rozmístěna napříč celou Českou republikou.

Tabulka 4: Počet obyvatel zkoumaných měst

	1930	2011
Praha	848 823	1 268 796
Brno	264 925	385 913
Plzeň	114 704	170 322
Ostrava	125 304	296 224

zdroj: historický lexikon obcí, czso.cz, vlastní zpracování

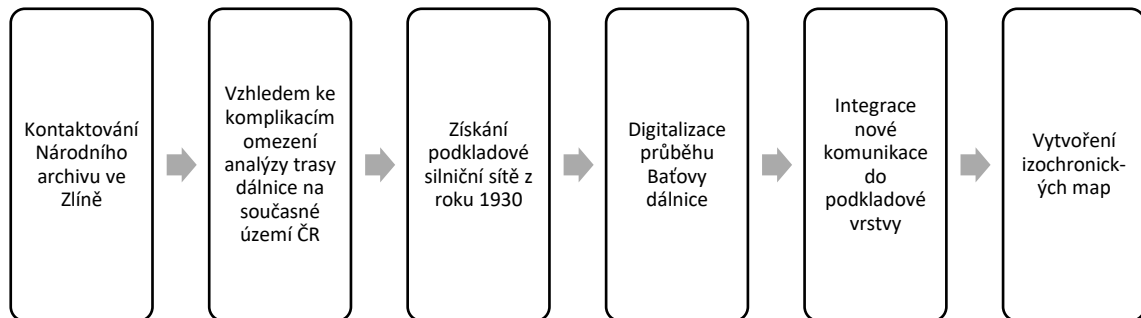
4.1 Průběh získávání podkladů a příprava dat

Jak již bylo zmíněno v teoretické části, o Baťově dálnici existuje překvapivě málo konkrétních a směrodatných informací. Plány na její výstavbu byly převážně v rámci úvah, a kromě náčrtů samotného J. A. Bati nejsou podle zjištěných informací vytvořeny žádné přesnější plány jejího průběhu.

Za účelem získání co nejvíce informací byl kontaktován Národní archiv ve Zlíně, Brně a Praze. Všechny tyto ústavy potvrdily, že přesné plány týkající se výstavby dálnice existují pouze pro návrh z roku 1939, což je dálnice, ze které později vznikla dnešní D1. Tato skutečnost vedla ke komplikacím s digitalizací průběhu dálnice a vyústila v to, že se tato práce zabývá pouze částí Baťovy dálnice, která měla procházet územím dnešní České

republiky. Jako podkladová vrstva byla zvolena silniční síť z roku 1930, kterou se podařilo získat za přispění UK v Praze.

Následující schéma přehledně znázorňuje postup získávání podkladů a přípravu dat:



zdroj: vlastní zpracování

Jako podklad průběhu Baťovy dálnice byl tedy zvolen náčrt z knihy J. A. Bati (1938): „Budujeme stát pro 40 000 000 milionů lidí“. Na základě něj došlo ke georeferencování přesnějšího průběhu dálnice. Původní plán byl značně zkreslený a generalizovaný. Samotné georeferencování tak nebylo dostatečné pro určení co možná nejpřesnější trasy.

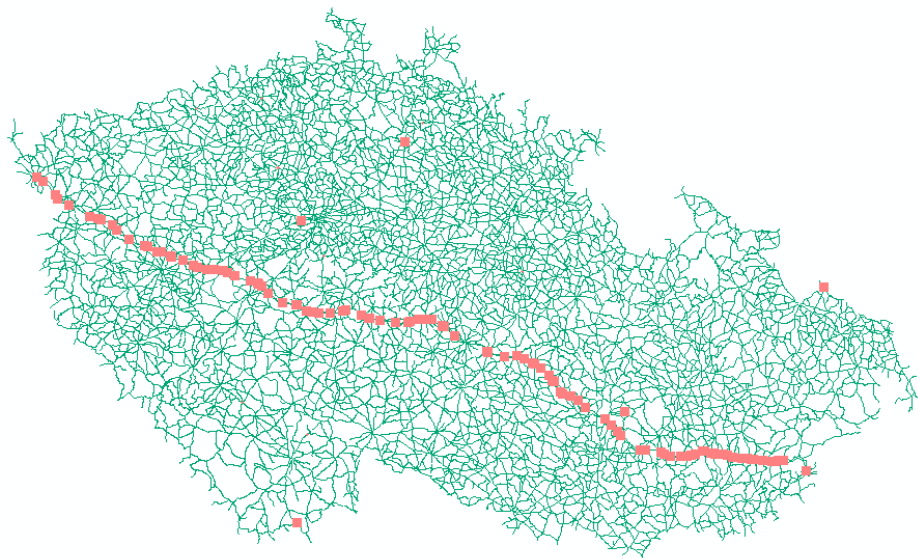
Na řadu přišlo podrobnější zkoumání reliéfu, jímž by měla dálnice procházet. Snaha byla vést dálnici co možná nejefektivnější cestou, to znamená vyhýbat se velkým převýšením, pokud možno sledovat údolí a celkově vybírat terén vhodný pro výstavbu komunikace. Tato fáze probíhala manuálně v prostředí programu ArcGIS 10.2.2, kde byla ručně vkládána co možná nejpřesnější trasa předpokládaného průběhu dálnice do podkladové vrstvy silniční sítě z roku 1930.

K vytvoření izochronických map a map změn dostupnosti musela být trasa dálnice kompatibilní s podkladovou silniční sítí, a tak bylo zapotřebí sjednotit dálnici s komunikacemi v shapefilu silniční sítě z roku 1930.

Stěžejním problémem bylo křížení s ostatními komunikacemi. Tento problém byl vyřešený vytvořením topologie silniční sítě, která problémy s křížením odhalila. Poté za pomoci editoru a funkce split byly problémy s křížením odstraněny a dálnice se tak stala kompatibilní se zbytkem silniční sítě. Kritická je topologická přesnost, nutnost použít velké měřítko, aby docházelo k oddělení linií a vytvoření křížení ve správných bodech. Tímto způsobem musela být ošetřena celá trasa plánovaného průběhu dálnice na území dnešní ČR. Ke křížení dochází se silnicemi první třídy, tedy státními silnicemi. Dále jsou silnice rozděleny na silnice okresní a ulice-obecní.

Na ilustrativním obrázku číslo 9 jsou viditelná místa, která Network Analyst vyhodnotil jako problémová. Naprostá většina leží na plánované trase Baťovy dálnice. Všechna tato křížení musela být manuálně upravena tak, aby vyhovovala parametrům následné analýzy. Bez těchto úprav by Network Analyst nebral trasu dálnice v úvahu a ve výsledcích by se tak vliv dálnice na území neprokázal.

Obrázek 9: Ukázka chyb hlášených funkcí Network Analyst spojené s křížením linií



zdroj: vlastní zpracování

4.2 Zvolení modelu dostupnosti

Pro vytvoření modelu dopravní dostupnosti je nutné definovat dopravní systém, který bude použitý při výpočtu dopravní dostupnosti. Vzhledem k tomu, že se tato práce zabývá silniční dopravou, byl zvolen osobní automobil jako modelový dopravní prostředek. Dopravním systémem je pak silniční síť Československa (část současné ČR) z roku 1930. Vzdálenostní proměnnou je čas potřebný k překonání určitého úseku. Čas je základní proměnnou při překonávání vzdálenosti v rámci dopravy a náklady na dopravu se pak od něj odvíjejí (Guttieréz, Gomez 1999).

Osobní automobil v analýze dopravní dostupnosti dodržoval následující stanovené podmínky:

- na daném typu silniční komunikace měl konstantní rychlost závislou na typu komunikace

- nebral v potaz roční období, zácpy, dopravní nehody aj.
- nečekal na světelných křižovatkách, při odbočování na hlavní silnici apod.

Na jednotlivých liniích tak nedocházelo k časovým ztrátám.

4.2.1 Stanovení rychlostních parametrů

Stanovení rychlostních podmínek v silniční síti je značně komplexní problematika, ovlivněná řadou faktorů. Mezi nejvýznamnější patří, jak zmiňuje například Hudeček (2008), třída a šířka silnice, klikatost a sklon, intenzita provozu, nehodovost, roční období, stav vozového parku, dopravní předpisy, denní doba, stav komunikace, omezení související s opravami aj. Rychlostní podmínky a jejich stanovení je zásadním úkolem při vytváření síťové analýzy. V této práci, zabývající se dopravní situací, která se vyskytovala před téměř devadesáti lety, bylo nutné tyto faktory zredukovat na nejdůležitější minimum. Je však jasné, že čím více těchto faktorů je do analýzy zahrnuto, tím přesnější pak konečná analýza je. Cílům této práce, jež zkoumá především potencionální vliv dálnice na dopravní dostupnost, postačují tyto zjednodušené podmínky. Lze totiž předpokládat, že pokud bude mít dálnice v poměru k ostatním typům komunikací značně vyšší rychlostní limit, což je více než pravděpodobné, bude možné sledovat změny v dopravní dostupnosti sídel bez dálnice nebo s dálnicí.

Po diskuzi došlo ke stanovení těchto faktorů:

- Třída silnice – průměrná rychlost na silnicích vyšší třídy bude vyšší než na silnicích tříd nižších.
- Vliv obcí – nutnost průjezdu přes obydlené oblasti bude ještě více snižovat průměrnou rychlost na komunikacích nižších tříd, na kterých se převážně vyskytují průjezdní obce.

Při diskuzi k určení průměrné rychlosti pro rok 1930 byly brány v potaz v tehdejší době platné dopravní předpisy a předpokládaná maximální povolená rychlost na plánované dálnici. Maximální rychlost v obcích byla 15 km/h a mimo ně 45 km/h. Takto nízká rychlost byla dána nejen stupněm vývoje vozového parku, ale také povrchem tehdejších vozovek, který nebyl převážně asfaltový jako v dnešní době. Konstrukční rychlost automobilů ve 30. letech byla také značně odlišná té v dnešní době. Přesto byla předpokládaná maximální rychlost Baťovy dálnice stanovena na 120 km/h. Sám Baťa ve

své knize zmiňuje, že dobrou průměrnou rychlostí, které bude možné dosáhnout, bude rychlost okolo 60 km/h. Ta byla tedy stanovena jako průměrná rychlost pro Baťovu dálnici. Na silnicích státních byla průměrná rychlost po diskuzi stanovena na 30 km/h a na obecních silnicích na 15 km/h.

4.3 Postup zpracování dat pro modely dopravní dostupnosti

V této fázi vytváření analytické části práce bylo zapotřebí mít připravené dva shapefile silniční sítě z roku 1930. Jeden s vloženou Baťovou dálnicí, která měla správně definované vlastnosti a křížení se zbytkem silniční sítě, a druhý se silniční sítí v původním stavu (z r. 1930).

Do atributové tabulky pro silniční síť s Baťovou dálnicí bylo třeba vložit nové označení třídy silnice, a to „D“ jako dálnice. Dalšími přidanými poli pak byly čas, vzdálenost a průměrná rychlost. Vzdálenost byla vypočítána v kilometrech v závislosti na délce hrany jednotlivých linií symbolizujících komunikace. Čas značil dobu nutnou pro překonání této linie v závislosti na její délce a průměrné rychlosti definované této linií. K výpočtu byl použit následující vzorec.

$$t = \frac{s}{v}$$

t...čas

s...délka linie v kilometrech

v...průměrná rychlost definovaná linií v kilometrech za hodinu

Po zadání všech potřebných údajů do atributových tabulek přišlo na řadu vytvoření nového tzv. Network datasetu, se kterým se pak dále pracovalo v Network analystu. Poté, co byl nový dataset vytvořen, byla použita funkce New service area pro vytvoření polohy, pro niž bude dopravní dostupnost spočítána. Tyto polohy byly vytvořeny celkem čtyři – pro každé sledované město jedna. Pro tyto body poté došlo k vytvoření izochronické mapy za použití příkazu solve. Mapa je tvořena soustřednými polygony v intervalech po jedné hodině.

4.3.1 Kvantifikace výsledků pro modely dopravní dostupnosti

Vytvořené mapy dopravní dostupnosti poskytují dobrý přehled o změnách, které by potencionální dálnice přinesla území současné České republiky. Nicméně pouze grafický přehled není dostatečný pro zhodnocení potencionálních dopadů této stavby. Na řadu tedy muselo přijít podrobnější zhodnocení získaných výsledků.

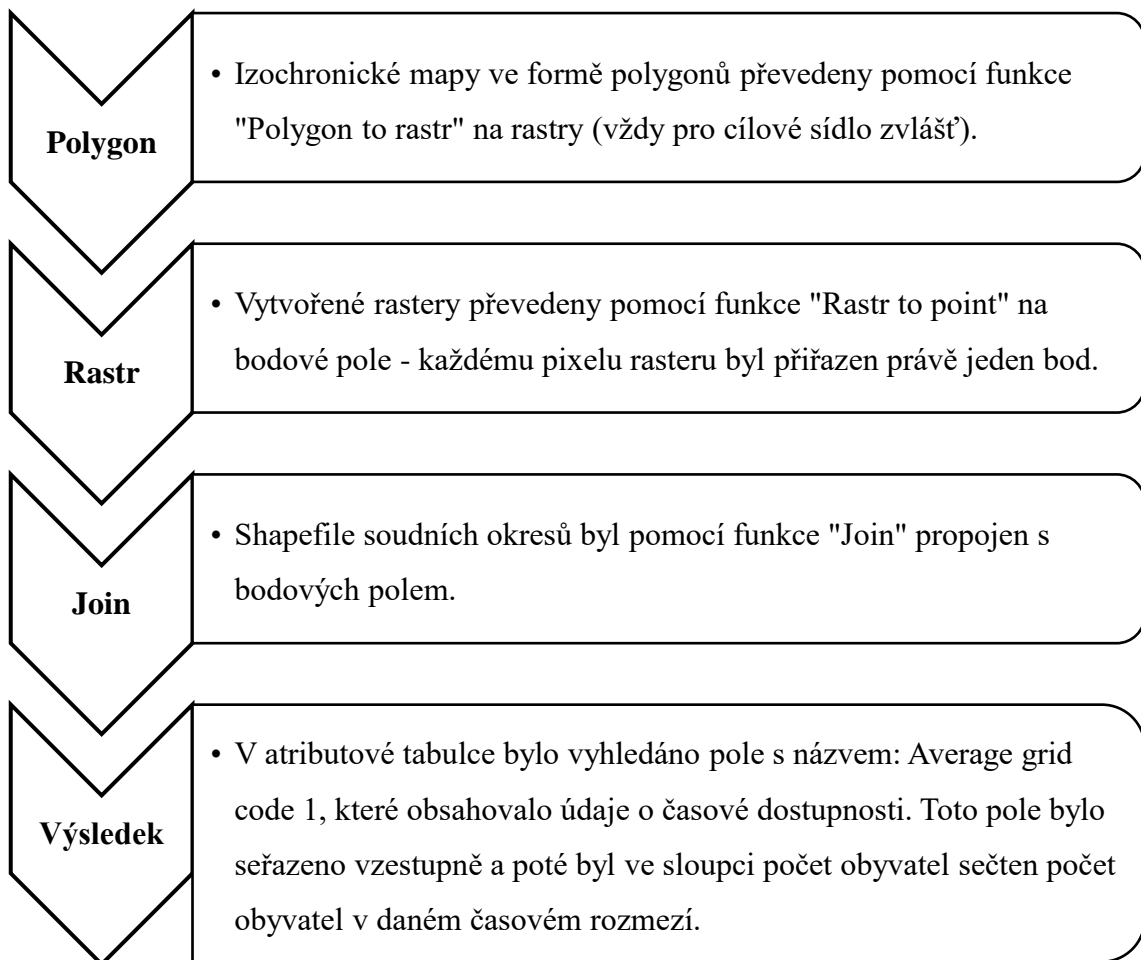
Toto zhodnocení se týká počtu obyvatel schopných dopravit se do daného centra v určitém časovém intervalu. Po diskuzi byly zvoleny intervaly do 1 hodiny, do 3 hodin a do 5 hodin.

Interval pro více než 5 hodin se jevil jako nesmyslný vzhledem k počtu obyvatel spadajících pod 5 hodinový interval (viz analytická část). Počet obyvatel v intervalech do 3 hodin a do 5 hodin byl získáván kumulativně, tzn. součtem hodnot z intervalů do 1 hodiny, do 2 hodin, do 3 hodin atd.

Porovnáním počtu obyvatel náležících do těchto intervalů pro situaci s Baťovou dálnicí a bez ní, lze vyvodit pravděpodobnou míru změny, kterou by stavba Baťovy dálnice způsobila.

Pro zpracování této části práce bylo zapotřebí získat počet obyvatel sledovaného území Československa z roku 1930. K tomuto účelu byly zvoleny soudní okresy z téhož roku. Data o počtu obyvatel z roku 1930 bohužel nebyla při vypracování této části práce dostupná. Data pro území soudních okresů jsou volně ke stažení v již digitalizované podobě. Soudní okresy byly zvoleny právě proto, že se jedná o poměrně malé územní jednotky, a tak dojde k poměrně přesnému určení počtu obyvatel v jednotlivých intervalech dostupnosti.

Kvantifikace počtu obyvatel v jednotlivých intervalech v prostředí GIS probíhala následovně:



zdroj: vlastní zpracování

4.4 Metodika posouzení rozvojových účinků Baťovy dálnice

Tato práce se nezabývá vlivem dálnice specificky na ekonomiku státu, ale spíše potencionálním vlivem dálnice na ekonomicky aktivní obyvatelstvo. V tomto případě na obyvatelstvo zaměstnané v průmyslu, což byl v předválečné i poválečné době hnací motor ekonomiky státu.

Pro zhodnocení vlivu dálnice na obyvatelstvo byly opět použity soudní okresy, jejichž digitalizovaná verze obsahovala potřebné údaje pro vytvoření této analýzy. Údaje o počtu obyvatel v analyzovaných kategoriích byly čerpány z atributové tabulky pro soudní okresy – ze sloupců primér, sekundér, terciér, zaměstnaní v průmyslu a výrobních řemeslech. Tato poslední kategorie je částí všech podtypů spadajících do sekundéru.

Jak je známo z předešlých kapitol, Baťova dálnice neměla procházet nijak zvlášť průmyslově využívaným územím. Obecně je průmyslovější sever republiky a části, jimiž by měla Baťova dálnice procházet, jsou spíše zemědělského charakteru.

Po diskuzi bylo rozhodnuto, že pro zhodnocení, zda by potenciální výstavba dálnice měla smysl nebo ne, by bylo vhodné porovnat právě rozvojový vliv Baťovy dálnice s dálnicí, která se v roce 1939 stavět opravdu začala a ze které se stala dnes známá dálnice D1. Zajímavý bude především poměr obyvatel pracujících v průmyslu převedený na jeden kilometr dálnice.

Pro tuto analýzu bylo zapotřebí vytvořit obalovou zónu kolem obou zmíněných dálnic. Obalová zóna, „buffer“, byla po diskuzi zvolena v šířce 20 kilometrů na každou stranu dálnice. Jelikož se tato obalová zóna vytvořila pro každý z úseků dálnice, bylo nutné tyto zóny sjednotit a ohraničit je územím státu tak, aby zóna nepřesahovala státní hranice. Po tomto kroku bylo nutné, tak jako v případě kvantifikace počtu obyvatel, spojit shapefile soudních okresů s obalovou zónou vytvořenou kolem dálnic. Následně již stačilo z atributové tabulky získat požadované hodnoty o počtu obyvatel zaměstnaných v daném odvětví, čímž byl získán celkový počet zaměstnaných v celé obalové zóně.

Pro přepočítání počtu zaměstnaných na kilometr dálnice bylo nutné získat údaje o délce Baťovy dálnice a dálnice D1. Ty byly získány z atributové tabulky. Pro samotný přepočítání pak byl použit následující vzorec:

$$\frac{Z_p}{s} = Z_p/km$$

Z_p ...počet zaměstnaných v průmyslu

s ... délka dálnice v kilometrech

Z_p ... počet zaměstnaných v průmyslu na kilometr

Je možné předpokládat, že větší míra dojížděky za prací se ve 30. letech nevyskytovala. Je tedy pravděpodobné, že obyvatelé zaměstnaní ve sledované kategorii průmyslu a výrobních řemesel měli trvalé bydliště zároveň v místě zaměstnání a dojížděka za prací byla minimální. Nelze proto předpokládat, že by Baťova dálnice hrála, alespoň z počátku, významnou roli v každodenní dojížděce obyvatel do zaměstnání.

V případě, že by byla dostupná potřebná data pro samotné obce, by bylo možné tento potenciaální vliv dálnice studovat podrobněji formou potenciaální dostupnosti. Vzdálenost od dálnice by v tomto případě byla rozdělena na více intervalů a se vzrůstající vzdáleností od dálnice by postupně klesal počet obyvatel, jež by tuto dálnici potenciaálně využívali v rámci dojížděky. Vzhledem k tomu, že tato práce pracuje pouze se soudními okresy, není tento postup možný. Důvodem je, že by jeden soudní okres mohl spadat do více než jednoho vzdálenostního intervalu a nebylo by tak možné určit poměr obyvatel patřících do odpovídajících intervalů.

5. Analytická část

V této části se práce věnuje samotným mapovým výstupům, vytvořeným ze získaných dat, a jejich analýze.

5.1 Dopravní dostupnost Prahy

Praha měla ve 30. letech 20. století relativně dobrou dopravní dostupnost i bez jakékoliv dálnice na území státu. Důvodem byla silniční síť, která byla v této době na území Čech mnohem více rozvinutější než například na Moravě a byla silně orientována právě do hlavního města. Tabulka č. 5 ukazuje, že už ve 30. letech žilo do 5 hodin od Prahy na 6 milionů obyvatel.

Vzhledem k severojižnímu charakteru silniční sítě na území tehdejšího Československa (viz teoretická část) je patrné, že Praha je dopravně lépe dostupná pro sídla na sever a na jih od ní. Například pro České Budějovice je Praha i přes velkou vzdálenost stále relativně dobře dopravně dostupná. Naopak sídla ležící na východ nebo na západ od Prahy jsou hůře dostupná, což je důsledkem jak orientace tehdejší silniční sítě, tak samotné vzdálenosti mezi sídly.

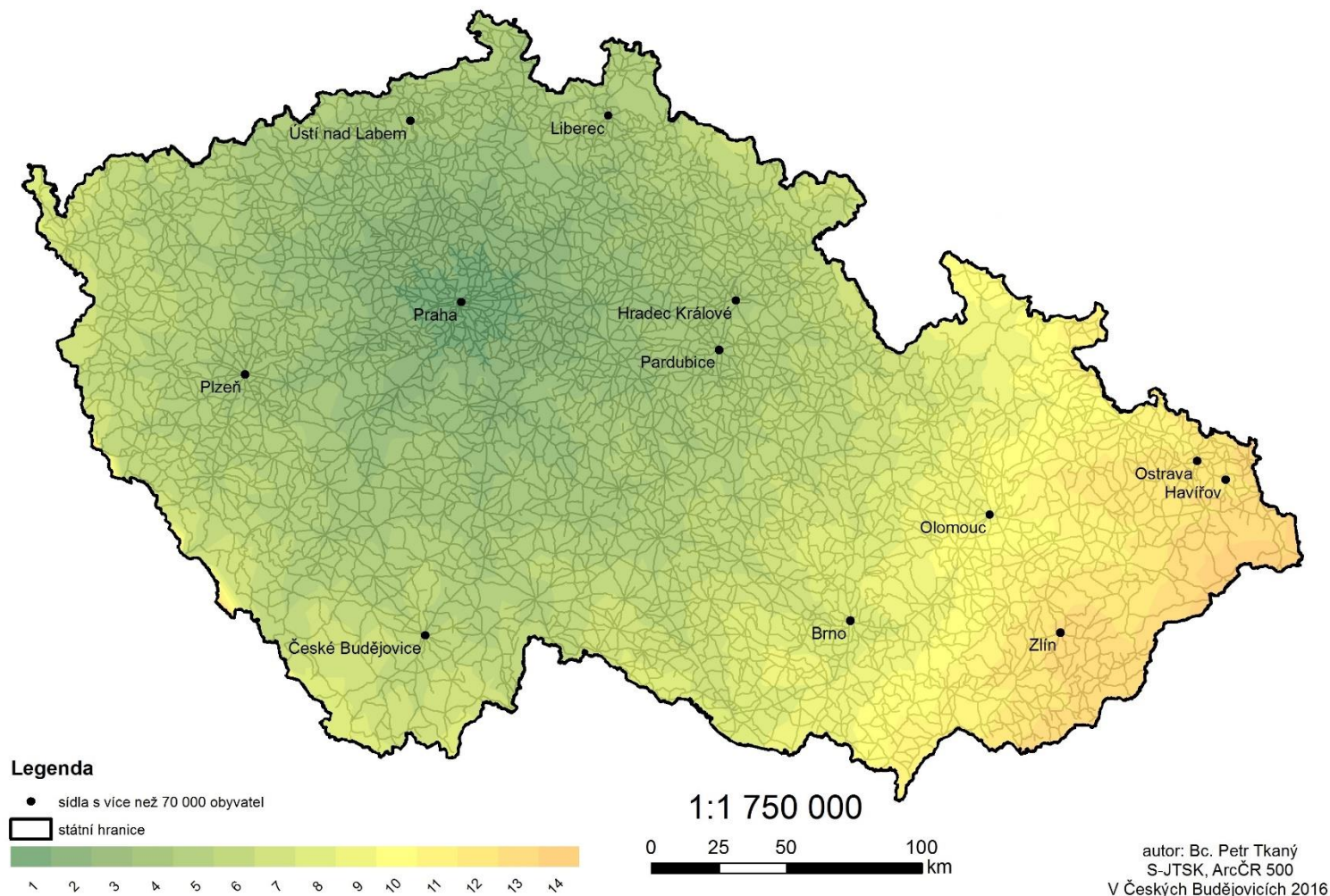
Mapa dopravní dostupnosti s Baťovou dálnicí vykazuje výrazné zlepšení dopravní dostupnosti v západovýchodním směru, což bylo původním záměrem této komunikace. Dálnice však byla plánována v poměrně velké vzdálenosti na jih od Prahy a důsledkem je, že ani počet obyvatel, patřících do jednotlivých pásem dopravní dostupnosti, nebude nijak výrazně růst, což ukazuje i tabulka č. 5. Dálnice se jeví jako nejvíce efektivní pro obyvatele cestující do Prahy z časové vzdálenosti do 3 hodin. Zde je předpokládané zlepšení o téměř 10 procent.

Tabulka 5: Počet obyvatel v dopravní dostupnosti Prahy s a bez Baťovy dálnice

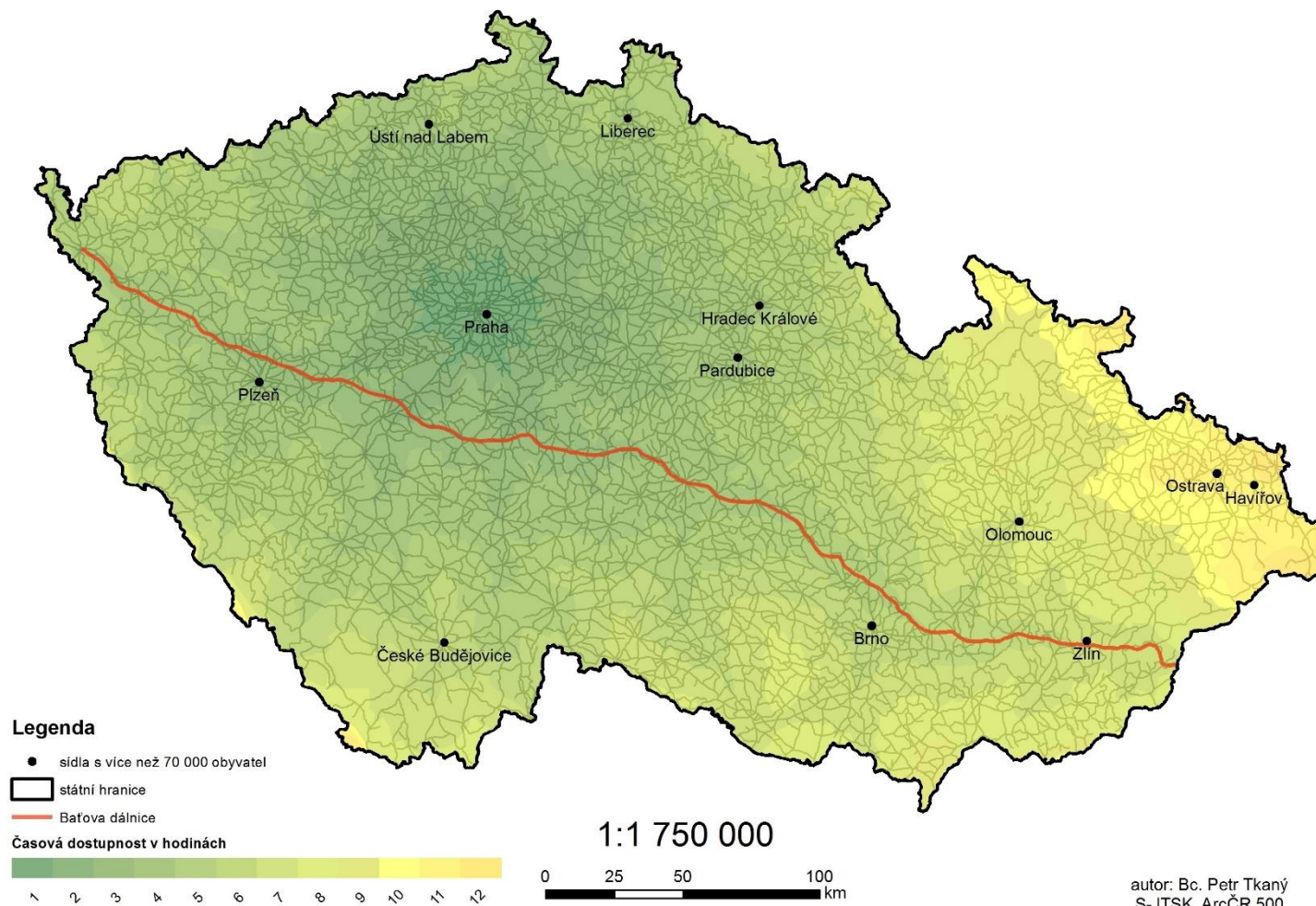
	do 1 hodiny		do 3 hodiny		do 5 hodin	
	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí
Praha	1 255 244	1 355 425	3 159 669	3 466 715	6 432 599	6 987 941
změna v %	7,98 %		9,71 %		8,63 %	

zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 10: Dopravní dostupnost města Prahy v roce 1930 bez Baťovy dálnice (v hodinách)



Obrázek 11: Dopravní dostupnost města Prahy v roce 1930 s Baťovou dálnicí (v hodinách)



5.2 Dopravní dostupnosti Brna

Dopravní dostupnost Brna byla ve 30. letech značně problematická – jsou zde velmi patrné regionální disparity mezi Moravou a Čechami. Dopravní dostupnost Brna je dobrá pro obce především na východ od tohoto města a spojení Brna s Čechami a hlavním městem je pro něj značně nevýhodné. Do 1 hodiny bylo toto město dostupné asi 460 tisícům obyvatel, z toho počet obyvatel samotného Brna byl (viz tabulka 4) asi 265 tisíc obyvatel.

Situace s Baťovou dálnicí je zde značně odlišná, než tomu bylo v případě Prahy. Pokud počítáme dopravní dostupnost pro město Brno, velká většina dopravy je soustředěna právě na Baťovu dálnici.

Na mapě dopravní dostupnosti Brna s Baťovou dálnicí je také dobře patrné potenciální propojení Moravy a Čech touto komunikací. Z tohoto pohledu můžeme o Baťově dálnici opravdu hovořit jako o infrastruktuře podporující regionální rozvoj tím, že umožňuje lepší dopravní dostupnost tohoto sídla se sousedními regiony (Baťa 1938). Vysokou měrou přispívá i blízkost, ve které by Baťova dálnice kolem Brna procházela (nejblíže všem sledovaným sídlům).

Ostrava je městem, které zůstává stále ve stejné dopravní dostupnosti od Brna, a to je 7 hodin. Důvodem je nedostatečná silniční síť v této oblasti a nemožnost napojení se na přímější komunikaci do cílové destinace.

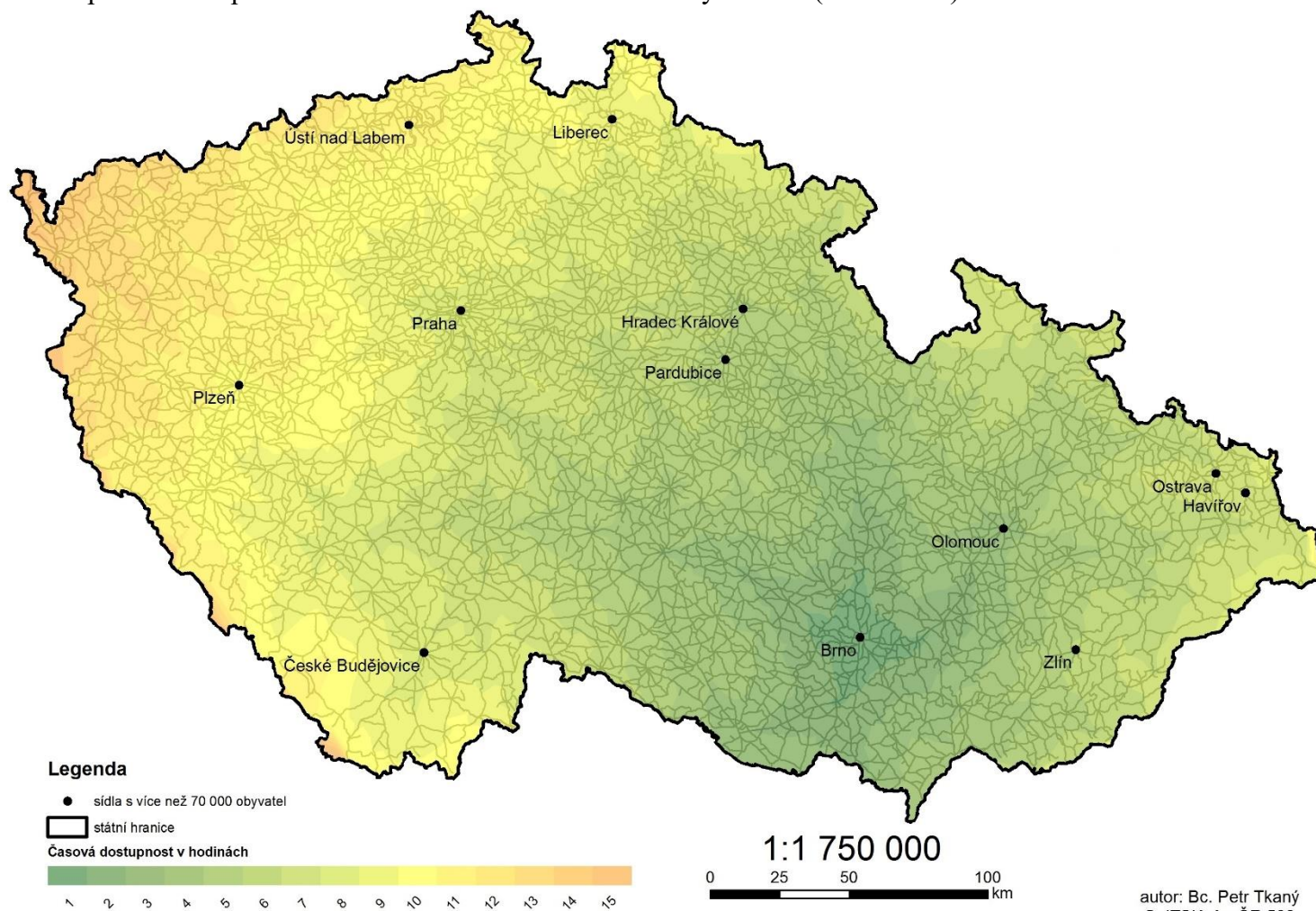
Brno, jak je patrné z tabulky č. 6, zaznamenává výrazné zlepšení dopravní dostupnosti a tyto hodnoty jsou opravdu pozoruhodné. V dopravní dostupnosti do 5 hodin to je skoro 60 procent. Baťova dálnice by tak vytvořila v této době z Brna druhé dopravně nejdostupnější město na území dnešní České republiky a je pravděpodobné, že by přispěla i k ekonomickému růstu celého regionu.

Tabulka 6: Počet obyvatel v dopravní dostupnosti Brna s a bez Baťovy dálnice

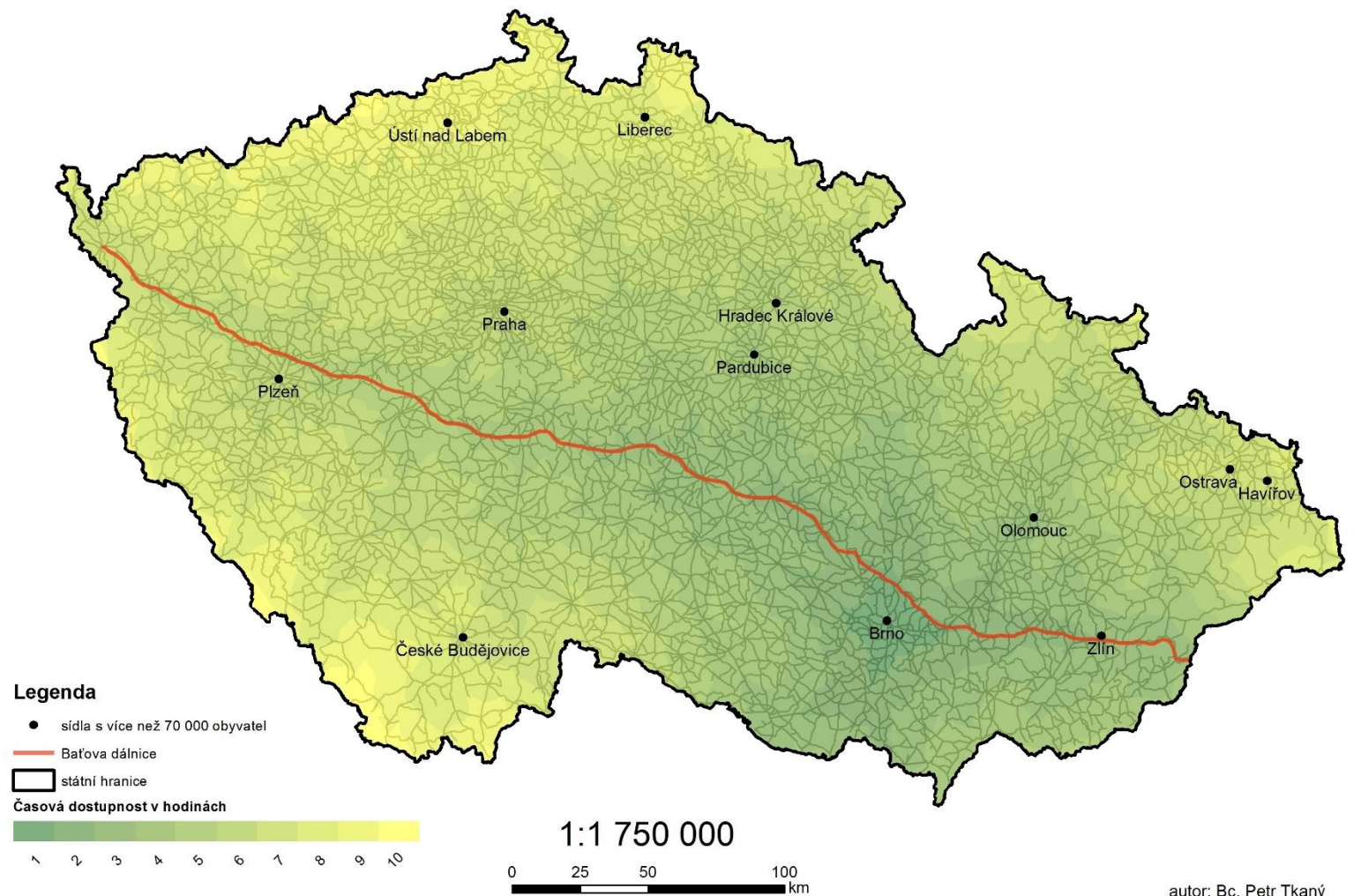
	do 1 hodiny		do 3 hodiny		do 5 hodin	
	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí
Brno	455 789	529 556	1 731 328	2 452 743	3 588 640	5 679 662
změna v %	16,18 %		41,66 %		58,26 %	

zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 12: Dopravní dostupnost města Brna v roce 1930 bez Baťovy dálnice (v hodinách)



Obrázek 13: Dopravní dostupnost města Brna v roce 1930 s Baťovou dálnicí (v hodinách)



5.3 Dopravní dostupnost Ostravy

Ostrava je v tomto srovnávání specifickým sídlem. Její poloha je, co se týče dopravní dostupnosti, značně nevýhodná. To je důsledkem okrajové polohy v rámci území dnešní České republiky a také ne příliš hustou dopravní infrastrukturou v této oblasti. Baťa (1938) uvádí, že k roku 1936 se na území Čech nacházelo zhruba 37 tisíc kilometrů silnic, zatímco na území Moravy a Slezska to bylo jen asi 16 tisíc kilometrů.

I přes svoji průmyslovou důležitost je Ostrava v tomto případě periferním regionem. Z obrázku č. 3 je patrné, že leží mezi dvěma specifickými periferními regiony, které se nacházejí v oblasti Jeseníků a Moravskoslezských Beskyd. Perifernost Ostravy byla odstraněna zejména v pozdější době přivedením rychlostních silnic prvních tříd a dálnice D1.

Vzhledem ke vzdálenosti mezi Ostravou a případnou Baťovou dálnicí není možné, aby Ostrava nějak výrazněji profitovala z této dopravní stavby. Na základě modelů dopravní dostupnosti vidíme zlepšení především na hranicích Čech a Moravy, kde došlo ke zlepšení dopravní dostupnosti směrem na Plzeň.

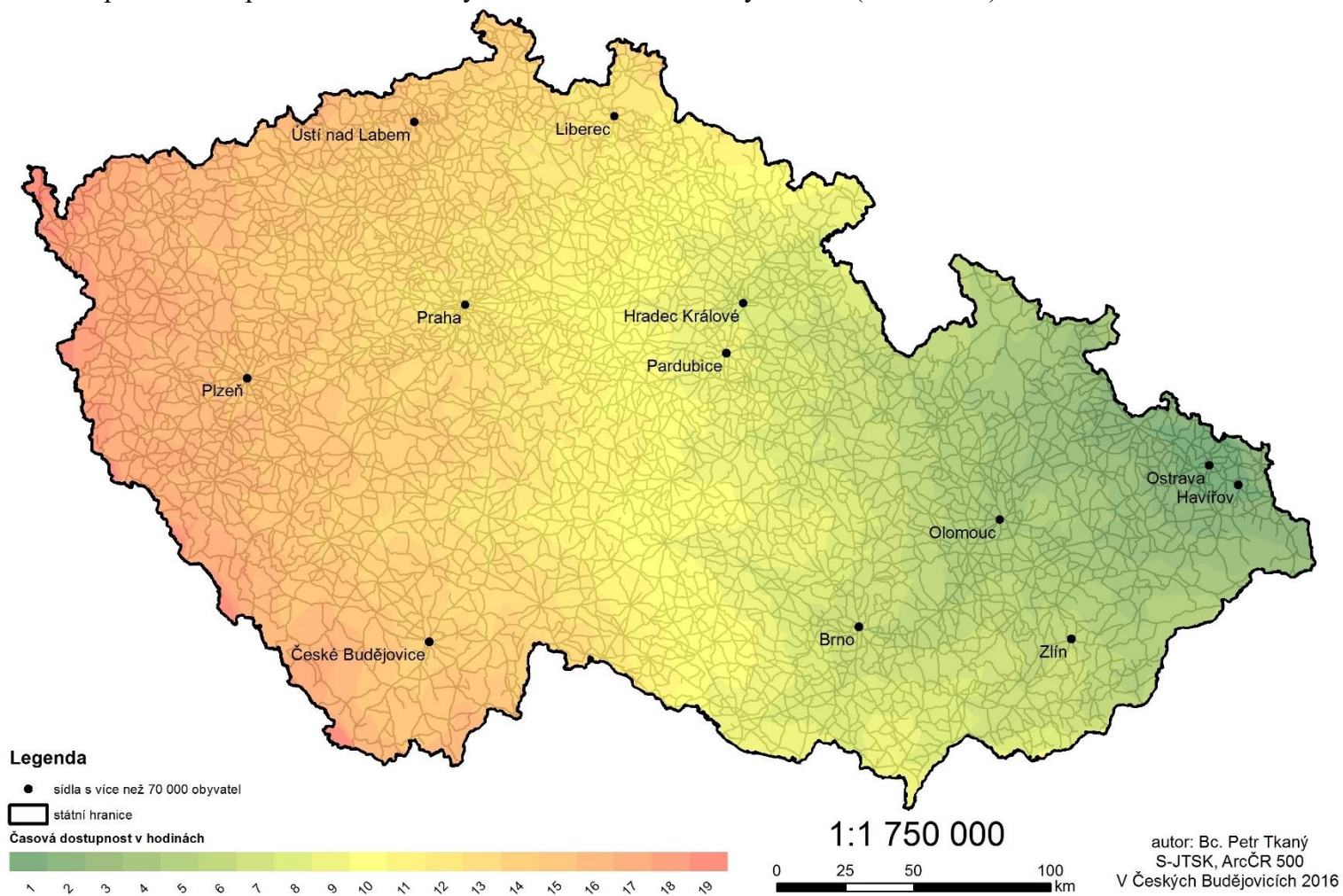
To, že by z této dopravní stavby Ostrava nikterak výrazně čerpala, dokazuje i tabulka číslo 8, která odhaluje, že k největšímu zlepšení dopravní dostupnosti obyvatel dochází v intervalu do 1 a do 3 hodin, kde se hodnoty pohybují okolo 7 procent. V intervalu do 5 hodin, který by znamenal významnější propojení v rámci jednotlivých regionů, k výraznému nárůstu hodnot nedochází.

Tabulka 7: Počet obyvatel v dopravní dostupnosti Ostravy s a bez Baťovy dálnice

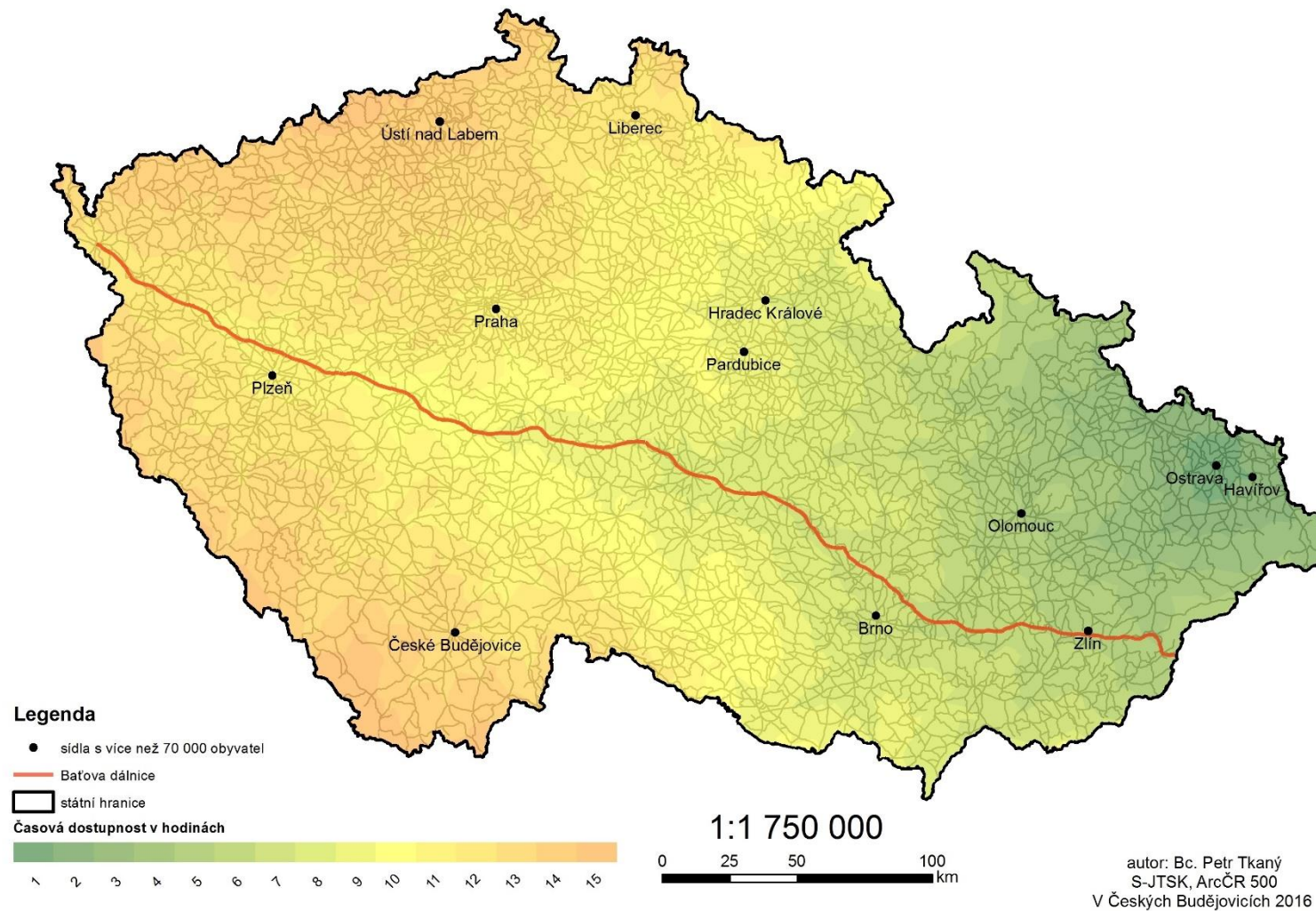
	do 1 hodiny		do 3 hodin		do 5 hodin	
	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí
Ostrava	327 716	353 298	1 020 414	1 092 613	1 889 820	1 929 763
změna v %	7,80 %		7 %		2,11 %	

zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 14: Dopravní dostupnost města Ostravy v roce 1930 bez Baťovy dálnice (v hodinách)



Obrázek 15: Dopravní dostupnost města Ostravy v roce 1930 s Baťovou dálnicí (v hodinách)



5.4 Dopravní dostupnost Plzně

Plzeň v hodnocení dopravní dostupnosti vykazuje dobré hodnoty pro region Čech, stejně jako například Brno pro Moravu. Z předešlých map je patrné, že Čechy byly obecně mnohem lépe dopravně integrovaným regionem a sídla v něm jsou vzájemně relativně dobře dostupná.

Baťova dálnice zde přináší stejně pozitivní účinky jako v případě města Brna – výrazné zlepšení dostupnosti sídel regionu Čech a Moravy. Brno, které bylo z Plzně bez Baťovy dálnice dostupné během 9–10 hodin, se stává dostupným za 5 hodin, což je pro vzájemnou provázanost těchto regionů velký pokrok. Dálnice by tak opět nezměnila dopravní dostupnost v severojižním směru (to je logické vzhledem k jejímu předpokládanému směru), ale významně by zlepšila dopravní dostupnost ve směru západovýchodním.

Na příkladu města Plzně můžeme vidět také značný nárůst počtu obyvatel v jednotlivých sférách dopravní dostupnosti. Největší posun je vidět především v oblastech do 5 hodin – zde je nárůst necelých 35 procent. S dálnicí náleží do 5 hodinové sféry dokonce ještě více obyvatel, než je tomu v případě Brna.

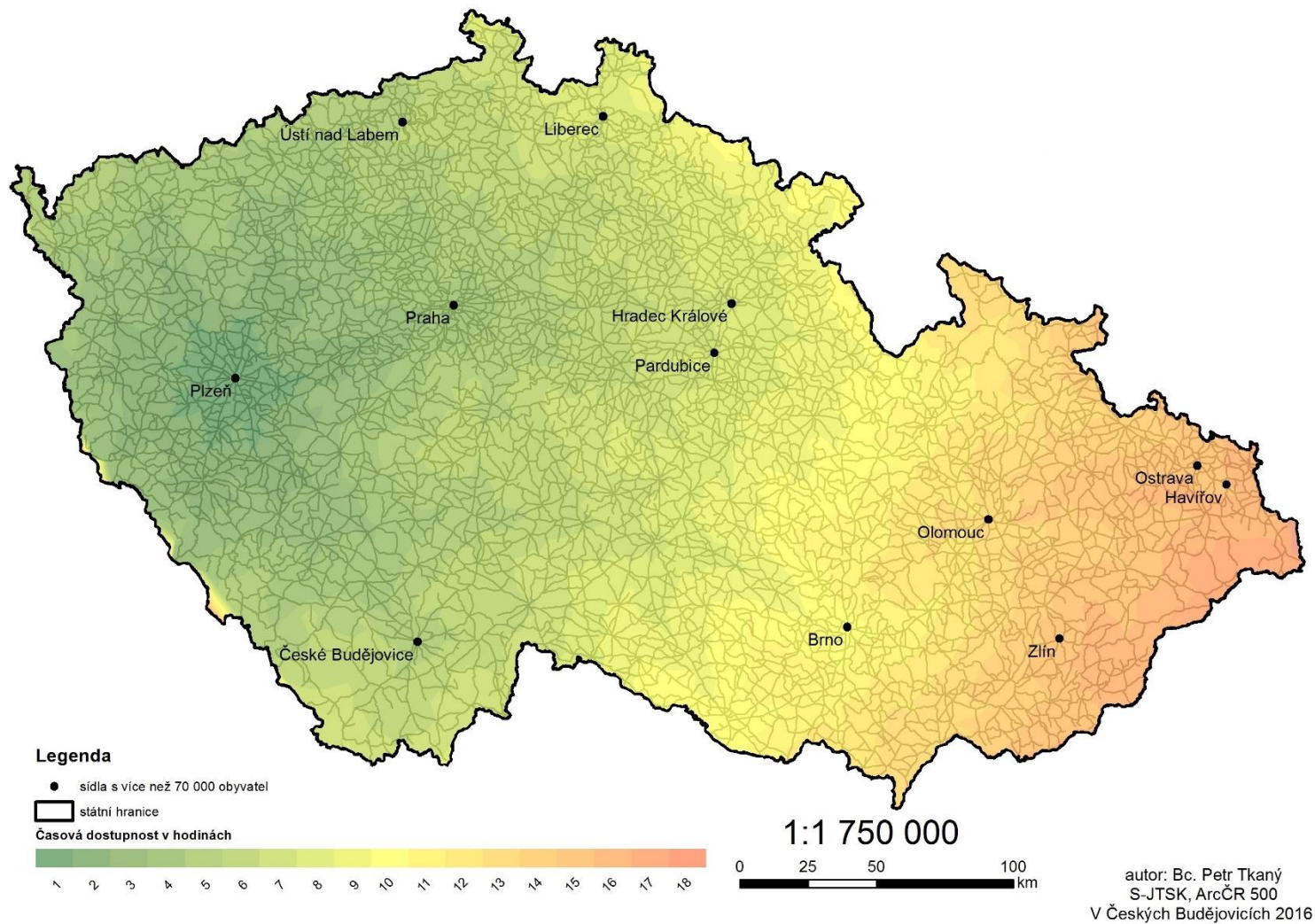
V případě výstavby Baťovy dálnice by se tak z Plzně stalo, alespoň ze začátku, centrum s větší sférou vlivu než Brno. To je dáno i samotným rozmístěním obyvatelstva, kde Čechy byly obecně více osídleným regionem, než byla Morava.

Tabulka 8: Počet obyvatel v dopravní dostupnosti Plzně s a bez Baťovy dálnice

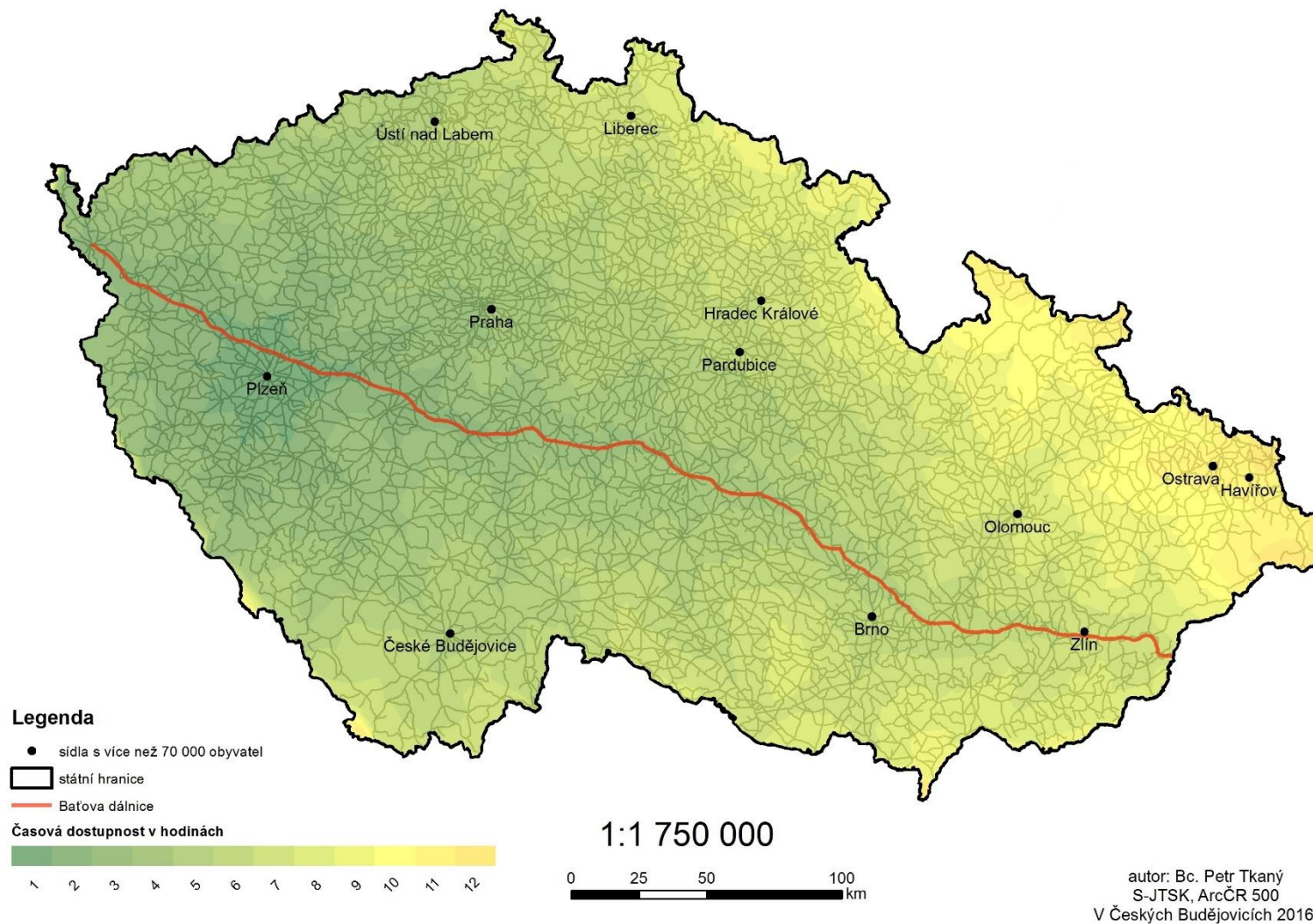
	do 1 hodiny		do 3 hodin		do 5 hodin	
	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí
Plzeň	363 181	425 428	2 452 386	3 117 385	4 454 858	5 998 717
změna v %	17,13 %		27,11 %		34,65 %	

zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 16: Dopravní dostupnost města Plzně v roce 1930 bez Baťovy dálnice (v hodinách)



Obrázek 17: Dopravní dostupnost města Plzně v roce 1930 s Baťovou dálnicí (v hodinách)



5.5 Posouzení ekonomického vlivu Baťovy dálnice a dálnice D1

Literatura obecně přikládá infrastruktuře významný vliv na vývoj ekonomiky. Jak zmiňuje např.: Chvátal (2013) nebo Brůhová – Foltýnová (2009), mobilita je základní složkou ekonomické aktivity a je úzce spjata s dopravou a infrastrukturou, na které probíhá. Dále například Terenteva (2016) říká, že rychlost vývoje ekonomiky závisí z velké míry na úrovni vývoje infrastruktury regionu.

Z těchto důvodů došlo v rámci této práce k vypracování porovnání teoretického vlivu Baťovy dálnice a současné dálnice D1 na ekonomicky aktivní obyvatelstvo zaměstnané v průmyslu k roku 1930. Získané údaje poskytly přehled o tom, jaký počet obyvatel bude touto dopravní stavbou zasažen a jaká je z tohoto pohledu efektivita těchto staveb.

Obalové zóny současné dálnice D1 a předpokládané trasy Baťovy dálnice se částečně překrývají. V nepřekrývajících se částech je však jejich průběh velmi odlišný. Zatímco Baťova dálnice by procházela relativně průmyslově méně vyspělými regiony, současná dálnice D1 přímo spojuje jedny z největších průmyslových center České republiky. Na rozdíl od Baťovy dálnice je však D1 téměř o 80 kilometrů kratší a tím pádem by Baťová dálnice zasáhla území o větší rozloze. Nevýhodou by však byla teoreticky vyšší cena výstavby.

Pro analýzu ekonomického vlivu obou dálnic bylo nutné s vymezeným 40kilometrovým pásmem okolo těchto komunikací dále pracovat, aby došlo k co největšímu zpřesnění výsledků vlivu dálnic na zkoumané jevy. Za tímto účelem byly vytvořeny další obalové zóny o celkových šířkách 10, 20 a 30 kilometrů (viz příloha). Jednotlivé soudní okresy pak byly přiřazeny do jednotlivých pásem podle toho, ve kterém pásmu leží jejich centrum. Centrum soudního okresu je v tomto případě vždy sídlo s největším počtem obyvatel v daném okrese. Po diskuzi bylo tedy stanoveno, že pokud centrum soudního okresu spadá do daného intervalu, bude sem spadat i zbytek okresu. Motivací k tomuto kroku byl předpoklad, že v centru soudního okresu se bude nacházet největší počet obyvatel.

Z analýzy rozmístění a počtu obyvatel v okolí plánované trasy Baťovy dálnice a dálnice D1 jsou patrná vyrovnaná a jasně definovaná centra. V případě Baťovy dálnice mezi tato centra patří Plzeň, Jihlava, Brno a Zlín. U D1 se jedná především o Prahu, Brno

a Jihlavu. Rozmístění počtu obyvatel v 40kilometrovém pásmu okolo dálnic, je znázorněno na mapách č. 18. a 19.

Počet obyvatel v jednotlivých soudních okresech je znázorněn pomocí proporcionálního kartodiagramu. V případě Baťovy dálnice je patrné, že rozmístění obyvatel v jejím okolí je poměrně pravidelné. Z největších center je možné jmenovat především soudní okresy Plzně a Brna. Brno je v tomto případě rozděleno na soudní okresy dva – Brno město a Brno venkov. Z toho důvodu je velikost kartodiagramu Brna jako takového poněkud menší.

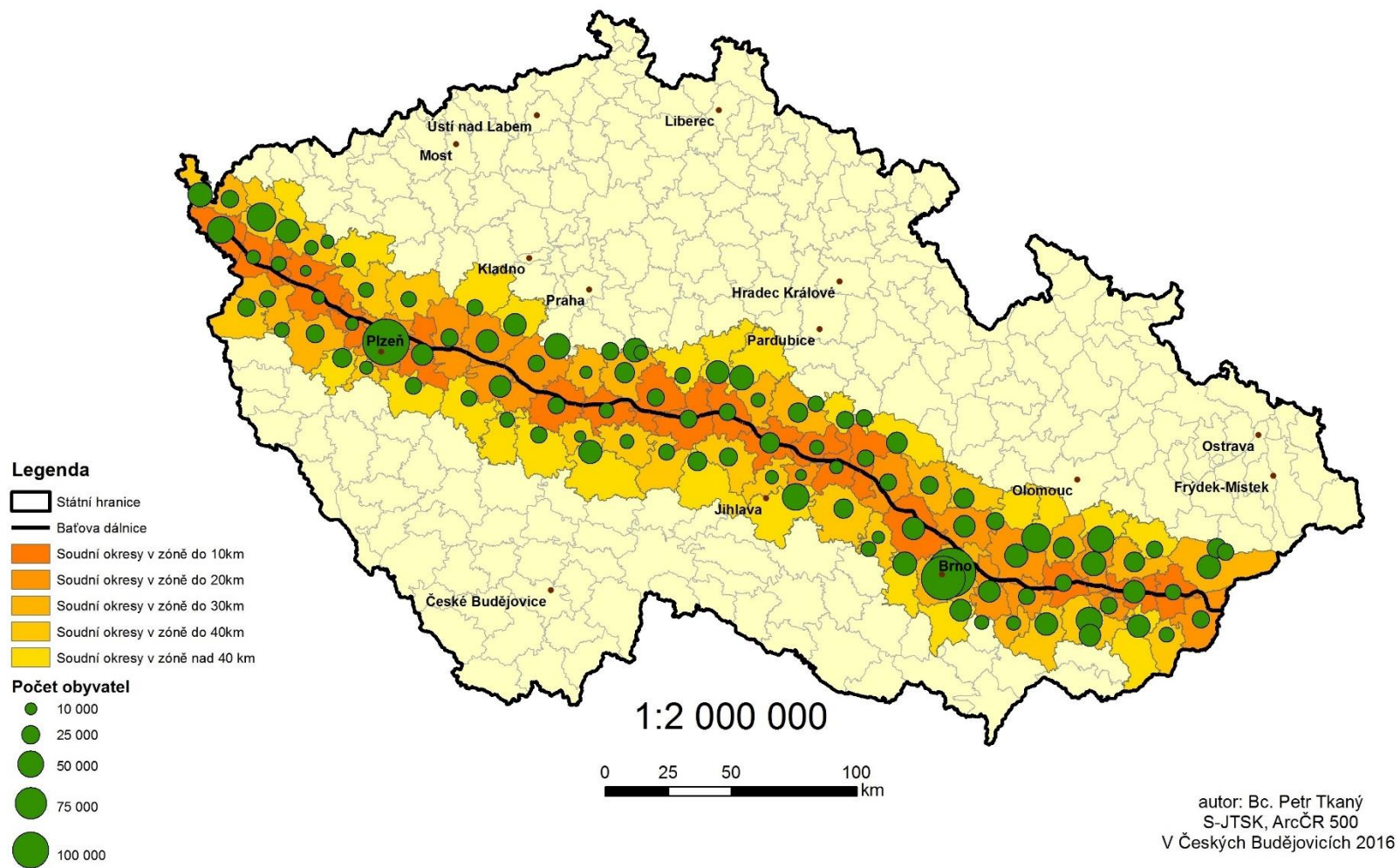
V případě dálnice D1 je situace poněkud odlišná. Praha zde hraje naprosto dominantní roli. Všechna ostatní centra, kromě Brna, nemají, co se počtu obyvatel týče, roli tak významnou. V 40kilometrovém pásu vytvořeném okolo obou dálnic žije v případě dálnice D1 2 811 732 obyvatel, a v případě Baťovy dálnice 3 177 789 obyvatel. Z toho v soudním okrese Hlavní město Praha to je téměř 850 000 obyvatel. Naproti tomu Brno jako celek, tedy Brno město a Brno venkov dohromady tvoří jen asi 326 000 obyvatel.

Mezi největší centra v obalové zóně kolem dálnice D1 patří, kromě Prahy a Brna, také Prostějov s 61 300 obyvateli, Jihlava s 55 618 tisíci obyvateli a v neposlední řadě také Brandýs nad Labem s necelými 50 000 obyvateli.

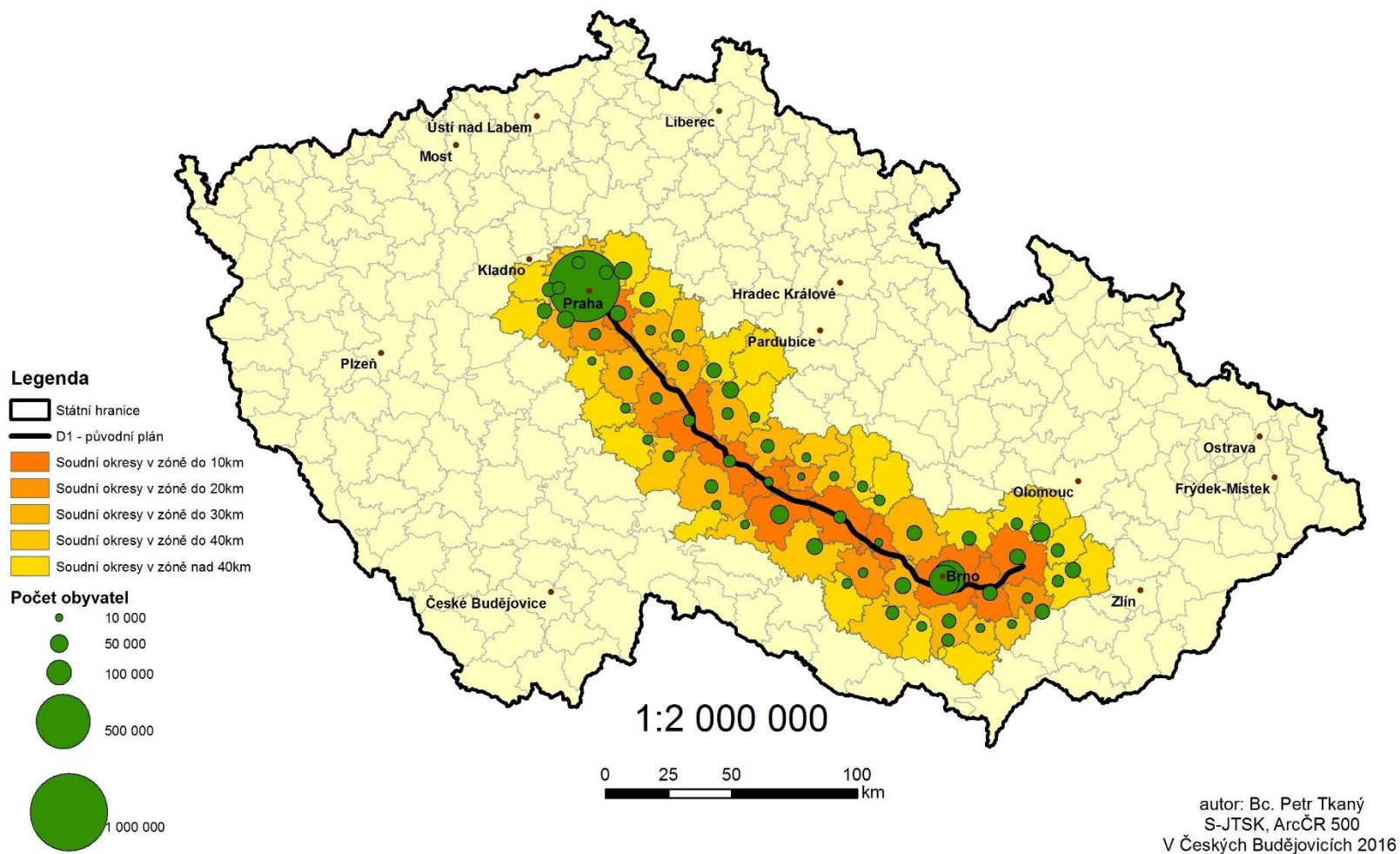
Největšími centry v obalové zóně okolo Baťovy dálnice, kromě Brna, jsou: Plzeň s 163 406 obyvateli, což je jen o zhruba 13 000 obyvatel méně než samotný okres Brna města. Dalšími velkými centry jsou Falknov nad Ohří a Prostějov s asi 61 000 obyvateli. Dále pak Jihlava, Cheb, Přerov a Uherské Hradiště všechny se zhruba 52 000 obyvateli. Na těchto příkladech lze dobře pozorovat rovnoměrnější rozvrstvení obyvatelstva v rámci obalové zóny kolem Baťovy dálnice.

Z pohledu počtu obyvatel, kterých by se výstavba dálnice přímo dotkla, vychází v absolutních číslech lépe Baťova dálnice, v její prospěch hovoří také to, že spojuje v té době důležitá průmyslová centra na východě země se zbytkem státu rychlostní komunikací. Na druhou stranu dálnice D1 spojuje přímo hlavní centra s největším počtem obyvatel.

Obrázek 18: Počet obyvatel v soudních okresech z roku 1930 v okolí Baťovy dálnice



Obrázek 19: Počet obyvatel v soudních okresech z roku 1930 v okolí dálnice D1



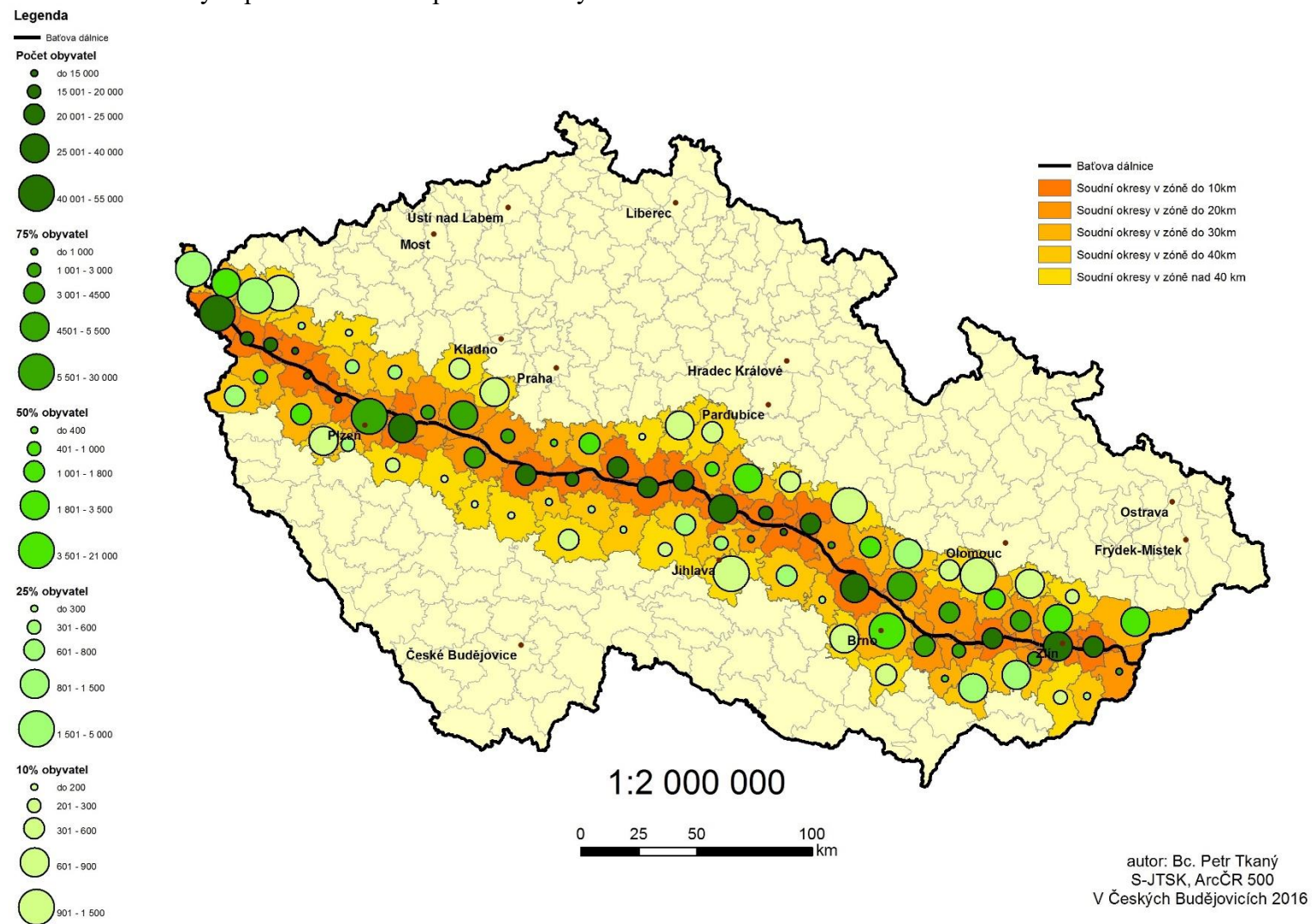
Mapy potenciální dostupnosti zkoumaných dálnic vychází z předpokladu, že pokud se soudní okres nachází v bezprostřední blízkosti dálnice, je velice pravděpodobné, že všichni obyvatelé budou této nové komunikace využívat a z její existence těžit. S rostoucí vzdáleností od této komunikace lze předpokládat, že bude klesat počet obyvatel soudních okresů, kteří by tuto komunikaci využívali.

Na základě diskuze byly poté následně stanoveny procentuální poměry počtu obyvatel ze vzdálenějších soudních okresů. V soudních okresech do 20 kilometrů na 75%, do 30 kilometrů na 50%, do 40 kilometrů na 25% a nad 40 kilometrů na 10%. Vzhledem k tomu, že se počet obyvatel v různých okresech značně liší. Bylo nutné přistoupit k vytvoření individuálních intervalů pro každé „pásmo“, abych od sebe šly vzájemně odlišit soudní okresy v například 40kilometrové vzdálenosti od dálnice, ale s relativně velkým počtem obyvatel, od okresů v té samé vzdálenosti, avšak s minimálním počtem obyvatel.

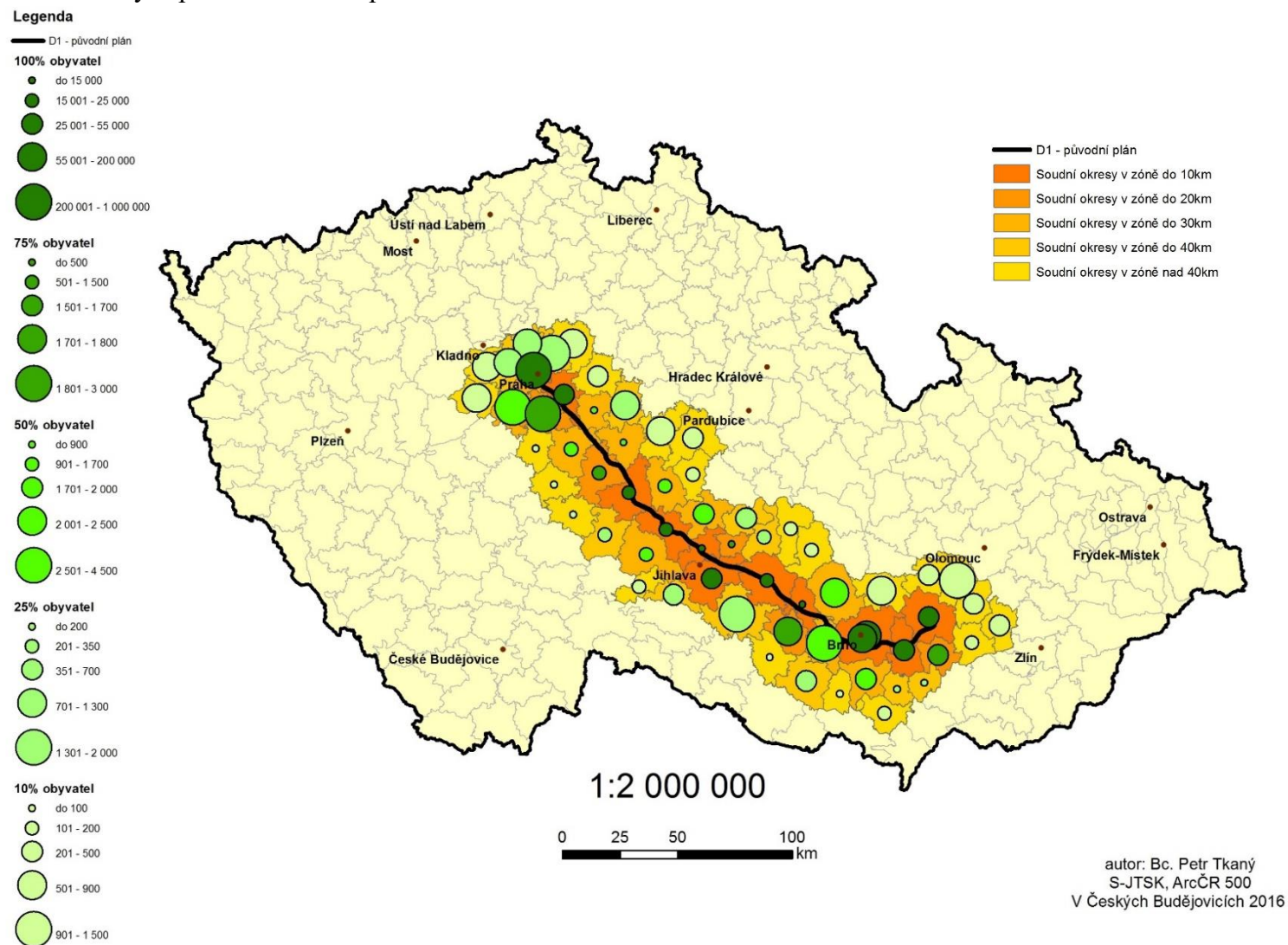
U Baťovy dálnice je důležité znovu upozornit na fakt, že ani 40kilometrové pásmo okolo této dálnice nezasahuje na území soudních okresů okolo hlavního města Prahy. Nejvíce by naopak z přítomnosti této komunikace těžily okresy v západním cípu republiky v okolí Chebu. Dalšími významnými centry, které by spadly do sféry vlivu Baťovy dálnice, jsou například: Plzeň, Jihlava, Brno, Olomouc.

V případě dálnice D1 je oblast Prahy opět dominantní a dálnici by v této oblasti využívalo logicky nejvíce obyvatel. Dalším významným centrem je Brno a například Olomouc. Z výše uvedené analýzy dopravní dostupnosti a počtu obyvatel v soudních okresech v okolí zkoumaných dálničních tras je patrné, že myšlenkou Baťovy dálnice se zdá být především komplexní propojení celého území státu s tím, že oblasti, které by z této komunikace těžily, jsou průmyslové oblasti na západě republiky. V případě dálnice D1 je očividné, že jejím cílem je především spojit největší a nejdůležitější centra státu.

Obrázek 20: Analýza potenciální dostupnosti Baťovy dálnice



Obrázek 21: Analýza potenciální dostupnosti dálnice D1



Při zpracovávání map ekonomického potenciálu jednotlivých dálnic se tato práce zaměřuje především na obyvatele zaměstnané v průmyslu, který byl hnací silou tehdejší ekonomiky. Pro zlepšení ekonomické situace regionů je tedy třeba, aby předpokládaná dálnice byla schopna zasáhnout co největší počet obyvatel zaměstnaných ve zmíněné sféře ekonomiky.

Proto bylo rozhodnuto, že při výpočtech ekonomického potenciálu dálnic, bude počtu obyvatel zaměstnaných v průmyslu kladena vyšší důležitost, a to podle následujícího vzorce:

$$Po + (2 \cdot Zp)$$

Po... počet obyvatel v soudním okrese

Zp... počet obyvatel zaměstnaných v průmyslu.

Tímto způsobem dojde k tomu, že regiony, které jsou především průmyslové, budou mít vyšší váhu než regiony s velkým počtem obyvatel, ale s menším počtem ekonomicky aktivních v průmyslu.

Na základě těchto výpočtu poté došlo k vytvoření proporcionální kartodiagramů, pro každý soudní okres v zájmovém území obou dálnic. Pro Baťovu dálnici je stejně jako v předešlých analýzách typická menší velikost jednotlivých center. Největšími centry jsou opět Plzeň a Brno a dále oblast Chebu. V případě dálnice D1 je ještě více patrná dominantní role Prahy, která zastíňuje všechna ostatní centra, včetně Brna.

Tabulka č. 9 obsahuje data získaná ze soudních okresů z roku 1930 o počtu zaměstnaných v jednotlivých sférách ekonomiky a celkový počet zaměstnaných v průmyslu. Procento změny pak názorně dokazuje, o kolik se liší hodnoty Baťovy dálnice od hodnot dálnice D1. Z tabulky je jasně patrné, že dálnice D1 zasahuje mnohem větší počet ekonomicky aktivního obyvatelstva, což je dle Eddingtona (2006) jednou z podmínek úspěšného regionálního růstu na základě výstavby nové infrastruktury.

Tabulka 9: Počet obyvatel zasažených Baťovou dálnicí v porovnání s D1

	primér	sekundér	terciér	zaměstnaní v průmyslu
D1	331 943	805 891	560 279	670 373
Baťova dálnice	348 486	598 126	304 828	497 905
Změna v %	4,98 %	-34,73 %	-83,80 %	-34,63 %

zdroj: URRLab (2015), vlastní zpracování

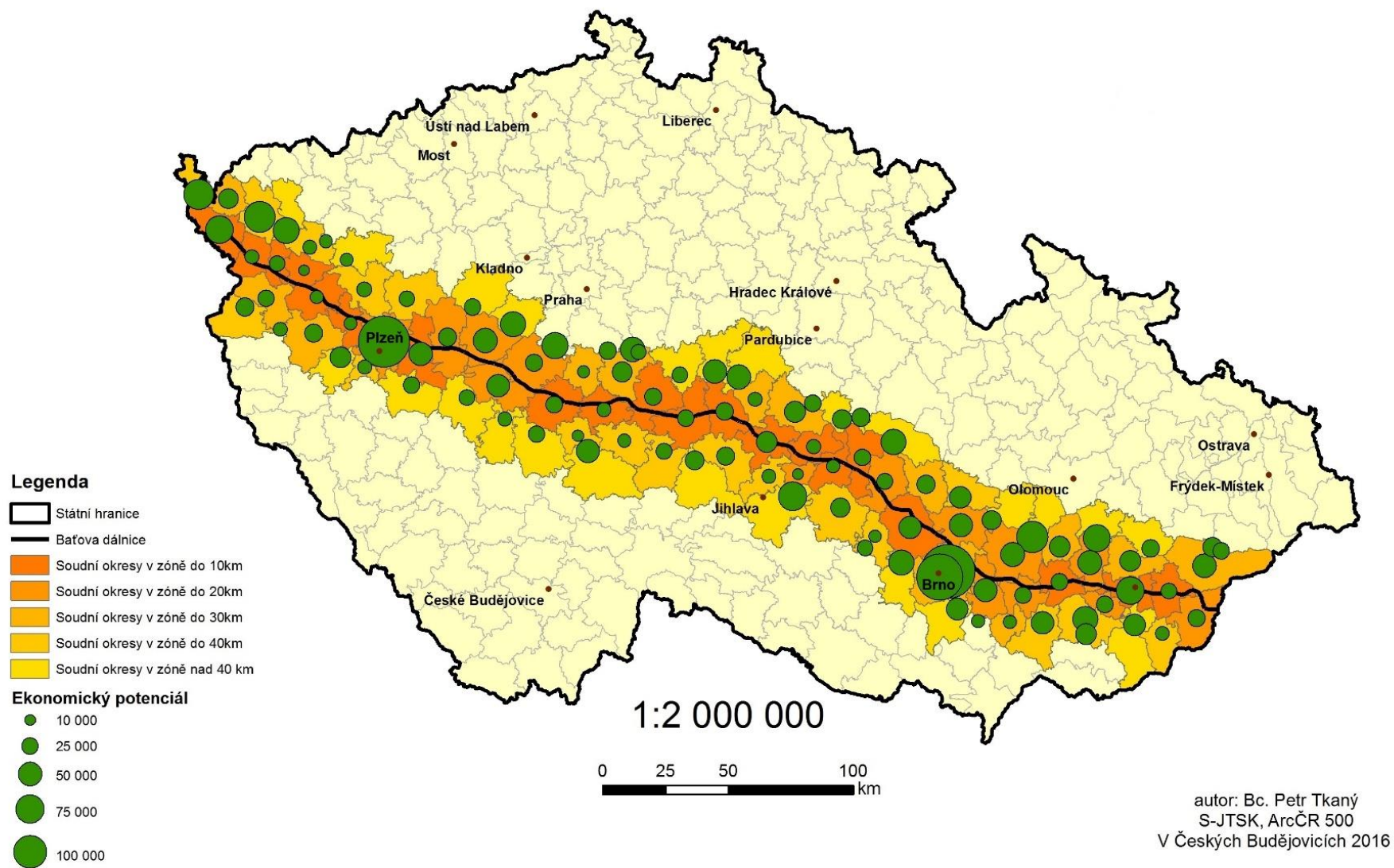
Pro úplnost byla data z tabulky č. 9 převedena na hodnoty, které jsou rozpočítány na kilometr dálnice (viz tabulka 10). Délka dálnic byla získána ze shapefilů současné silniční sítě pro D1 a silniční z 30. let pro Baťovu dálnici. Následně byl počet zaměstnaných v jednotlivých kategoriích přepočten na jeden kilometr. To nám poskytuje ještě ucelenější přehled o ekonomické výhodnosti či nevýhodnosti té které dálnice. Vzhledem k tomu, že D1 spojuje velká centra, je pochopitelný velký rozdíl v terciérní sféře, tvořené službami. Ty se v tomto období ve větší míře vyskytovaly prakticky pouze ve větších městech. Baťova dálnice se jeví jako výhodnější pro primární sféru, avšak procentuální rozdíl oproti dálnici D1 není natolik rozdílný, aby převážil zbylé hodnoty.

Tabulka 10: Porovnání počtu obyvatel zasažených Baťovou dálnicí a dálnicí D1 převedených na 1 km dálnice

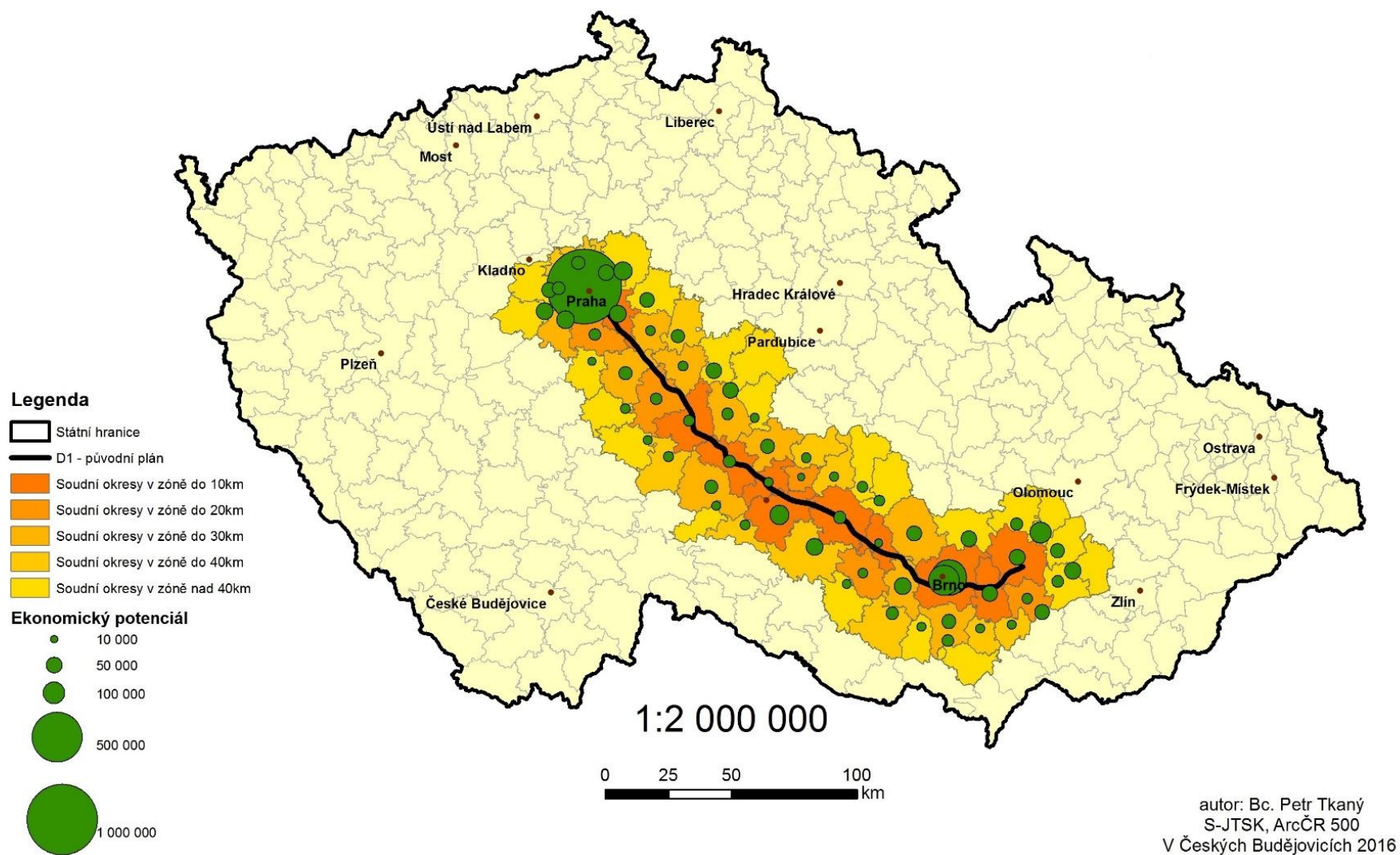
	primér	sekundér	terciér	zaměstnaní v průmyslu
D1	809	2283	1587	1899
Baťova dálnice	940	1388	707	1155
Změna v %	16,19 %	-64,48 %	-124,46 %	-64,41 %

zdroj: URRLab (2015), vlastní zpracování

Obrázek 22: Analýza ekonomického potenciálu Baťovy dálnice



Obrázek 23: Analýza ekonomického potenciálu dálnice D1



6. Závěr

Cílem této diplomové práce bylo zhodnotit potenciální dopady nerealizovaného dopravního projektu na rozvoj území Československa a ve finále se pokusit odpovědět na otázku, zda by bylo opravdu reálné a vhodné tuto stavbu uskutečnit, s ohledem na všechny informace, které máme dnes k dispozici. Touto nerealizovanou dopravní stavbou byl plán slavného Československého podnikatele Jana Antonína Bati s názvem Baťova dálnice.

Za účelem splnění tohoto cíle bylo nutné vytvořit mapy dopravní dostupnosti předem určených měst a vytvořit orientační mapu ekonomického zhodnocení potenciálu Baťovy dálnice. Pro zpřehlednění a porovnání získaných ekonomických výsledků byla použita dálnice D1, avšak s daty týkající se 30. let 20. století.

Při pohledu zpět na motivaci pro výstavbu takového projektu, jakým měla být Baťova dálnice, je patrné, že hlavním cílem stavby bylo především dopravní propojení regionů státu s očekáváním, že spolu s růstem dopravní dostupnosti dojde i k růstu ekonomickému.

Řada autorů, jako například Chvátal (2013), nebo ze zahraničních Terenteva (2016), se k tomuto názoru přiklánějí a vnímají infrastrukturu jako jednoznačný katalyzátor regionálního rozvoje.

Z výsledků modelů vytvořených v programu ArcGIS je patrné, že ke zlepšení dopravní dostupnosti u všech sledovaných měst opravdu došlo, a to i přes to, že některá jsou od dálnice dosti vzdálena. Největšího zlepšení dostupnosti vykazuje Brno, které je dálnici nejbližší – zde došlo v některých případech ke zlepšení o téměř 60 %. Naopak Ostrava je sídlem, které by z teoretické výstavby Baťovy dálnice příliš netěžilo vzhledem ke špatné silniční síti na Moravě a ve Slezsku a k velké vzdálenosti od Baťovy dálnice.

Jedna z hypotéz zabývající se dopravní dostupností regionálních center České republiky čerpá z prací Marady (2010) a Krafta a Vančury (2009), kteří se zabývali dopravní dostupností sídel v České republice. Vzhledem k tomu, že rychlostní komunikace v současné době přímo propojují regionální centra, je logické, že dopravní dostupnost těchto center bude na dobré úrovni. Otázkou bylo, jaká bude dopravní dostupnost v případě realizace Baťovy dálnice, která přímé spojení center ignoruje. Z výsledků modelů dopravní dostupnosti je patrné, že centra, která neleží v blízkosti této komunikace, z ní nejsou schopna těžit tak, jak by mohla, kdyby byla spojena přímo.

Z hlediska regionálního rozvoje se dá předpokládat, že by tak opravdu došlo k pozvednutí méně vyspělých regionů, ale tento posun by nebyl zdaleka tak dramatický jako v případě, kdy bychom tato centra propojili přímo. Především pak Ostrava by i nadále zůstala značně periferním a nedostupným regionem, což by vzhledem ke svému průmyslovému potenciálu nebylo prospěšné. Vzájemné propojení center rychlostními komunikacemi se tedy zdá jako nejlepší volbou pro zlepšení dopravní dostupnosti těchto sídel i samotných regionů, které tato sídla reprezentují.

Hypotéza zabývající se ekonomickým dopadem na zaměstnané v průmyslu odkazuje na práce Holla (2011), který tvrdí, že investice do infrastruktury nemusí vždy znamenat ekonomický růst regionu a Eddingtona (2006), který stanovil nutné podmínky, které jsou základem, aby k ekonomickému růstu mohlo dojít. Ze zkoumání, které bylo možné na základě získaných dat, byla vytvořena základní analýza ekonomického dopadu Baťovy dálnice na obyvatelstvo zaměstnané v průmyslu v porovnání se současnou dálnicí D1.

Vzhledem k tomu, že plány na výstavbu dálnice vznikaly ve 30. letech minulého století, je jasné, že Baťa nemohl mít k dispozici informace o vlivu infrastruktury na ekonomiku v takovém rozsahu, jako je máme dnes. Jak již bylo zmíněno, Baťova dálnice měla přinést zlepšení dopravní dostupnosti a prosperitu do méně rozvinutých regionů Československa a zlepšit efektivitu průmyslu a ekonomiky celé země. Kurfürst (2000) však zmiňuje, že jako prostředek pro snížení nákladů průmyslu je stavba nových komunikací neefektivní. Náklady na dopravu u většiny firem se pohybují okolo 2 %, což je pro firmy zanedbatelné. Mezi vhodnější způsoby, jak zvýšit efektivitu průmyslu, řadí snižování úrokových sazeb a daňové úlevy pro investice.

Proti tomuto názoru se naopak staví Lakshaman (2011), který tvrdí, že snížení nákladů na dopravu je prospěšné a zvyšuje poptávku po zboží a službách. Poukazuje také na generativní efekt, při kterém dává nová infrastruktura prostor pro vznik nových aktivit ve svém okolí.

Při porovnávání rozvojových účinnů potenciální Baťovy dálnice a dálnice D1 je patrné, jak výrazně dálnice D1 čerpá z propojenosti s regionálními centry. I přes to, že je o takřka 80 kilometrů kratší, je schopna „zasáhnout“ mnohem větší počet ekonomicky aktivních obyvatel ve všech sférách ekonomiky. Největším rozdílem je pak ovlivnění obyvatel terciérní sféry, což je, hlavně s ohledem do budoucna, krok správným směrem.

V tomto ohledu je Baťova dálnice při přepočtu zaměstnaných obyvatel na kilometr dálnice takřka 1,5násobně méně efektivní než dnešní D1.

Pokud se zaměříme pouze na obyvatelstvo sekundéru, specifitěji pak na zaměstnané v průmyslu a výrobních řemeslech jako jednu z podkategorií, která byla významnou pro ekonomiku jak dnes, tak i v 30. letech 20. století, ani tady se Baťova dálnice neukázala jako relevantnější komunikací v porovnání s trasováním dnešní dálnice D1. V tomto případě vykazuje Baťova dálnice hodnoty nižší o téměř 65 %.

Jedinou kategorií, kde Baťova dálnice vykazovala plusové hodnoty nad dálnicí D1, je sektor priméru. Jedná se o hodnotu zhruba 16 %, která je v porovnání s ostatními sledovanými sektory minimální. V porovnání s dálnicí D1 se návrh Baťovy dálnice ukazuje jako ekonomicky ne zcela výhodný. To, jak by na tuto stavbu zareagovala samotná ekonomika a jaký by tato stavba měla vliv na regionální rozvoj, nelze přesně zjistit. Vzhledem k nedostatku a nepřesnosti dat o samotné stavbě a nedostatečně podrobných datech týkajících se samotného obyvatelstva je obtížné vytvářet přesné závěry, ale je možné vypořádat určité tendence a předpokládané důsledky této stavby.

Cílem Baťovy dálnice bylo vyrovnat disparity mezi regiony, což by do jisté míry možné bylo. Na druhou stranu například Hoover a Giarratani (1985) pokládají pro správné fungování ekonomiky za nutné, aby existovala mezi regiony určitá nerovnováha, která by právě podněcoval regiony slabší.

Baťova dálnice byla smělou myšlenkou, která se měla podílet na integraci regionů a vytvořit z tehdejšího Československa jednotný stát. Analýzy provedené v této diplomové práci poukazují na to, že oproti dálnici, která začala vznikat po roce 1939 a stala se základem pro současnou dálnici D1, je Baťova dálnice méně výhodná. Vzhledem ke svému především horizontálnímu směru neprochází v dostatečné blízkosti regionálních center, a tak jim neumožňuje využít naplno potenciál této stavby, která by byla na svoji dobu unikátem. To, že by se vyhýbala těmto regionálním centřům, s sebou nese další problémy související s dopadem na pracovní sílu v oblastech ležících v blízkosti této komunikace. Oproti dálnici D1 by Baťova dálnice ovlivnila mnohem méně pracujících obyvatel, což by nebylo výhodné pro ekonomiku jednotlivých regionů. Oproti dálnici D1 je Baťova dálnice rovněž podstatně delší, což by znamenalo i zbytečné prodražení výstavby.

Návrh této stavby se tedy stává pouhou ukázkou toho, co si J. A. Baťa myslel, že by bylo odpovědí na regionální problémy Československa ve 30. letech 20. století. Vzhledem k nedostupnosti přesných podkladů se i výsledky jednotlivých analýz mohou lišit, avšak ne natolik, aby bylo možné použít příklad Baťovy dálnice jako dálnice, která by měla tvořit ideální páteř silniční sítě státu, sjednotit jeho regiony a vytvořit tak jednotný a prosperující stát. To vzhledem k povaze samotné dálnice není možné a bylo by s největší pravděpodobností třeba vytvořit další komunikace dálničního typu, na Baťovu dálnici navazující, aby došlo ke skutečnému sjednocení regionů státu.

K vypracování této práce byly použity postupy a metody popsané v předešlých kapitolách. Vzhledem k povaze studovaného tématu však nelze výsledky této práce brát za zcela jednoznačné a směřodonné, ale jako orientační. Je nutné uvědomit si komplexnost tématu výstavby nové infrastruktury a vzít v potaz nedostatek informací, které o samotném projektu Baťovy dálnice byly k dispozici. Nedostatek informací o přesném trasování dálnice a stanovení rychlostních parametrů na základě diskuze a vycházení z historických faktů jsou některé z faktorů, které mohly ovlivnit výsledky analýz. Stejně tak hodnocení ekonomického potenciálu komunikace je problematické vzhledem k chybějícím dlouhodobým historickým datům. Vliv infrastruktury na region není otázkou okamžiku, ale řady let. V případě Baťovy dálnice nejsou tato data logicky k dispozici, a tak není možné provést přesnější analýzu této problematiky. Je možné pouze nastínit možné dopady na obyvatelstvo v oblastech přiléhajících této stavbě. Posouzení ekonomického vlivu se zaměřuje především na obyvatele zaměstnané v průmyslu, to však neznamená, že pouze zde by mělo docházelo ke změnám. I ostatní sféry hospodářství by byly ovlivněny, jak bylo krátce naznačeno v předešlých kapitolách. Je možné předpokládat, že použitím odlišných postupů a zpracování, by docházelo k mírně, či zcela odlišným závěrům.

Seznam použité literatury

BANISTER, D., BERECHMAN, Y., (2001): Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography* 9, s. 209 – 218

BANISTER. D., BERECHMAN. J., (2003): *Transport Investment and Economic Development*. Routledge, 384 s.

BAŤA, J. (1938): *Budujme stát pro 40 000 000 lidí*. Zlín, Lusitanica, 164 s.

BEREZOWSKI, S. (1975): *Zarys geografii komunikacji*, Warszawa, PWN, 358 s.

BLAŽEK, J. (2009): *Lokální a regionální rozvoj. Podkladové materiály k přednáškám*, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha.

BLAŽEK, J.; UHLÍŘ, D. (2002): *Teorie regionálního rozvoje. Nástin, kritika, klasifikace*. Karolinum, UK Praha, 221 s.

BOUGHEAS, S., DEMETRIADES, P., MORGENROTH, E. (1999): Infrastructure, Transport Costs and Trade. *Journal of International Economics*, Vol. 47, s. 169 - 189.

BRAY, J. (1992): *Honba za silnicemi: ekonomické oživení silniční výstavbou?* *Transport 2000*, London, 7 s.

BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Karolinum, UK Praha, 98 s.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H. (2009): *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*, Karolinum, Praha, 212 s.

BRUINSMA, F., RIETVELD, S. (1998): *Is Transport Infrastructure Effective?* Springer-verlag, Berlin, Heidelberg, 383 s.

BUJNÁK, P., a kol. (1932): *Slovenský náučný slovník. Průručná encyklopedia vedomostí v troch dieloch. I. zväzok*. Bratislava-Praha: Litevna, Literárne a vedecké nakladateľstvo, 344 s.

DAWKINS, C. (2003): Regional development theory: Conceptual Foundations, Classic Works, and Recent Developments *Journal of Planning Literature*, Vol. 18 No. 2, November, s. 131 – 172.

EDDINGTON, R. (2006): The Eddington Transport Study. Main Report: Transport's role in sustaining the UK's productivity and competitiveness. HMSO, Norwich, s. 1 – 46.

GAUTHIER, L. (1970): Geography, Transportation and Regional Development, University of Texas Press, s. 333 – 342.

HALL, D. (2010): Transport geography and new European realities: a critique, Journal of transport Geography, Volume 18, Issue 1, s. 1 – 13.

HERBST, J. (2006): The History of Transportation. Lerner Publications, 56 s.

HEY, C., a kol. (1996): Zpráva o ekonomickém dopadu dálnic v okrajových regionech EU. EURES, Freiburg, 33 s.

HOLL, A. (2011): Factors influencing the location of new motorways: large scale motorwaybuilding in Spain, Journal of Transport Geography 19, s. 1282 – 1293.

HONS, J. (1975): Dějiny dopravy na území ČSSR. Alfa, Bratislava, 310 s.

HOOVER, E., GIARRATANI, F. (1985): Introduction to regional economics. 3rd ed, New York, 444 s.

HUDEČEK, T. (2008): Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení. Disertační práce, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 119 s.

CHVÁTAL, F. (2013): The impact of transport availability and transport service level on the economic development of municipalities in the Czech Republic. Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Facultas Rerum Naturalium, Geographica, Olomouc, roč. 46, č. 1, s. 19-36.

JIRAVA, P. (1994): Doprava jako vyvolaná funkce v území In: Černý, J. a kol.: Sborník prací: Doprava a region. Univerzita Pardubice, Pardubice, s. 38-40.

KOTAVAARA, O., ANTIKAINEN, H., a kol. (2012): Scale in the effect of accessibility on population change: GIS and a statistical approach to road, air and rail accessibility in Finland, 1990–2008. The Geographical Journal, Vol. 178, s. 366 – 382.

- KURFÜRSFT, P. (2000): Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji. Český a Slovenský dopravní klub, Brno, 31 s.
- KUSLOVÁ, H. (2007): Představení osobnosti J. A. Bati. In: Baťa, J.: Život a dílo, pokračovatele práce Tomáše Bati. Mezinárodní konference, Zlín, 5 s.
- KYNCL, J. a kol. (2006): Historie dopravy na území České republiky. Institut JanaPernera, o.p.s., Praha, 146 s.
- LAKSHMANAN, R. (2011): The broader economic consequences of transport infrastructure investments. *Journal of Transport Geography*, s. 1 – 12.
- LAY, M. (1992): *Ways of the World*. Rutgers University press, 403 s.
- MARADA, M., a kol. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. ČGS, Praha 2010, 147 s.
- MORGENROTH, E. (2010): *The Regional Development Impacts of Transport Infrastructure: A literature Review and Policy Implications* Economic and Social Research Institute, 19 s.
- MOTAMED, M., FLORAX. J. (2014): *Agriculture, transportation and the timing of urbanization: Global analysis at the grid cell level*, Springer Science, Business Media, New York, s. 339 – 368.
- MUSIL, J. (1987): *Po stezkách k dálnicím*. Nadas, Praha, 216 s.
- RIETVELD, P., BRUINSMA, F. (1998): *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer - Verlag, Berlin - Heidelberg, 383 s.
- RIMMER, P. (1986): *Transport Geography, Progress in Human Geography*, s. 397-406.
- SANTOS, G., BEHRENDT, H., MACONI, L., SHIRVANI, T., TEYTELBOYM A. (2010): Externalities and economic policie in road transport. *Research in transportation Economics* 28, s. 2 – 45.
- SEIDENGLANZ, D. a kol. (2011): *POLYREG. Podpora polycentrického regionálního rozvoje: vybrané výsledky*. Centrum pro regionální rozvoj, Brno, 7 s.

SVOBODA, M. (1968): Začalo to koněspřežkou. Nakladatelství dopravy a spojů, Praha, 1968, 144 s.

TAAUFEE, E., GAUTHIRER, H. (1996): Geography of Transportation, Ohio State University, Second edition, 412 s.

KOLEKTIV AUTORŮ. (1939): Časopis československých inženýrů. Technický obzor (1939), č. 22 – 23.

TERENTEVA, K. (2016): Transport Infrastructure as a Driver of Sustainable Development of Regional Economic Systems. Academy of Strategic Management Journal, č. 15, s. 85 – 93.

VANČURA, M. (1994): Regionální dopravní infrastruktura ve vztahu k regionálnímu a nadregionálnímu socioekonomickému rozvoji. In: Černý, J. a kol.: Sborník prací: Doprava a region. Univerzita Pardubice, Pardubice, s. 163-164.

Internetové zdroje

PSPČR (1931): Usnesení poslanecké sněmovny k vládnímu návrhu zákona, jímž se mění a doplňuje zákon ze dne 14. července 1927, č. 116 Sb., o silničním fondu.
http://www.psp.cz/eknih/1929ns/ps/tisky/t1050_00.htm (5. 10. 2016)

Dalnice (2008): Návrhy silničních páteří v bývalé ČSR
http://www.dalnice.com/historie/planovani/1938/navrhy_siti_csr_net.jpg
(5. 10. 2016)

Slovík (2002): Vývoj dálniční sítě na území našeho státu od r. 1935 do r. 2007.
http://www.dalnice.com/historie/vyvoj_site/vyvoj_site.htm (5. 10. 2016)

Slovík (2001): Stručná historie našich dálnic a silnic pro motorová vozidla (1918 - 2002)
<http://www.dalnice.com/> (11. 10. 2016)

SENÁT NÁRODNÍHO SHROMÁŽDĚNÍ ČSR (1938): Pokračování v rozpravě o zprávě rozpočtového výboru o usnesení posl. sněmovny k vládnímu návrhu státního rozpočtu republiky československé a finančního zákona. na r. 1938 a o prohlášení ministra financí učiněném v 92. schůzi senátu dne 6. prosince 1937.

http://www.senat.cz/informace/z_historie/tisky/4vo/stena/094schuz/S094001.htm (6. 10. 2016)

MMR (2015): Politika územního rozvoje České republiky

http://www.mmr.cz/getmedia/514b9dcb-4cf3-4ebc-9ef5-c9f5230c089c/2015_VI_26_Brozura_PUR_CR_ve_zneni_Aktualizace_c_1.pdf?ext=.pdf (9. 10. 2016)

BATASTORY (2011): Jan Antonín Baťa

<http://batastory.net/cs/milniky/jan-antonin-bata> (11. 10. 2016)

CESKATELEVIZE (2016): Největší Čech

<http://www.ceskatelevize.cz/specialy/nejvetsicech/img/historie/mapa14b.gif> (11. 10. 2016)

(SLDB 2011): Český statistický úřad

<https://www.czso.cz/csu/sldb> (7. 9. 2016)

HISTORICKÝ LEXIKON OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY 1869–2005 (2006): Díl I.. Český statistický úřad, s. 52–53.

<https://www.czso.cz/csu/czso/historicky-lexikon-obci-1869-az-2015> (7. 9. 2016)

Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1: Znázornění rozvojových a specifických oblastí a rozvojových os na území ČR	15
Obrázek 2: Mapa návrhu ČSRÚ (1935).....	22
Obrázek 3: Silniční magistrála podle návrhu brněnských inženýrů z roku 1935.....	23
Obrázek 4: Jan Antonín Baťa.....	26
Obrázek 5: Návrh silniční magistrály podle J. A. Bati.....	27
Obrázek 6: Oblasti výskytu potřebných surovin ke stavbě kolem plánované magistrály	30
Obrázek 7: Územní ztráty v důsledku mnichovské dohody a vídeňské arbitráže.....	32
Obrázek 8: Mapa tzv. úředního návrhu Česko-slovenské dálnice z r. 1938 (před odtržením Slovenska).....	33
Obrázek 9: Ukázka chyb hlášených funkcí Network Analyst spojené s křížením linií	38
Obrázek 10: Dopravní dostupnost města Prahy v roce 1930 bez Baťovy dálnice (v hodinách) .	46
Obrázek 11: Dopravní dostupnost města Prahy v roce 1930 s Baťovou dálnicí (v hodinách)....	47
Obrázek 12: Dopravní dostupnost města Brna v roce 1930 bez Baťovy dálnice (v hodinách) ..	49
Obrázek 13: Dopravní dostupnost města Brna v roce 1930 s Baťovou dálnicí (v hodinách)	50
Obrázek 14: Dopravní dostupnost města Ostravy v roce 1930 bez Baťovy dálnice (v hodinách)	52
Obrázek 15: Dopravní dostupnost města Ostravy v roce 1930 s Baťovou dálnicí (v hodinách) .	53
Obrázek 16: Dopravní dostupnost města Plzně v roce 1930 bez Baťovy dálnice (v hodinách) .	55
Obrázek 17: Dopravní dostupnost města Plzně v roce 1930 s Baťovou dálnicí (v hodinách)....	56
Obrázek 18: Počet obyvatel v soudních okresech z roku 1930 v okolí Baťovy dálnice	59
Obrázek 19: Počet obyvatel v soudních okresech z roku 1930 v okolí dálnice D1	60
Obrázek 20: Analýza potenciální dostupnosti Baťovy dálnice	62
Obrázek 21: Analýza potenciální dostupnosti dálnice D1	63
Obrázek 22: Analýza ekonomického potenciálu Baťovy dálnice	66
Obrázek 23: Analýza ekonomického potenciálu dálnice D1	67

Tabulka 1: Délka silnic v ČSR v roce 1936 (km)	20
Tabulka 2: Vývoj motorizace v ČSR v letech 1932–1937	21
Tabulka 3: Analýza úspory času při cestování po autostrádě alias dálnici	31
Tabulka 4: Počet obyvatel zkoumaných měst	36
Tabulka 5: Počet obyvatel v dopravní dostupnosti Prahy s a bez Baťovy dálnice.....	45
Tabulka 6: Počet obyvatel v dopravní dostupnosti Brna s a bez Baťovy dálnice	48
Tabulka 7: Počet obyvatel v dopravní dostupnosti Ostravy s a bez Baťovy dálnice	51
Tabulka 8: Počet obyvatel v dopravní dostupnosti Plzně s a bez Baťovy dálnice	54
Tabulka 9: Počet obyvatel zasažených Baťovou dálnicí v porovnání s D1	65
Tabulka 10: Porovnání počtu obyvatel zasažených Baťovou dálnicí a dálnicí D1 převedených na 1 km dálnice	65

Seznam příloh

Příloha 1: Souhrnná tabulka změn dopravní dostupnosti s Baťovou dálnicí v %

Příloha 2: Souhrnná tabulka počtu zasažených obyvatel s a bez Baťovy dálnice

Příloha 3: Vymezení kilometrových intervalů v okolí dálnice D1

Příloha 4: Vymezení kilometrových intervalů v okolí Baťovy dálnice

Přílohy

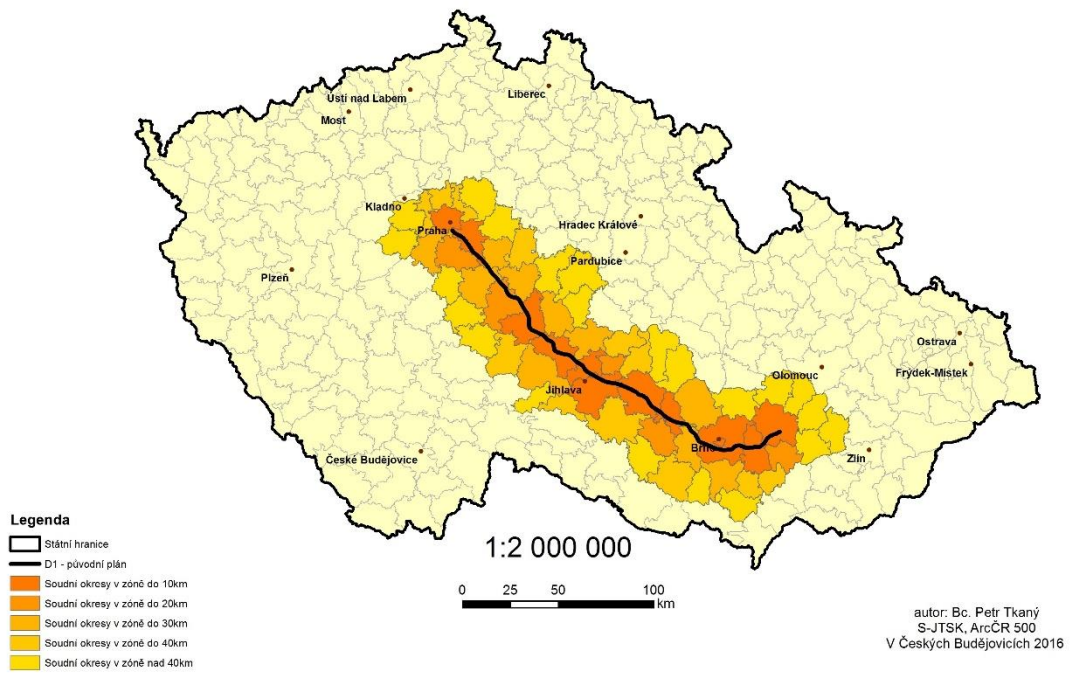
Příloha 1:

Změna v %			
	do 1 hodiny	do 3 hodin	do 5 hodin
Praha	7,98	9,71	8,63
Brno	16,18	41,66	58,26
Plzeň	17,13	27,11	34,65
Ostrava	7,80	7	2,11

Příloha 2:

	do 1 hodiny		do 3 hodin		do 5 hodin	
	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí	bez dálnice	s dálnicí
Praha	1 255 244	1 355 425	3 159 669	3 466 715	6 432 599	6 987 941
Brno	455 789	529 556	1 731 328	2 452 743	3 588 640	5 679 662
Plzeň	363 181	425 428	2 452 386	3 117 385	4 454 858	5 998 717
Ostrava	327 716	353 298	1 020 414	1 092 613	1 889 820	1 929 763

Příloha 3:



Příloha 4:

