

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Ondřej KLIČKA

**VLIV DOPRAVY NA ROZVOJ
SVITAVSKA**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Olomouc 2012

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Pavla Ptáčka Ph.D. a že jsem v práci uvedl všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 13. května 2012

.....
podpis

Rád bych poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Pavlu Ptáčkovi Ph.D. za trpělivost, ochotu, cenné rady a připomínky, které mi poskytl při tvorbě této práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2010/2011

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

Jméno a příjmení: **Ondřej KLIČKA**
Osobní číslo: **R09040**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Vliv dopravy na rozvoj Svitavska**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

Práce se zaměří na vliv dopravy na vybrané aspekty rozvoje Svitavska. Budou popsány fyzicokogeografické a socioekonomické determinanty rozvoje dopravy na Svitavsku v historické perspektivě a v kontextu lokalizačních teorií a faktorů (v období preindustriálním, industriálním i v současnosti). Bude sledován vliv dopravy na vývoj počtu obyvatel, charakter a morfologickou strukturu městské zástavby, strukturu ekonomiky. Budou nastíněny perspektivy dalšího vývoje dopravní sítě a jejich možný vliv na rozvoj Svitavska.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Radoslav Fikejz, Vladimír Velešík: Historie a současnost podnikání na Svitavsku, Litomyšlsku, Poličsku, Moravskotřebovsku a Jevíčsku. Žehušice : Městské knihy, 2003, 207 s.

Pavel Schreier: Příběhy z dějin našich drah : kapitoly z historie českých železnic do roku 1918, Mladá fronta, 2009

informace ŘSD a neziskových organizací o připravovaných rychlostních komunikacích R35 a R43

regionální publikace obcí a měst Svitavska

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **30. května 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2012**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.

děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.

vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. května 2011

Seznam použitých zkratk

| | |
|-------|--|
| ČR | Česká republika |
| ČSSR | Československá socialistická republika |
| ČSÚ | Český statistický úřad |
| EIA | Environmental Impact Assessment |
| EU | Evropská unie |
| IREDO | Integrovaná regionální doprava |
| OECD | Organisation for Economic Co-operation and Development |
| OSN | Organizace spojených národů |
| RAG | Reichsautobahngesellschaft |
| ŘSD | Ředitelství silnic a dálnic |
| SLDB | Sčítání lidí, domů a bytů |
| SŽDC | Správa železniční dopravní cesty |

Klíčová slova

Silniční doprava, železniční doprava, regionální rozvoj, Svitavsko, industrializace, urbanizace, suburbanizace, dopravní dostupnost, dopravní obslužnost.

Key words

Road transport, railway transport, regional development, Svitavy region, industrialization, urbanization, suburbanization, transport availability, transport accessibility.

Obsah

Seznam použitých zkratk

Klíčová slova

Key words

| | | |
|------|--|----|
| 1 | Úvod..... | 8 |
| 2 | Zájmové území | 9 |
| 3 | Cíle práce | 11 |
| 4 | Metodika práce | 12 |
| 5 | Charakteristika dopravy | 13 |
| 5.1 | Vliv dopravy na regionální rozvoj..... | 17 |
| 5.2 | Teoretické předpoklady vlivu dopravy na regionální rozvoj..... | 20 |
| 6 | Historický vývoj Svitavska..... | 21 |
| 6.1 | Raný středověk | 21 |
| 6.2 | Vznik měst na Svitavsku..... | 21 |
| 6.3 | Hospodářský rozvoj od 16. století | 22 |
| 6.4 | Nástup železnice v 19. století | 23 |
| 6.5 | 20. století a vliv silniční dopravy..... | 27 |
| 6.6 | Svitavsko po roce 2000..... | 31 |
| 7 | Prognóza dalšího vývoje dopravy na Svitavsku | 38 |
| 8 | Závěr | 42 |
| 9 | Summary | 44 |
| 10 | Použité zdroje | 45 |
| 10.1 | Literatura..... | 45 |
| 10.2 | Internet | 47 |
| 11 | Seznam příloh | 48 |

1 Úvod

Bakalářská práce se věnuje vlivu dopravy na rozvoj Svitavska. Svitavsko je v případě této práce chápáno jako území okresu Svitavy, přičemž důraz je kladen zejména na větší obce – Svitavy, Moravskou Třebovou, Litomyšl, Poličku a Jevíčko, u nichž lze snáz analyzovat projevy socio-ekonomických změn v čase, případně změny v morfologii sídel, které právě doprava ovlivňovala. Výběr regionu Svitavsko je logickou volbou autora, který pochází ze Svitav, doprava se řadí k jeho oblíbeným disciplínám.

Doprava hraje v životě člověka důležitou roli a v současné době se klade na geografii dopravy velký důraz v mnoha oblastech. Doprava se nejrůznějším způsobem dotýká všech lidí a velmi významně působí na fungování a chování celé společnosti, která je ve vyspělých zemích na mobilitě zboží a osob založená a funguje velmi dynamicky.

Na Svitavsku se nesetkáme s vodní a leteckou dopravou, proto se tato bakalářská práce zabývá vlivem silniční a železniční dopravy. Zatímco silniční doprava je tématem aktuálním a zejména v případě plánované výstavby dálnic či obchvatů měst i politicky významným, železnice již má svůj rozmach za sebou a v současnosti probíhá ve vyspělých zemích fáze selekce, kdy jsou méně vytížené tratě rušeny.

Pokud se však vrátíme do 19. století, kdy byly položeny základy dnešních hlavních železničních koridorů, můžeme registrovat takřka skokové změny v rozvoji měst a obcí, které byly těmito koridory dotčeny. Rozvoj železnice probíhal ruku v ruce s průmyslovou revolucí a s tím byl spojen růst počtu obyvatel a zvyšování míry urbanizace. Často také došlo k záměně hierarchického postavení dvou blízkých měst, kdy do té doby významnější sídlo odsunul do pozadí nově vzniklý dopravní uzel.

Zda takové případy nastaly na Svitavsku, jaký vliv má doprava na rozvoj regionu dnes a jaké jsou vyhlídky do budoucna, popisuje tato bakalářská práce.

2 Zájmové území

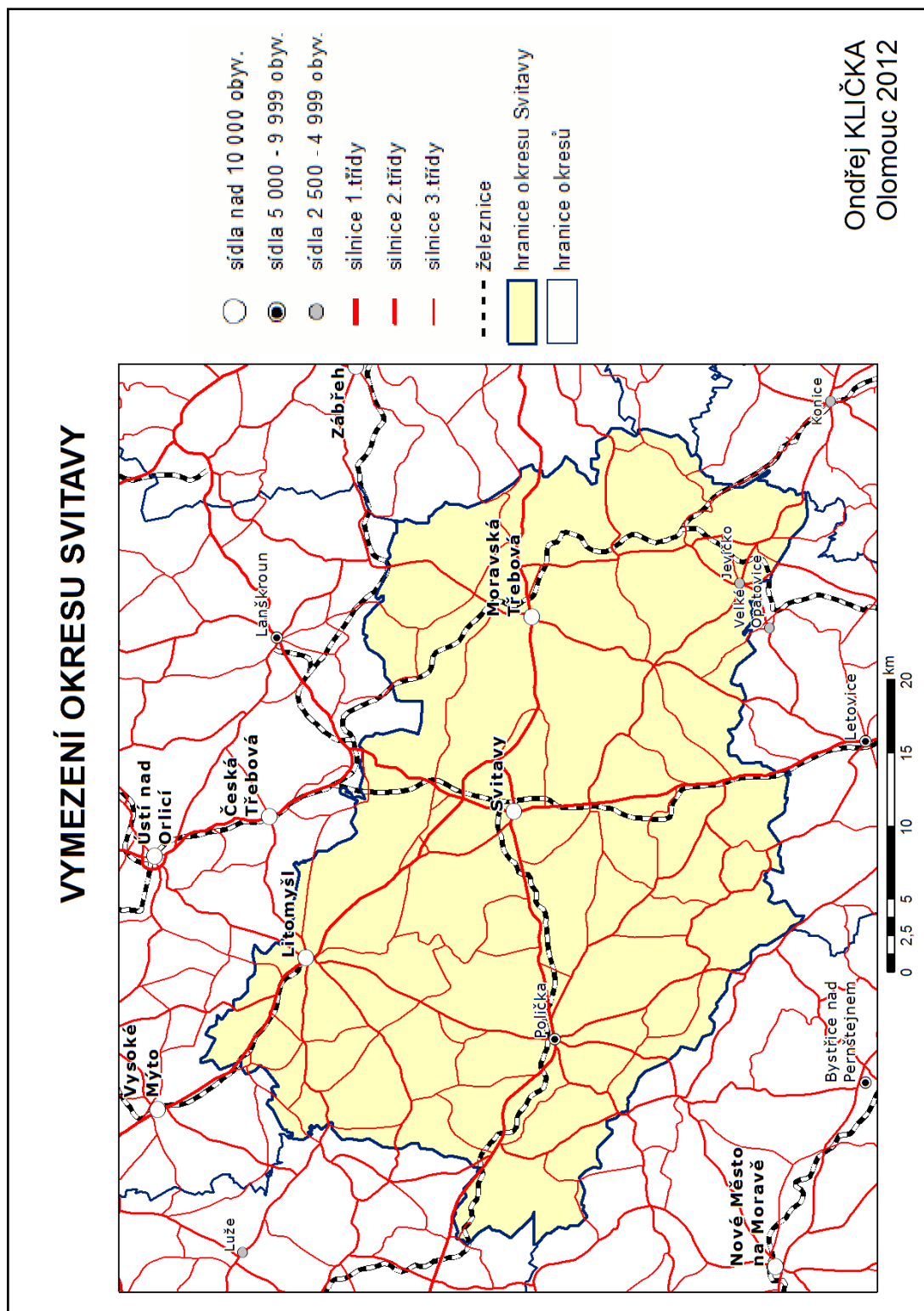
Pod pojmem Svitavsko si nelze představit jednoznačně vymezené území. Existuje např. Mikroregion Svitavsko, což je svazek 2 měst a 14 obcí ve střední části okresu Svitavy (Mikroregion Svitavsko 2009), avšak pro potřeby této bakalářské práce jde o příliš malou oblast. Proto je zde Svitavsko vymezeno jako území celého okresu Svitavy, který zahrnuje ideální počet měst pro vzájemnou komparaci a je rovněž vhodný pro svou velikost a dopravní síť zahrnující hlavní silniční tahy, silnice druhé a třetí třídy, dále železniční koridor i regionální tratě.

Okres Svitavy leží v jihovýchodní části Pardubického kraje, má výměru 1 379 km² a k 31. prosinci 2010 v něm žilo 105 209 obyvatel (ČSÚ 2011). Nachází se v něm 116 obcí, z toho 7 měst (Březová nad Svitavou, Bystré, Jevíčko, Litomyšl, Moravská Třebová, Polička a Svitavy) a jeden městys (Svojanov). Okres Svitavy se vyznačuje poměrně vysokým podílem zaměstnanosti v primárním sektoru. Struktura průmyslové výroby je pestrá, není zaměřena jednostranně. Dlouhodobým problémem je vysoká míra nezaměstnanosti, která v roce 2010 dosáhla 13 % (ČSÚ 2011). Okres Svitavy lze rozdělit na tři hlavní části, které jsou historicky i územně poměrně nesourodé. Byly však sloučeny po reorganizaci státní správy v roce 1960 do jednoho okresu. Jedná se o část moravskou na severovýchodě s městy Moravská Třebová, Svitavy a Březová nad Svitavou. Dle Hřebečovského hřbetu se toto území nazývá též Hřebečsko. Na jihovýchodě se rozprostírá zemědělská oblast Malé Hané s centrem v Jevíčku. Západní část okresu na české straně představují sídla Polička a Litomyšl (Fikejz, Velešík 2003).

Z hlediska silniční dopravy je okres Svitavy tranzitním regionem. Ačkoli zde nejsou dálnice ani rychlostní komunikace, silnice I/35 plní funkci významné dopravní tepny jakožto spojnice západ – východ (směr Hradec Králové – Olomouc). Podobně je tomu u silnice I/34, která přivádí dopravu ze západu od Hlinska a u Svitav se napojuje na silnice I/35 a I/43, která spojuje Brno na jihu s nedalekými hranicemi s Polskem na severu (přechod Dolní Lipka) (ŘSD 2012).

Železniční dopravu v okrese představuje zejména 1. tranzitní koridor spojující Brno a Českou Třebovou (trať č. 260). Na této trati leží města Svitavy a Březová nad Svitavou. Dále se v zájmovém území nachází čtyři regionální tratě. Ve Svitavách z koridoru odbočuje trať č. 261 vedoucí na západ přes Poličku do Žďárce u Skutče. Východní částí okresu prochází trať č. 017 vedoucí z Třebovic v Čechách přes Moravskou Třebovou do Chornice. Zde se rozdvouje na trať č. 262 pokračující do

Boskovic a na trať s číslem 271 do Kostelce na Hané. Z Litomyšle vede trať č. 018 přes Vysoké Mýto do Chocně (SŽDC 2011).



Obr. 1: Vymezení okresu Svitavy a dopravní síť

Zdroj: vlastní tvorba autora

3 Cíle práce

Cílem bakalářské práce je analyzovat vliv dopravy na rozvoj Svitavska s důrazem na ekonomickou strukturu a vývoj počtu obyvatel ve městech a vybraných obcích zájmové oblasti. Práce zkoumá vliv dopravy a vývoj dopravní sítě v historickém kontextu od počátku kolonizace zájmového území přes preindustriální a industriální období až do současnosti.

Hlavním cílem práce je konfrontace výše uvedených teoretických předpokladů s reálnou situací na Svitavsku v historii v současnosti. Jedním ze stěžejních cílů je potvrzení hypotézy o pozitivním vlivu železnice na Svitavsku, proto se autor problematice železniční dopravy věnuje podrobněji. Dalším cílem této bakalářské práce je nastínit perspektivy budoucího vývoje dopravní sítě na Svitavsku a predikovat jejich možný vliv na rozvoj zájmového území.

Tato bakalářská práce podává odpovědi na následující hypotézy:

- Měla železnice pozitivní vliv na industrializaci v obcích a městech, které ležely přímo na trati nebo v jejím okolí?
- Ovlivňuje poloha sídla v rámci dopravní sítě jeho hospodářský rozvoj?
- Zvýšila se na Svitavsku v posledních letech míra automobilizace?
- Je na Svitavsku naplňována koncepce současné dopravní politiky?
- Došlo na Svitavsku k selekci některých regionálních železničních tratí?

4 Metodika práce

Pro řešení dané problematiky je třeba obsáhnout několik geografických disciplín, zejména geografii dopravy, průmyslu, obyvatelstva a sídel. Prvotním krokem bylo nastudování zdrojů a bližší pochopení vzájemného vztahu dopravy a regionálního rozvoje jakožto stěžejního tématu této bakalářské práce. Jednu skupinu tvořily zdroje využití v teoretické části práce, druhou skupinou byla literatura pro aplikační část popisující historickou i současnou situaci dané problematiky na Svitavsku.

V teoretické části autor vycházel z publikace Ekonomická a sociální geografie (Toušek a kol. 2008) rozčleněnou na kapitoly dle dílčích geografických disciplin. Pro pochopení základních pojmů a principů v geografii dopravy slouží kniha Úvod do geografie dopravy (Brinke 1999). Dalšími zdroji byly odborné články a studie o vlivu dopravy na regionální rozvoj.

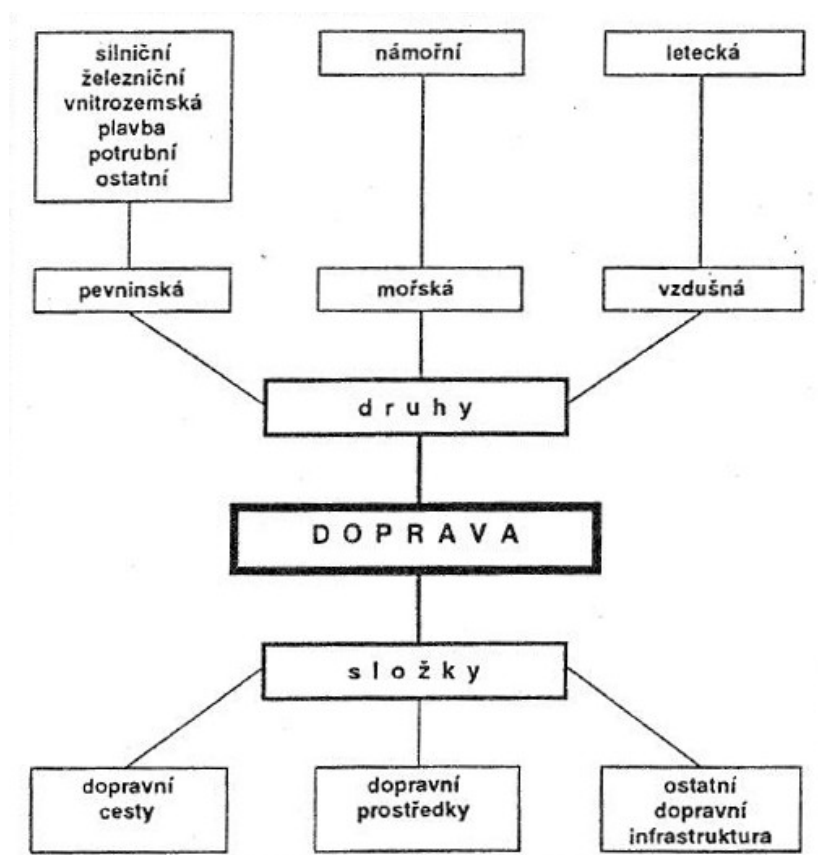
Specifika zájmového regionu a jeho vývoj v čase popisuje kniha Moravskotřebovsko, Svitavsko (Muzejní a vlastivědná společnost v Brně 2002). Úžeji zaměřena je Historie a současnost podnikání na Svitavsku, Litomyšlsku, Poličsku, Moravskotřebovsku a Jevíčsku (Fikejz, Velešík 2003). Samostatnou skupinu tvoří informační materiály měst a obcí, kroniky, prospekty a propagační materiály, dokumenty Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic a mnoho dalších.

Závěry vyvozené z odborné literatury byly poté konfrontovány s reálnou situací, která na Svitavsku vládla v minulosti či přetrvává v současnosti. Na tomto základě byly potvrzeny nebo vyvráceny hypotézy stanovené v kapitole Cíle práce. Samotné zhodnocení vlivů dopravy na rozvoj Svitavska bylo provedeno komparací vybraných ukazatelů (např. vývoj počtu obyvatel ve vybraných obcích). Data byla nejčastěji získávána na stránkách ČSÚ nebo z Historického lexikonu obcí 1869 – 2005. Pro jejich zpracování, tvorbu tabulek a grafů byl využit program Microsoft Office Excel 2003. Pro tvorbu map sloužil program ArcMap 10.

Kapitola o prognóze dalšího vývoje je indukci vycházející z podkladů převážně Ministerstva dopravy a Ředitelství silnic a dálnic.

5 Charakteristika dopravy

Tato bakalářská práce hodnotí vlivy dopravy na rozvoj regionu Svitavsko. Na úvod je proto vhodné vymezit a vyjasnit některé pojmy k dané problematice. Dopravou se rozumí záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Dopravní prostředky tvoří soubor pohyblivých zařízení, jimiž se uskutečňuje přeprava. Ta se z hlediska prostředí dělí na pozemní, vodní a vzdušnou, z hlediska funkce na nákladní a osobní. Dopravní cesty zahrnují vzdušný prostor, hladinu oceánů, jezer a řek a pevninský prostor. Dopravní zařízení představují technické objekty sloužící dopravě a spojům, jsou to např. letiště, nádraží, přístavy apod. (Brinke 1999).



Obr. 2: Složky a druhy dopravy

Zdroj: Brinke 1999

Jak dopravní prostředky, tak i dopravní cesty mají na prostředí svůj vliv. Například dálnice, železnice nebo obchvat města (tedy dopravní cesty) výrazně promění vzhled krajiny, zároveň dochází i ke změnám socio-ekonomickým, které se dotýkají sídel a s tím spojeného chování obyvatelstva. S vybudováním železnice to byl

například rozmach průmyslu a následný nárůst počtu obyvatel. Všechny složky dopravy jsou ve vzájemné interakci, např. rostoucí počet osobních automobilů (tedy dopravní prostředky) ve městě je příčinou výstavby větších parkovišť, obchvatů apod. a ty následně dále ovlivňují prostředí, krajinný ráz apod. Dalším zřejmým příkladem může být vliv určitého druhu dopravy na kvalitu životního prostředí. Dopravu lze rozdělit na několik druhů podle toho, kudy je uskutečňována. Základními druhy jsou doprava železniční, silniční, vodní a letecká.

Dle Touška a kol. (2008) sehrála železniční doprava zásadní roli v období průmyslové revoluce. Byla tehdy primárním faktorem umožňujícím změny prostorové organizace společnosti. Jako dva hlavní důsledky masivní výstavby železničních tratí u nás přibližně mezi lety 1830 – 1900 lze uvést urbanizaci a industrializaci. Vzhledem k zprovoznění železniční trati na Svitavsku v roce 1849 lze očekávat stejný efekt železnice i zde. Význam dopravy však postupně začal klesat vinou vzestupu konkurenčního pozemního druhu dopravy – dopravy silniční. Ve vyspělých zemích byl pokles významu železniční dopravy markantní ve druhé polovině 20. století, řada nevyužívaných tratí byla rušena. Tento trend se tedy může dotknout i Svitavska, kde se nachází několik regionálních tratí.

Motorizovaná silniční doprava představuje ve většině států nejdůležitější druh pozemní dopravy. V osobní dopravě je v současnosti individuální silniční doprava dominující především pro svou pohodlnost. S rychlým rozvojem silniční dopravy od 20. let 20. století rostla i její konkurenceschopnost a záhy na vedoucím místě nahradila dopravu železniční. Na našem území však silniční doprava prožívá největší rozmach až později. Vzhledem k charakteristice silniční sítě na Svitavsku se ovšem nedá předpokládat tak výrazný vliv na rozvoj, jako tomu bylo v případě dopravy železniční. Expanze silniční dopravy měla dle Touška a kol. (2008) významné geografické dopady, především:

- a) flexibilizace pozemní dopravy (zlepšení dostupnosti míst pozemní dopravou)
- b) prostorová dekoncentrace (jak v rozložení obyvatelstva, tak i ostatních socio-ekonomických činností)
- c) růst prostorové mobility obyvatelstva (spojený se změnami životního stylu).

Jestliže rozvoj železniční dopravy rozpoutal proces urbanizace, rozvoj silniční dopravy měl efekt opačný, tedy zvyšování suburbanizace. Příčinou je právě zmíněná lepší prostorová mobilita obyvatelstva. Předpokladu zvyšování suburbanizace na Svitavsku bude v této práci rovněž věnována pozornost.

Další dva druhy dopravy nebudou v bakalářské práci popisovány, neboť jejich existenci lze na Svitavsku vyloučit. Jedná se o dopravu vodní a leteckou.

Často skloňovaným pojmem je dopravní infrastruktura. Tou se rozumí oblast národního hospodářství zabezpečující podmínky pro rozvoj ekonomiky z dopravních hledisek (Velký slovník cizích slov 1999, cit. v Marada 2003). Názory na roli dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji však nejsou jednotné. Zatímco někteří považují infrastrukturu za katalyzátor ekonomického rozvoje (např. Siccardi), jiní ji chápou jako nutnou, avšak nepostačující podmínku tohoto rozvoje (např. Huddleston) (Rephann 1993, cit. v Marada, Květoň, Vondráčková 2006). Tím pádem jsou dopravní infrastruktury přisuzovány jak vlivy pozitivní, tak i neutrální či negativní. Problémem se zdá být především vysoká finanční náročnost na její vybudování a následně nízká ekonomická návratnost (Gauthier 1970, cit. v Marada, Květoň, Vondráčková 2006). V takovém případě je však možné jisté ekonomické návratnosti dosáhnout zprostředkovaně, z dodatečných přínosů, které vybudování infrastruktury zpravidla přináší.

Doprava je geografy všeobecně chápána jako důležitá složka rozvojového potenciálu regionů (Marada 2003). M. Carr (1997, cit. v Marada 2003) říká, že doprava vytváří potenciál lokality. B. Hoyle a R. Knowles (1998, cit. v Marada 2003) zase tvrdí, že doprava je ústředním aspektem národních a globálních výrobních systémů. V dnešní době se dopravně-geografické výzkumy soustřeďují především na problematiku rozvoje dopravní infrastruktury z hlediska komplexního regionálního vývoje (Marada 2003). Existuje však řada přístupů k dopravní problematice z hlediska geografie. Dle čtvrtého vydání Dictionary of Human Geography (Johnston a kol. 2000, cit. v Marada 2003) se dopravně-geografické práce člení do tří velkých bloků – na tradiční práce, na výzkumy vztahu dopravy a regionálního rozvoje a na studie dopadů dopravy na životní prostředí.

Lze se setkat s řadou studií zkoumajících vliv dopravního aspektu na vývoj konkrétního regionu. Velmi často se v těchto pracích objevují výrazy jako *periferie*, *centrum*, *regionální rozvoj*, *ekonomika*, *dopravní obslužnost* nebo *dostupnost*. Studie zveřejněná v Journal of Transport Geography (Meijers a kol. 2012) zkoumá změny ve vztahu centra a periferie v jihozápadním Nizozemsku. Estuár řeky Westerschelde zde

odděluje část území, která byla kvůli své izolovanosti periferií. Změnu však přineslo otevření propojovacího tunelu v roce 2003. Nové dopravní spojení centra s periferií podnítilo pohyb mladého obyvatelstva ve věku 20 až 40 let. Pro mladou generaci není život v periférii atraktivní, ať už z hlediska vzdělání, zaměstnání nebo kultury, proto došlo k jejich stěhování z okrajových částí regionu blíže k tunelu, který spojení s centrem umožňoval. Naproti tomu dopad otevření tunelu na obyvatele ve věkové skupině nad 40 let byl minimální. Došlo také ke změnám ve struktuře zaměstnanosti v sektoru služeb. V tomto případě tak z pohledu perifernosti regionu dopravní aspekt sehrál spíše pozitivní roli. Analogické případy mohly nastat i na Svitavsku, práce se pokusí nastínit, zda měla v těchto případech doprava pozitivní či spíše negativní vliv na další rozvoj regionu.

Pozitivní vliv dopravy na regionální rozvoj byl odhalen v Polsku (Judge 1998). Po otevření hranic v roce 1989 se z Polska stala významná středoevropská dopravní tepna spojující západ s východem a baltské moře s jihem, avšak stávající dopravní síť na zvýšenou tranzitní dopravu nebyla koncipována. Bylo proto třeba učinit výrazné investice do výstavby další infrastruktury. Následně se projevil ekonomický růst, nová dopravní síť zafungovala jako katalyzátor obchodu a významně se zvýšila atraktivita firem v oblastech s nově vybudovanou dopravní sítí. Rovněž logicky stoupla zaměstnanost ve firmách stavějících silnice, mosty atd., dále pak v podnicích produkujících ocel, cement nebo asfalt. Bylo spočítáno, že v případě Polska znamenal jeden zlotý investovaný do silnice produkci pěti zlotých v pásu 40 km okolo nově budované silnice.

Důležitost dopravy a nákladů s ní spojených pro regionální rozvoj je zřejmá i z politiky Evropské unie. Dle Schleicher-Tappesera (2000) lze zjednodušeně argumenty pro potřebu investic do dopravní infrastruktury charakterizovat následovně:

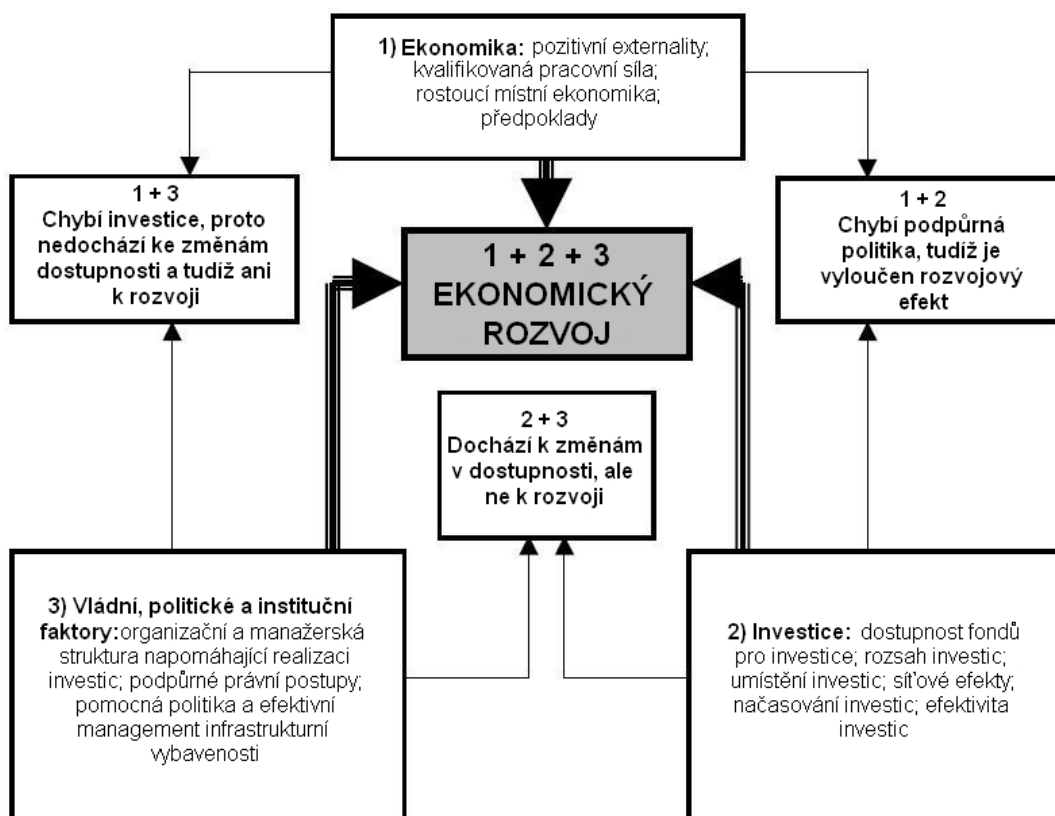
- a) lepší infrastruktura přináší ekonomický rozvoj
- b) snížení dopravních nákladů posiluje ekonomický rozvoj
- c) zvýšení dopravních nákladů prohlubuje znevýhodnění periferních regionů
- d) zlepšení meziregionálních vazeb je pro evropské periferní regiony nejdůležitější

Není však pravidlem, že výstavba dopravní infrastruktury musí regionu nutně přinést pouze pozitiva. Někdy je efekt investic do dopravní sítě na regionální rozvoj přeceňován a v jistých případech může dokonce dojít k úpadku daného regionu. Velký

význam má geografická poloha regionu, ekonomická vyspělost, kvalita lidských zdrojů a schopnost regionu zapojit se do aktivit obecně vázaných na dálniční infrastrukturu. Dopravní stavby vyššího řádu jako např. dálnice přinášejí dva zásadní efekty – *distribuční* a *generativní*. Distribuční efekt způsobuje změny v lokalizaci stávajících aktivit v dotčeném regionu, ty se přesunují blíže k dálnici. Současně dochází k oslabení těchto aktivit v původní lokalitě. Generativní efekt způsobuje vytvoření zcela nových pracovních příležitostí a nových typů aktivit. Je však poměrně složité tyto efekty od sebe odlišit, neboť působí současně v jednom prostoru. Dálnice není pouze jednosměrnou komunikací, tzn. neumožňuje pouze lepší dostupnost centra z periferie, ale také lepší dostupnost z centra do okolí. To zvyšuje konkurenci na místním trhu a za jistých podmínek tak výstavba dálnice může v regionu způsobit i stagnaci nebo úpadek. Odsávací efekt pak způsobí odvedení dosavadních ekonomických aktivit mimo region (Marada 2003).

5.1 Vliv dopravy na regionální rozvoj

Banister a Berechman (2001) provedli studii, která hodnotí vliv investic do dopravy na ekonomický růst na regionální či lokální úrovni. Ekonomický růst podle nich závisí na třech základních faktorech, které ovšem mají požadovaný efekt pouze v případě, že působí všechny tři zároveň. Jedná se o *ekonomické externality*, *investice* a *politiku*. Jak ukazuje schéma na obrázku 3, k ekonomickému růstu a rozvoji v regionu dochází až při vzájemném působení všech tří zmíněných faktorů.



Obr. 3: Faktory, jejich kombinace a vliv na ekonomický rozvoj regionu

Zdroj: Banister, Berechman 2001; upraveno

Jedinečnou roli v dopravě a jejím vlivu na regionální rozvoj hrála u nás v minulosti železnice. Tomuto tématu se věnuje celá řada publikací a fenomén železnice v českých zemích je často diskutovaná a podrobně zkoumaná problematika. Je však třeba si uvědomit rozdílnost postavení železniční dopravy v 19. století a dnes. V polovině 19. století zaznamenal tento druh dopravy prudký rozmach, probíhala intenzivní výstavba nových tratí a současně v této době lze zaznamenat nárůst urbanizace, vznik a rozvoj nových průmyslových odvětví či pozitivní vlivy na rozvoj zemědělství (Kunc, Krylová 2005). Situace u nás je v současnosti obdobná jako v dalších vyspělých zemích, tj. železnice ztratila výsadní postavení na poli dopravy a dochází k selekci regionálních a lokálních tratí. Nabízí se otázka, zda se tak dělo v případě Svitavska. Všeobecně vývoj pokračuje spíše na kvalitativní úrovni (modernizace a elektrifikace tratí, přestavba stávajících koridorů na rychlostní tratě, modernizace vozového parku apod.). Je tedy zřejmé, že železnice již dnes výrazný vliv na význam sídel nemá, může maximálně dojít ke zlepšení jejich dopravní obslužnosti. Příkladem může být Brno, které i po případném vybudování vysokorychlostní tratě

patrně již nijak nezvýší svůj význam v systému evropských měst z hlediska kvantitativního růstu (Kunc, Krylová 2005).

V minulosti však k záměnam postavení v hierarchii blízkých sídel docházelo. Například napojením Pardubic na železnici při budování páteřní sítě v polovině 19. století jejich význam vzrostl (z hlediska administrativně-správního i společensko-kulturního), naopak do té doby dominantní a historicky významnější Chrudim potkalo období stagnace, neboť jí páteřní síť neprocházela, byla zde pouze vybudována přípojná lokální trať. Můžeme se jen domnívat, zda by dnes byly Pardubice krajským městem, nebýt vlivu železnice. Obdobných případů existuje u nás několik (Břeclav X Mikulov; Ostrava X Opava a další) (Kunc, Krylová 2005).

Jak bylo zmíněno, rozmach železnice již pominul, naproti tomu dominantní postavení zaujala doprava silniční, zejména lze u nás v posledních dvou desetiletích zaznamenat nárůst individuální silniční dopravy. Příčina se skrývá v celospolečenských změnách po roce 1989, kdy dramaticky poklesl přepravní výkon veřejné linkové dopravy. Zatímco ceny jízdného začaly narůstat, situace na automobilovém trhu a změny v tržním chování obyvatelstva (díky zvyšující se životní úrovni) umožnily dostupnost osobních automobilů větší skupině obyvatel. Další příčinou je nepochybně suburbanizace, kdy se obyvatelstvo (i mladší) stěhuje na okraje měst či na venkov. Jistou „cenou“ za klidnější bydlení či relativně zdravější životní prostředí mimo město je však potřeba denní dojížděky do škol a zaměstnání. Podíl individuální automobilové dopravy na této dojížděce v posledních několika letech výrazně vzrostl. Užívání automobilu k dojížděce za prací se značně prostorově liší, v rámci ČR je zřejmá výrazná západovýchodní diferenciace. Obecně lze konstatovat, že obyvatelstvo v Čechách využívá více osobních automobilů, zatímco na Moravě je stupeň automobilizace nižší a většího využití se těší autobusová doprava. Jednou z domněnek je, že je to způsobeno jinou sídelní strukturou, než např. ve středních Čechách, kde je více roztržštěná, a tudíž lepší dopravní dostupností. Jistou roli patrně hraje i odlišné sociální chování obyvatelstva (Marada, Květoň, Vondráčková 2006).

Stupeň automobilizace může částečně sloužit jako ukazatel vyspělosti regionu. E. Lindgren, U. Lindgren a Petterson (2010) provedli analýzu hodnotící vztah mezi vývojem stupně automobilizace ve Švédsku v letech 1960 – 1975 a vývojem hrubého domácího produktu a regionálního rozvoje. Bylo prokázáno, že sledované veličiny byly a jsou ve vzájemné interakci, stejně tak byly patrné projevy politických opatření vlády

(podpora prodeje osobních automobilů apod.), které se projevovaly v počtu nově registrovaných vozů a následně růstem, resp. poklesem hrubého domácího produktu.

5.2 Teoretické předpoklady vlivu dopravy na regionální rozvoj

Výše uvedené poznatky lze shrnout do několika předpokladů, které jsou v další části práce aplikovány na region Svitavska, přičemž je sledován jejich dopad na rozvoj regionu.

- doprava má na regionální rozvoj vlivy jak pozitivní, tak negativní či neutrální
- železniční doprava měla v době průmyslové revoluce vlivy pozitivní
- v současnosti jsou některé lokální a regionální železniční tratě rušeny
- efekty dopravních staveb jsou distribuční nebo generativní
- budování dopravní infrastruktury je nutnou, avšak samostatně nedostačující podmínkou regionálního rozvoje
- rozmach železniční dopravy měl za důsledek zvýšení urbanizace
- rozmach silniční dopravy měl za důsledek zvýšení suburbanizace

6 Historický vývoj Svitavska

6.1 Raný středověk

Provázanost dopravy a regionálního rozvoje lze odhalit již v dávných dobách zakládání prvních sídel a kolonizace území. Na českém území se nacházely kupecké stezky, využívané pěší dopravou či dopravou zboží taženými zvířaty. Byly to první dopravní cesty a dnešní silnice často kopírují alespoň přibližně jejich průběh. Takové případy se vyskytují i na Svitavsku. Dokládají to četné archeologické nálezy, jejichž stáří se datuje už do období paleolitu. V oblasti existovala lidská činnost, musela zde tedy být lidská sídla a tím pádem také cesty. Hovoří se o tzv. soumarských cestách (Šustrová 2003). Ty však zřejmě spojovaly nanejvýš několik sídel mezi sebou na lokální úrovni, nedá se ještě hovořit o rozvinuté dopravní síti.

Ta se začala utvářet až na počátku středověku, první zmínky o cestách na našem území jsou z 9. a 10. století. Dle Šustrové (2003) byly soumarské cesty úzké, sloužily pouze pro přesun tažených zvířat z trhů. Proto vznikaly i cesty vozové a nejvýznamnější byly zemské strážné cesty. Těm opatřovaly ochranu strážné hrady s ozbrojenou posádkou (např. v dnešním Hradci nad Svitavou). V době okolo 10. století Svitavskem procházela významná Trstěnická stezka, o které se zmiňuje Kosmova kronika, zde však ještě ne pod tímto názvem. Přízvisko Trstěnická jí dal až v 19. století historik Hermenegild Jireček podle obce Trstěnice u Litomyšle, kde měla být zemská brána. Jiná verze tvrdí, že pojmenování stezka dostala podle řeky Trstenice (řeka zarostlá trstinou), dnešní Loučné (Fikejz, Velešík 2003). Dodnes názory na přesný průběh stezky nejsou jednotné. Je však jisté, že se ve své době jednalo o významnou spojnici Čech s Moravou, odkud pokračovala dále přes Pobaltí až do zemí Orientu a putovalo po ní nejrůznější obchodní zboží (Paďour 1958). Průběh této obchodní stezky byl mj. určován i podle nalezišť peněz. Cesty na Svitavsku měly v raném středověku velký význam, neboť toto území bylo pokryto hlubokými a těžko prostupnými lesy a tak by doprava jinudy než po cestách byla velmi obtížná (Nekuda 2002).

6.2 Vznik měst na Svitavsku

Ve 13. století vznikaly cesty spojující města – ta následně dostávala práva mýta a mílové. Obyvatelé měst a poddaní městských panství měli povinnost tyto cesty udržovat, každý měl přidělen svůj úsek, o který se staral (Šustrová 2003). Ovšem existence řady sídel hrála při utváření cest pasivní roli, jejich trasy vedly v mnoha případech mimo tato sídla. Badatelé se totiž domnívají, že zatímco vhodnou lokalitou

pro vznik sídla bylo říční údolí s úrodnou půdou, cesty naopak vedly spíše po hřebenech a vyhýbaly se mokřadům, bažinám a tudíž i údolím řek. Proto lze předpokládat, že do údolí vstupovaly pouze výjimečně (Fikejz, Velešík 2003). Všeobecně však platí, že cokoli se na Svitavsku odehrálo do 14. století, je spíše předmětem domněnek a spekulací. Historické prameny do této doby nejsou věrohodné nebo se liší v řadě místopisných názvů, což práci historiků komplikuje. To je i případ vymezení průběhu Trstěnické stezky.

S kolonizací ve 14. století došlo k nárůstu osídlení a rostla též hustota sítě cest. V této době tedy (z pohledu vzájemného vztahu) nárůst počtu obyvatel podnítil rozvoj dopravní sítě. Většina cest byla tehdy pouhými vyježděnými či udupanými pruhy, upravovala se pouze místa, kde bylo potřeba vylámat skálu, zpevnit bažinu nebo vymýtit průsek. Povrchy se začaly zpevňovat až později, buď kamením, nebo přímo dlažbou. Vyšší kvalitou i pravidelnou údržbou se vyznačovaly zmíněné zemské stezky. Byly obdobou dnešních dálnic a spojovaly důležitá centra v Čechách a na Moravě se sousedními zeměmi. Po kolonizaci zde vznikla města, jejichž jádra přetrvala do dnešní doby v nepříliš změněné podobě dodnes. Osídlení zde prokazatelně bylo již mnohem dříve, avšak do období 13. – 14. století se datuje většina prvních písemných dokladů o městech a vesnicích Svitavska. Mezi nimi Svitavy a Polička (1256), Jevíčko (1258), Litomyšl (1259), Moravská Třebová (1267), Březová nad Svitavou (okolo roku 1300) a další. Druhá fáze kolonizace se uskutečňovala po celé 14. a 15. století, jednalo se především o dosídlování Hřebečska.

6.3 Hospodářský rozvoj od 16. století

V 16. století rostla hospodářská autorita měst, rozvíjela se zde řemesla a živnosti, města skupovala vesnice a rozšiřovala svá panství. Typickým řemeslem bylo soukenictví, jehož výrobky se vyvážely i mimo hranice českého království. Byl tak položen základ textilnictví, které se v dalším období stalo klíčovým a charakteristickým odvětvím pro celou oblast. V roce 1553 si svitavští a březovští tkalci prosadili právo přednostního nákupu příze, takže na březovském trhu s vlnou mohli nakupovat o dvě hodiny dříve než ostatní zájemci. Trhy byly pro hospodářství nesmírně důležité, v poddanských městech se v 16. století konaly v hojné míře. Pohyb materiálu a výrobků z trhů by se však nemohl uskutečňovat bez existence dopravní sítě, která spojovala města i vesnice a měla již přibližně takovou podobu, jako v současnosti. Dopravu tak lze zařadit mezi podmiňující faktory regionálního rozvoje, resp. obchodu, již v době pozdního středověku a počátku novověku.

Rozmach přerušila Třicetiletá válka a kromě úpadku hospodářství a devastace měst i vsí následoval v rámci emigrace odchod řady podnikatelsky činných osob z oblasti. Válka výrazně dopadla především na Poličku, která za podporu českých stavů byla po bitvě na Bílé hoře potrestána odnětím privilegií a obrovskými daněmi. Došlo k velkému poklesu počtu obyvatel, přesto se do konce 17. století podařilo obnovit předválečný stav. Výrazný úbytek obyvatel se nevyhnul ani Moravské Třebové, Svitavy kromě vojsk decimoval také mor v roce 1625. Ten postihnul i okolní města. Jako na většině našeho území i zde po válce došlo k obnově a opětovnému nastartování hospodářského růstu. Soukenictví a tkalcovství nadále tvořily základní podíl průmyslové výroby v Moravské Třebové a Svitavách, stejně tak v Litomyšli a v Poličce, kde převládala domácí výroba příze a plátna. Naproti tomu Jevíčsko bylo spíše agrárním regionem, přičemž může sloužit jako příklad toho, že poloha na významném dopravním tahu je jednou z podmínek rozvoje. Při svém založení Jevíčsko leželo na křižovatce dvou obchodních stezek a o předpokládaném rozvojovém potenciálu napovídá např. rozlehlé náměstí. V průběhu let však došlo k odklonu zmíněných stezek a k stagnaci města, kterou navíc prohloubil vzestup blízké Moravské Třebové. Jevíčsko je od té doby spíše periferií Svitavska a většího přílivu průmyslu se již nedočkalo.

Na počátku 19. století byla veřejná doprava na našem území uskutečňována výhradně po silnicích, kterých však nebylo mnoho – na Moravě v roce 1790 683 km, v Čechách roku 1800 562 km (Schreier 2009). To zpomalovalo hospodářský pokrok, neboť bez komunikací vázl obchod a pohyb obyvatelstva za prací do průmyslových středisek. Od roku 1804 byl spuštěn nový systém výstavby silnic a výsledkem byla roku 1848 silniční síť o délce 3 827 km v Čechách a 1 131 km na Moravě (ŘSD 2009). Dle mapy Čech, Moravy a Slezska vydané roku 1818 je patrné, že Svitavskem procházela významná císařská silnice z Brna do Prahy (Schreier 2009).

6.4 Nástup železnice v 19. století

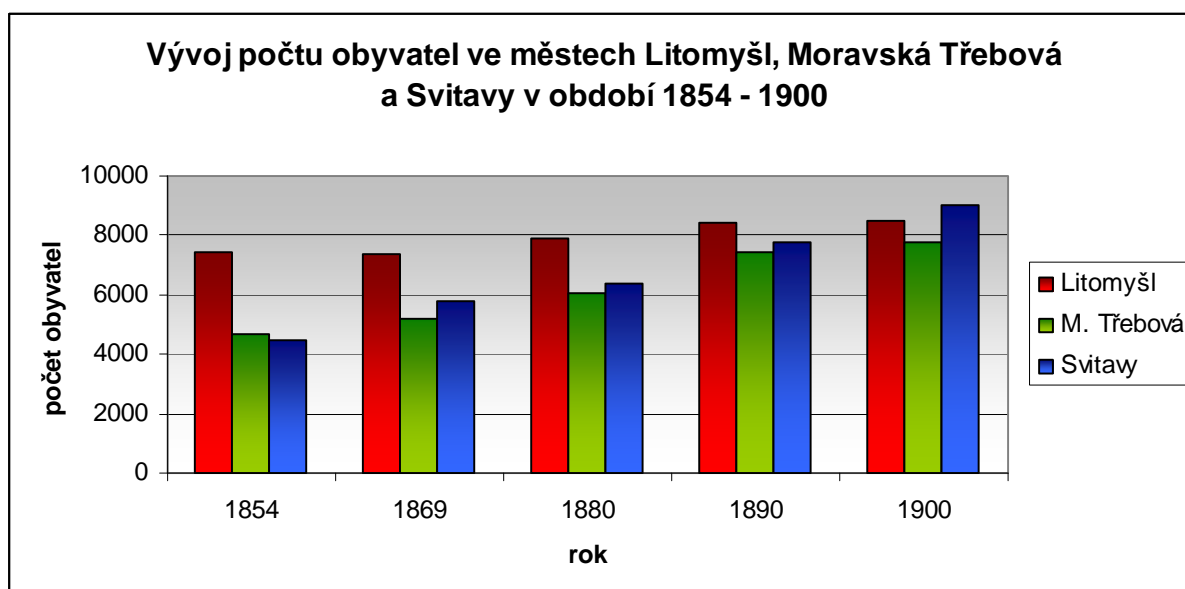
S růstem bohatství měst se zvyšoval i počet domů a obyvatel. V preindustriálním období hrály důležitou roli cechy a poté manufaktury. Výrobky ze Svitavska byly distribuovány i do Vídně a do Itálie, celá oblast byla textilnictvím proslulá a Svitavy nesly přívlastek *Západomoravský Manchester*. Patřily k největším městům dnešního okresu Svitavy, co do počtu obyvatel je roku 1854 převyšovala jen Moravská Třebová a Litomyšl. Průlom však přinesla ve druhé polovině 19. století železnice, která zcela zásadně ovlivnila další rozvoj těchto měst i dalších obcí v regionu. Změny v dopravě se dotkly vývoje sídel a byl nastartován proces urbanizace a industrializace. Železniční trať

z Prahy do Brna byla na Svitavsku otevřena v roce 1849 a i přes počáteční odpor zemědělců procházela právě Svitavami. Např. v Moravské Radiměři se však místní sedláci proti stavbě železnice bouřili a tak byla vedena jinou trasou přes Hradec nad Svitavou. Jak výstavba železnice ovlivnila počet obyvatel měst Litomyšl, Moravská Třebová a Svitavy, respektive jak Svitavy díky železnici dohnaly co do počtu obyvatel své sousedy během necelého půlstoletí, ukazuje tabulka 1. Přírůstky jsou v jednotlivých sledovaných obdobích vyjádřeny řetězovými indexy, celkový nárůst počtu obyvatel od základního roku 1854 vyjadřují bazické indexy. Ve Svitavách ležících na hlavní trati se počet obyvatel za sledované období zdvojnásobil. V Litomyšli a Moravské Třebové se vliv železnice projevil rovněž, ovšem ne v takové míře jako ve Svitavách, neboť se jednalo pouze o regionální tratě. Železniční trať spojující Litomyšl s Chocní přes Vysoké Mýto byla otevřena roku 1882 (Fikejz, Velešík 2003). V roce 1889 (Sekera 2011) byl zahájen provoz na regionální trati z České Třebové do Velkých Opatovic přes Moravskou Třebovou.

Tab. 1: Vývoj počtu obyvatel ve městech Litomyšl, Moravská Třebová a Svitavy v období 1854 – 1900 (v původním rozsahu bez později přidružených obcí)

| rok | Litomyšl | | | Moravská Třebová | | | Svitavy | | |
|------|----------------|----------------|---------------|------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| | počet obyvatel | řetězový index | bazický index | počet obyvatel | řetězový index | bazický index | počet obyvatel | řetězový index | bazický index |
| 1854 | 7438 | 1,00 | 1,00 | 4680 | 1,00 | 1,00 | 4500 | 1,00 | 1,00 |
| 1869 | 7382 | 0,99 | 0,99 | 5192 | 1,11 | 1,11 | 5800 | 1,29 | 1,29 |
| 1880 | 7919 | 1,07 | 1,06 | 6056 | 1,17 | 1,29 | 6351 | 1,10 | 1,41 |
| 1890 | 8406 | 1,06 | 1,13 | 7417 | 1,22 | 1,58 | 7787 | 1,23 | 1,73 |
| 1900 | 8491 | 1,01 | 1,14 | 7733 | 1,04 | 1,65 | 9029 | 1,16 | 2,01 |

Zdroj: Historický lexikon obcí 1869 – 2001; Fikejz, Velešík 2003



Obr. 4: Vývoj počtu obyvatel ve městech Litomyšl, Moravská Třebová a Svitavy v období 1854 – 1900

Zdroj: Historický lexikon obcí 1869 – 2001; Fikejz, Velešík 2003

Ukázkovým příkladem obce, jež byla pozitivně ovlivněna přítomností železnice, je Moravská Chrastová jižně od Svitav. S nástupem industrializace sem nově založené továrny přitáhly mnoho pracovníků. Počet obyvatel se zvýšil z 590 v roce 1869 na 1 314 v roce 1900 (Historický lexikon obcí 1869 – 2001 2006). Ve druhé polovině 19. století se na Svitavsku vytvořila tři hlavní průmyslová centra, jednalo se vesměs o textilní střediska: Svitavy a okolní obce Moravský Lačnov, Čtyřicet Lánů a Grándorf (později název Hradec nad Svitavou); Březová nad Svitavou, sousední Moravská Chrastová a nedaleký (v Čechách ležící) Brněnec; a Moravská Třebová. Většina továren tvořila řetěz kopírující od severu k jihu řeku Svitavu, ale zejména železniční trať z Brna do České Třebové. Jde tak o další potvrzení toho, že železnice měla na rozvoj průmyslu na Svitavsku pozitivní vliv. Taktéž Litomyšl hospodářsky těžila z textilnictví, avšak zdá se, že se zde nepodařilo naplno využít potenciál železnice a očekávání do ní vkládaná neodpovídala reálné situaci. Jistou kompenzací však mohl být hlavní silniční tah z Prahy do Brna a Olomouce, který zajišťoval dobrou dopravní obslužnost Litomyšlska.

Hůře na tom byla v tomto směru Polička s méně výhodnou polohou v rámci silniční sítě. Představitelé Poličky chtěli napodobit progres obcí zmíněných výše a proto se od poslední třetiny 19. století snažili podnítit hospodářský rozvoj města napojením na blízkou železniční trať. Podmínky pro podnikání zde byly zdánlivě dobré, v Poličce a okolí žil nespočet domácích tkalců ochotných pracovat za poměrně nízkou

mzdu, problémem se spíše ukazovala přílišná konzervativnost, malá odvaha podnikatelsky riskovat a také malé množství volného kapitálu. Přesto byly do železnice vkládány velké naděje. Projednávala se řada návrhů, kudy trať povede, potíže byly také s financováním, proto se Polička dočkala své tratě až v roce 1896. Vedla do cca 20 km vzdálených Svitav, o rok později byla prodloužena z Poličky do Žďárce u Skutče. Pro město měla význam zejména v nákladní přepravě, kdy objem přepraveného zboží od zahájení provozu dlouhodobě narůstal. Ještě dlouhou dobu po otevření tratě se objevovaly návrhy na železniční spojení mezi Poličkou a Litomyšl, k němuž nikdy nedošlo. V případě obou měst (stejně jako Moravské Třebové) zůstaly tamní tratě pouze lokálními spojeními bez celostátního významu.

S přihlédnutím k výše uvedeným skutečnostem je význam železniční dopravy na Svitavsku zřejmý. Z větších měst výrazně vzrostl počet obyvatel ve Svitavách, které jako jediné leží na hlavní trati spojující Brno a Českou Třebovou. Naproti tomu města Litomyšl, Moravská Třebová nebo Polička, kterými vedou pouze lokální tratě, tak výrazný nárůst nezaznamenala. Není překvapením, že zmíněná nově industrializovaná Moravská Chrastová leží na téže trati jako Svitavy.

Na druhou stranu železnice samotná nebyla dostačujícím faktorem rozvoje, v každé vesnici či městě se setkávala se specifickými poměry hospodářskými či sociálními. Někde byla její přítomnost vítána, jinde rázně odmítána. Železnice se v každé obci rodila do jiného podnikatelského či průmyslového prostředí, což mělo za důsledek nestejnou startovní pozici pro hospodářský růst. Tam, kde panovaly vhodné podmínky, působila jako katalyzátor hospodářského vzestupu a její vliv byl veskrze pozitivní. Tam, kde nebyla industrializace podporována, měla železnice v podstatě neutrální vliv. V řadě případů výstavba železnice přinesla distribuční efekt, kdy se rozptýlená výroba nejrůznějších statků přemístila do centrálních továren stavěných v blízkosti železničního spojení. Specifickým případem na Svitavsku je mladějovská úzkorozchodná dráha vybudovaná pro přepravu lupku, hnědého uhlí a žáruvzdorných jílu těžných na Hřebči. Ložiska těžby přirozeně nelze přemístit blíže dopravní síti, proto bylo třeba přivést dopravní síť k dolům. Trať o rozchodu 600 mm vedla z Hřebče do Mladějova a její délka byla téměř 11 km. Výstavba proběhla v letech 1917 – 1924. Vytěžený materiál se do zpracovatelského závodu v Mladějově vozil vlaky taženými parními lokomotivami až do roku 1991, kdy byla těžba na Hřebči ukončena (Mladějovská průmyslová dráha 2012).

V 19. století byly vedle nově vzniknuvší železnice neméně důležité silnice. Dle významu a jejich správy se dělily na státní (císařské nebo královské), okresní a místní. Již před rokem 1848 byly vystavěny významné komunikace z Brna do Čech přes Svitavy a Litomyšl nebo z Olomouce rovněž do Čech přes Moravskou Třebovou a Svitavy. Posléze byly tyto hlavní tahy průběžně doplňovány o regionální komunikace. Svitavy tak již před dvěma stoletími byly křižovatkou důležitých silnic a výstavba železnice jejich dopravní význam dále posílila. Z hlediska dopravní infrastruktury měla města Svitavy, Litomyšl a Moravská Třebová v kombinaci s historickým hospodářským vývojem nejlepší podmínky pro rozvoj průmyslu a obchodu v oblasti Svitavska.

6.5 20. století a vliv silniční dopravy

Většina železničních tratí u nás byla vybudována ještě za Rakouska-Uherska. Po bouřlivém rozvoji tohoto druhu dopravy se všemi popsányi doprovodnými jevy došlo k ustálení stavu a železnice se stala běžnou součástí života. O slovo se později začala hlásit silniční doprava a po vzniku samostatného československého státu v roce 1918 se s rozvojem motorismu začíná soustředit větší pozornost na silniční síť. Její základy lze nalézt již ve středověku. Silniční síť se vyvinula ze stezek a cest, které se v některých případech přemísťovaly v čase. Se vznikem a postupným rozvojem sídel se ustálily a vtiskly tak podobu dnešní silniční síti. Před 1. světovou válkou existovaly na Svitavsku vedle již zmíněných státních silnic také silnice okresní. Zajišťovaly spojení Lanškroun – Moravská Třebová – Velké Opatovice – Letovice, Moravská Třebová – Městečko Trnávka – Jevíčko – Konice – Prostějov, Svitavy – Polička a Svitavy – Lanškroun (Bartoš 2002). Po rozmachu železniční a později i silniční dopravy se zvyšovala mobilita obyvatelstva, zároveň po fázi industrializace rostly přepravní výkony nákladní dopravy. Objevila se proto potřeba výstavby nových kapacitně dostačujících komunikací, které by propojily hlavní hospodářská centra země. Již ve 30. letech se objevují první návrhy komunikací, které se svou technickou charakteristikou dají označit jako dálnice. V roce 1935 to byl projekt „Národní silnice“ z Plzně do Košic. Později přišel s vlastním projektem páteřní komunikace napříč Československem podnikatel Jan Antonín Baťa. Projekt části úseku byl dokonce již schválen příslušnými úřady, ale plány zhatila německá okupace roku 1938. Československo vídeňskou arbitráží přišlo o značnou část svého území a tak bylo nutné hledat novou trasu v rámci hranic Protektorátu. V lednu 1939 byla schválena varianta trasy Praha – Jihlava – Brno – slovenská hranice, čímž byl položen základ dnešní dálnice D1. Pojmenování *dálnice* bylo úředně zavedeno již roku 1938. Současně bylo rozhodnuto o vybudování tzv.

německé autostrády spojující Wroclaw s Vídní (vžilo se pojmenování „německá dálnice“). A právě tato komunikace měla procházet východní částí Svitavska.

Trasa plánované „německé“ dálnice byla vedena přes Moravskou Třebovou, Městečko Trnávka a Jevíčko. Zejména v případě Jevíčka, které se již dlouhou dobu nacházelo mimo významná dopravní spojení, by dálnice zřejmě přinesla vítaný hospodářský vzestup. S výstavbou se započalo 11. dubna 1939 a zpočátku práce probíhaly velmi rychle. Jednalo se o přípravné práce před samotným položením dálniční vozovky jako např. terénní úpravy, betonování základů, výstavba mostních konstrukcí, kanalizací, propustek atd. Stavbu zpomalila 2. světová válka a od dubna 1942 byly práce přerušeny úplně, neboť v Německu a jím okupovaných zemích byly pozastaveny veškeré civilní stavby. Část pracovních čet a stavební zařízení byly převezeny na jiná místa k různým pracím pro vojenské účely. Až do konce války hlídala staveniště německá armáda.

Po válce již k obnovení stavebních prací nedošlo, neboť celý projekt byl financován tehdejší německou státní organizací pro výstavbu dálnic RAG a potřebné finanční prostředky bylo po válce nutno směřovat jinam. Navíc dálnicím v poválečné Evropě nebyl přikládán takový význam, jako v době vzniku projektů na jejich výstavbu, tudíž nebyla ani vůle ve stavbách dálnic pokračovat. V letech 1946 – 1947 proběhla demontáž zbylých stavebních zařízení a staveniště zůstala opuštěná. Východní část Svitavska se tak „německé“ dálnice nedočkala. Dodnes jsou v krajině patrné pozůstatky stavebních prací, někde zůstaly zachovány i mosty a propustky, rovněž lze identifikovat pásy zemních těles dálnice. Nedokončený zůstal úsek o délce 83 km (Lídl, Janda 2008).

Nedotažená realizace „německé“ dálnice položila základy problému, který přetrval do současnosti. Chybí totiž silniční spojení polských hranic s Brnem o dostatečné kvalitě. Jedním z mála pozitiv, které se dá německé okupaci najít, tak mohla být právě ona dálnice. Lze se však jen domnívat, zda by měla na Svitavsko, především na Moravskotřebovsko a Jevíčko, pozitivní vliv.

Předpoklad, že se již nebude opakovat nárůst automobilizace z 30. let 20. století, se ukázal jako mylný, a potřeba severo-j jižní spojky přetrvávala i po válce. Stavba dálnic na našem území byla obnovena až v 60. letech, ovšem čas ukázal, že se tak stalo příliš pozdě. V roce 1957 vzniklo Středisko pro rozvoj silnic a dálnic Praha a roku 1963 byla vydána koncepce dálniční sítě v ČSSR. V té se mj. počítalo s dálnicí D43 ze Svitav do Brna o délce 72 km a s dálnicí D35 z Hradce Králové do Lipníku nad Bečvou o délce

185 km, která měla procházet okolo Litomyšle, Svitav a Jevíčka (Prášil 2007). Navrhovanou dálniční sít' ukazuje obrázek 5.



Obr. 5: Koncepte dálniční sítě v ČSSR z roku 1963

Zdroj: Prášil 2007, převzato z publikace *Dálnice v Česku*

Z uvedené koncepce dálniční sítě je patrné, že Svitavy zaujímají z hlediska dopravy strategickou polohu. Tvoří přibližně střed pomyslné kružnice, na níž leží významná krajská města Hradec Králové, Pardubice, Brno a Olomouc, všechny ve vzdálenosti okolo 70 km. V kombinaci s přítomností tranzitního železničního koridoru by tak vybudování plánovaných dálnic Svitavy patrně povýšilo na významný dopravní uzel. Ovšem trasa obou navrhovaných dálnic se časem průběžně měnila. D43 měla nakonec vést přibližně stejně, jako kdysi plánovaná „německá“ dálnice, tedy ne přes Svitavy, ale okolo Jevíčka a Moravské Třebové. D35 zase v původním návrhu obcházela Svitavy z jihu, později ze severu. Křižovatka obou dálnic by se oproti návrhu z roku 1963 přesunula od Svitav východněji – ke Starému Městu u Moravské Třebové. Znovu se zde nabízí otázka možného vlivu na nastartování hospodářského rozvoje Jevíčka. Každopádně víceméně jakákoli varianta trasy D43 by vyřešila zmíněný problém chybějící severo-jihní spojky.

60. léta přinesla změnu v železniční dopravě na Svitavsku. Po dobudování druhé traťové koleje na trase Brno – Havlíčkův Brod sem byla v roce 1966 přesunuta tranzitní rychlíková i nákladní přeprava a došlo k poklesu významu železniční tratě z Brna do České Třebové. Koridor tedy od té doby již neprocházal Svitavskem.

V silniční dopravě zůstávalo prioritou dálniční spojení Praha – Brno – Bratislava. Po vzniku Ředitelství dálnic Praha v roce 1967 (později Ředitelství silnic a dálnic) byla o tři roky později navržena nová koncepce dálniční sítě, v níž je znovu počítáno jak s D35, tak s D43. V polovině roku 1976 byly provedeny vyhledávací studie jakožto součást projektů. Výstava dálnic na našem území však probíhala pomalu, řada úseků byla dokončena se zpožděním, nebo měla pouze podobu projektů, jejichž realizace se neustále odsouvala. Po roce 1985 byla z plánované dálniční sítě vyňata dálnice D43, která byla změněna na rychlostní komunikaci R43. Důvodem byla ztráta mezinárodního významu této komunikace. Dálnice D35 v plánu prozatím zůstala.

Změnu priorit výstavby dálniční sítě lze zaznamenat po revolučním roce 1989, kdy se naše republika přeorientovala na Západ jak politicky, tak i z pohledu dopravy. Do popředí zájmu se dostalo dokončení silničního spojení s Německem a Rakouskem, tedy se západní Evropou. Po rozpadu federace v roce 1993 potkal plánovanou D35 stejný osud jako D43 – v plánech se změnila na pouhou rychlostní komunikaci R35. Po téměř šedesáti letech tak Svitavsko přišlo o naději, že bude disponovat dálnicí, nicméně rozdíl mezi dálnicí a rychlostní komunikací je z hlediska vlivu na regionální rozvoj minimální. Ačkoli na Svitavsku stále ani jedna z připravovaných komunikací reálně neexistuje, výhledově se s nimi počítá. V současné době má výstavba R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice nejvyšší prioritu. Je posledním chybějícím článkem v severním propojení Prahy s Ostravou. Více o problematice výstavby rychlostní komunikace R35 pojednává následující kapitola. Na stávající silnici I/35 byla v úseku Moravská Třebová – Litomyšl provedena řada opatření pro zrychlení přepravy a pro vyšší bezpečnost. V roce 1992 byl zprovozněn obchvat města Moravská Třebová a o pět let později také tunel na Hřebčici včetně přeložky silnice I/35. Tunel a estakáda ulevily původní silnici, která nebezpečnými serpentínami překonávala Hřebečovský hřbet. Bohužel byl tunel v následujících letech několikrát uzavřen z důvodů oprav a zajišťování nestabilního svahu. Geologie Hřebečovského hřbetu je totiž poměrně komplikovaná.

Z hlediska železniční dopravy znamenala 90. léta období nutné modernizace a napojení železniční sítě do systému evropských tranzitních koridorů. V ČR byly vyčleněny celkem čtyři koridory a trasa I. koridoru měla vést znovu přes Svitavy, odkud byla roku 1966 odkloněna přes Havlíčkův Brod. V roce 1999 byla trať z Brna do České Třebové přestavěna a elektrifikována. Svitavsko se tak znovu ocitlo na mezinárodním

železničním tahu, i když definitivní dokončení stavebních prací na koridoru proběhlo až roku 2004 (Sekera 2011).

6.6 Svitavsko po roce 2000

Doprava patří v současné době mezi klíčová odvětví české ekonomiky. Po vstupu ČR do Evropské unie v roce 2004 byla nová koncepce české dopravní politiky navržena v kontextu s mezinárodními závazky v souvislosti s členstvím v OSN, OECD a EU, avšak s přihlédnutím ke specifickým podmínkám a potřebám ČR. Aktuálně je naplňována *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Základními tématy jsou mj. modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy; zlepšení kvality silniční dopravy; omezení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví nebo integrace do panevropské dopravní infrastruktury (Ministerstvo dopravy ČR 2005). V souladu s touto politikou byla učiněna nejrůznější opatření i na Svitavsku.

Dokončení 1. tranzitního železničního koridoru v roce 2004 již bylo zmíněno, dále se intenzivně pracuje na projektu výstavby rychlostní komunikace R35. Její potřeba je nezpochybnitelná, měla by redistribuovat dopravní zátěž z dálnice D1 a odlehčit obcím dotčených přítomností současné, kapacitně nedostačující silnice I/35. V roce 2004 došlo k zahájení provozu obchvatu obce Janov u Litomyšle. Tento úsek přeložky silnice I/35 má výhledově sloužit jako poloviční profil silnice R35. Zahájení výstavby úseku R35 procházejícího Svitavskem se předpokládá v období let 2014 – 2016. Již několikrát však došlo ke změně původního plánu zahájení prací, na vině bylo problematické vypořádání majetkových poměrů nebo zamítavý posudek o vlivu na životní prostředí EIA. Několikrát se také měnila trasa navrhované rychlostní komunikace, ve hře bylo několik variant. Dotčené obce v některých případech lobbovaly za přítomnost R35 s vidinou lepší dopravní dostupnosti a zvýšení hospodářského rozvoje. Nyní má navrhovaná varianta na Svitavsku míjet severně města Litomyšl a Svitavy a pokračovat okolo Dětfichova k Moravské Třebové, kde je překonání Mladějovského vrchu řešeno výstavbou tunelu o plánované délce 3,7 km (ŘSD 2010). Za Moravskou Třebovou je pak výhledově u Starého Města počítáno s křížením s plánovanou rychlostní komunikací R43 vedoucí do Brna. Projekt R43 však zatím nepřekročil fázi příprav, proto v nejbližší době patrně k zahájení výstavby nedojde. Opět se nabízí otázka možného dopadu především na Jevíčsko, které si bude muset nadále na přítomnost významné dopravní tepny počkat. S ohledem na nepříliš pozitivní prognózy o výstavbě R43 ŘSD alespoň realizovalo nebo hodlá realizovat přeložky na stávající silnici I/43. Již zhotovenou stavbou je obchvat Opatova zprovozněný roku 2009, který odklonil

veškerou tranzitní dopravu z obce Opatov, výrazně urychlil dobu jízdy a přispěl k vyšší bezpečnosti obyvatel obce i ke zlepšení životního prostředí (ŘSD 2009). Druhým, dosud nerealizovaným záměrem je obchvat Svitav (přeložka silnice I/43) vedený od Hradce nad Svitavou východně kolem Svitav, kde se dle projektu mimoúrovňově kříží se silnicí I/35 a následně se napojuje na stávající silnici I/43, kde posléze navazuje na popisovaný obchvat Opatova. Avšak budoucnost tohoto projektu je rovněž značně nejistá, čeká se mj. na definitivní schválení trasy výhledově plánované R43 (ŘSD 2011). Kromě výrazného odlehčení dopravní zátěže ve Svitavách má pro město tento obchvat ještě strategický význam. Procházel by totiž okolo průmyslové zóny Paprsek, s čímž bylo při její výstavbě počítáno. Doposud však svitavská průmyslová zóna nenaplnila očekávání, která do ní zastupitelé města vkládali, a právě absence napojení na hlavní silniční tah toho může být příčinou. Podobná je situace v Litomyšli, kde po roce 2000 vznikla průmyslová zóna Benátská u výpadovky I/35 směrem na Svitavy. Zde je dopravní dostupnost sice poměrně dobrá, ale zatím se nepodařilo přilákat větší množství investorů. Na vině je tak spíše neefektivně vedená politika městského zastupitelstva a vytvoření nepřilíživého podnikatelského prostředí. Možné oživení by mohla přinést plánovaná silnice R35, která by atraktivitu průmyslové zóny jistě pozvedla na vyšší úroveň, na druhou stranu v projektu se počítá se severním obchvatem Litomyšle, který by popisovanou zónu o pár set metrů míjel a obslužnost by tak musel zajistit silniční přivaděč. Dobrá poloha i kvalitní management se pozitivně projevil na příkladu průmyslové zóny v Moravské Třebové. Nachází se na jihozápadním okraji města u výpadovky na silnici I/35 bez nutnosti průjezdu městem. V současné době je již plně obsazená a město hledá nové pozemky pro výstavbu další průmyslové zóny (Svitavský deník 2012). Polička rovněž realizovala projekt průmyslové zóny, která je dnes zčásti obsazená a počítá se s budoucím rozšířením. Její poloha je na severu města a dopravní obslužnost zajišťuje silnice druhé třídy II/360 (Město Polička 2009).

Je zřejmé, že na Svitavsku se každým rokem zvyšuje potřeba řešení problému neustále narůstající silniční dopravy. Obce a města jsou především v dopravních špičkách zahlceny velkým množstvím osobních i nákladních automobilů, což má nepříznivý vliv na stav komunikací a na životní prostředí. Dále jsou ohroženi občané a zvyšuje se riziko dopravních nehod. Příčina se skrývá v rozšiřování vozového parku společnosti, počet automobilů se nejen na Svitavsku neustále zvyšuje. Poměrně častým řešením zvýšené intenzity dopravy je v posledních letech výstavba kruhových objezdů, které umožňují plynulejší provoz než klasické či světelné křižovatky. Nalezeme je ve

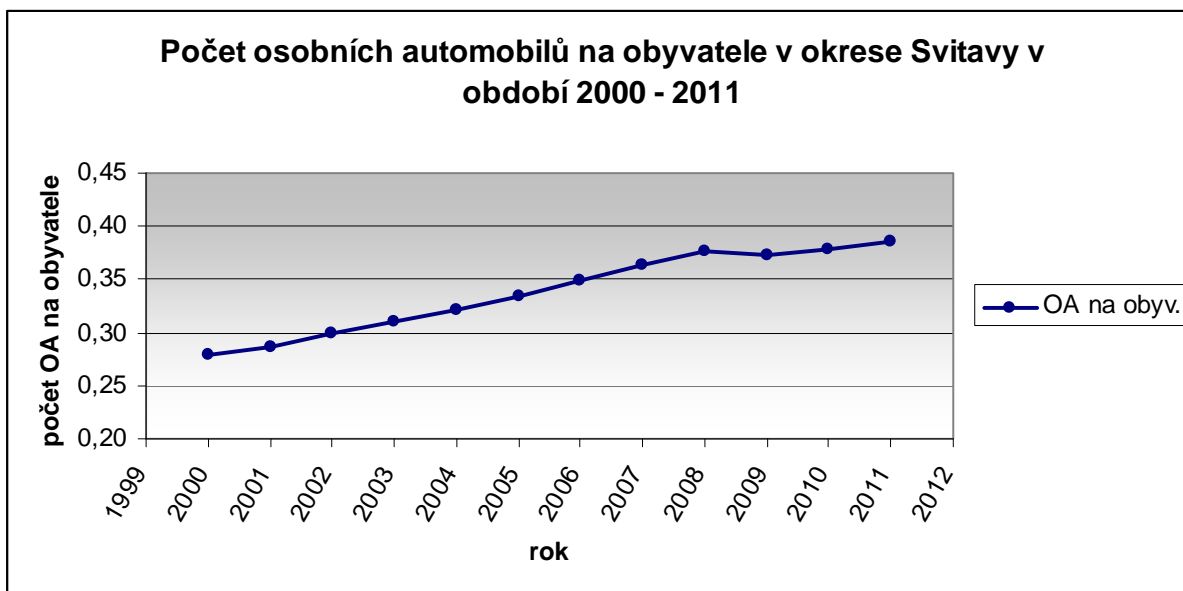
Svitavách, Litomyšli, Poličce i Moravské Třebové. Tabulka 2 ukazuje zmiňované zvýšení počtu evidovaných vozidel v okrese Svitavy za posledních 12 let.

Tab. 2: Počet evidovaných vozidel v okrese Svitavy v letech 2000 – 2011 (k 31. 12.)

| rok | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Evidovaná vozidla | 57 280 | 58 045 | 60 175 | 61 527 | 62 988 | 64 982 | 67 226 | 69 858 | 72 271 | 72 117 | 73 257 | 74 821 |
| osobní automobily | 29 366 | 30 050 | 31 366 | 32 595 | 33 668 | 35 026 | 36 537 | 38 128 | 39 566 | 39 239 | 39 761 | 40 610 |
| nákladní automobily | 2 241 | 2 377 | 2 582 | 2 736 | 2 952 | 3 205 | 3 445 | 3 729 | 4 083 | 4 092 | 4 171 | 4 235 |

Zdroj: ČSÚ 2012

Zatímco počet evidovaných vozidel v okrese Svitavy rostl nepřetržitě s jedinou výjimkou v roce 2009, kdy se zřejmě projevil vliv ekonomické krize, nelze totéž říct o počtu obyvatel okresu, jejichž počet stagnuje okolo 105 tisíc. Z toho vyplývá, že se zvyšuje automobilizace celé společnosti a s ní jsou spojeny problémy uvedené výše. Bohužel stejný progres nedoprovází silniční síť, která tak v řadě případů kapacitně nedostačuje a trpí její technický stav. Na ten má negativní vliv především nárůst těžké nákladní dopravy, což koresponduje se zvyšujícím se počtem evidovaných nákladních automobilů v tabulce 2. Obrázek 6 pak ukazuje vývoj počtu osobních vozidel na jednoho obyvatele okresu Svitavy v posledních dvanácti letech.



Obr. 6: Vývoj počtu osobních automobilů na obyvatele v okrese Svitavy v období 2000 – 2011

Zdroj: ČSÚ 2012; vlastní výpočty

Nárůst individuální automobilové dopravy umožnil větší prostorovou mobilitu obyvatelstva a k nastartování procesu suburbanizace. Obyvatelstvo se začalo stěhovat na okraje měst, nebo města opouštělo zcela. Typickými doprovodnými jevy suburbanizace je nárůst denní vyjížďky do škol a do zaměstnání, vznik satelitních městeček mimo centra měst (vyskytují se i na Svitavsku) a výstavba rodinných domů na vesnicích.

V listopadu 2010 byla dokončena investiční akce na železniční trati č. 261 ze Svitav přes Poličku do Žďárce u Skutče. V rámci projektu racionalizace zde byly provedeny opravy některých úseků trati a instalace nových automatických zabezpečovacích systémů umožňujících dálkové řízení provozu. Centrální dispečink je umístěn ve vlakové stanici Svitavy (Stejskal 2011). Částečně se tak zkrátil čas jízdy a došlo k úspoře nákladů na platy zaměstnanců ČD.

Zatímco železniční trať č. 017 z České Třebové do Moravské Třebové má svůj význam jakožto přímé napojení Moravskotřebovska na tranzitní železniční koridor, navazující trať z Moravské Třebové do Chornice se v posledních letech potýkala s poklesem počtu cestujících. Proto se Pardubický kraj rozhodl pro období platnosti jízdního řádu 2012 na této trati pravidelnou osobní dopravu neobjednávat. Rozhodnutí se týká i částí tratí č. 262 (do Velkých Opatovic) a č. 271 (do Dzbelu). Vlaková doprava zde byla nahrazena autobusovou dopravou, tratě jsou však zachovány pro možné budoucí obnovení provozu. Pro Jevíčko to tak znamená prohloubení perifernosti a zrušení železničního spojení, i když to by mělo být vyváženo posílením autobusové dopravy.

V celém Pardubickém kraji, tedy včetně Svitavska, funguje od prosince 2011 integrovaný dopravní systém IREDO. V rámci systému lze využívat veřejné přepravy prostřednictvím vlaků a autobusů. Došlo k optimalizaci řady spojů, některé vlakové zastávky přestaly být obsluhovány a doprava zde byla nahrazena autobusy. Po zavedení systému IREDO se v několika obcích i městech zvedla vlna nevole a protestů, neboť došlo v řadě případů k narušení dopravní návaznosti, žáci a studenti přijížděli do místa školy pozdě, zaměstnanci zase nestíhali začátky směn. V dubnu 2012 došlo po několika jednáních starostů dotčených obcí s krajskými zastupiteli k úpravě jízdních řádů. Druhotným a v podstatě nechtěným efektem systému IREDO tak bylo zdůraznění vlivu veřejné dopravy osob na komplexní fungování regionu (zajištění dojížďky do škol a do zaměstnání). Po zavedení systému některé školy např. posunuly začátek výuky, aby ji dojíždějící žáci a studenti stihli. Podobné řešení si již nemohly dovolit továrny s pevnou

pracovní dobou na směny. Zaměstnanci tak buď do zaměstnání vyjížděli mnohem dříve, nebo začali využívat osobního automobilu, což rozhodně není v souladu se současnou dopravní politikou, která si klade za cíl upřednostnění veřejné dopravy před dopravou individuální. Na komplexní hodnocení přínosu systému IREDO je však vzhledem k jeho nepřilíš dlouhému trvání příliš brzy, bude ještě třeba překonat určité „dětské nemoci“. Potřebu efektivní veřejné dopravy osob v jednotlivých městech Svitavska dokládá tabulka 3. V té je uveden podíl denně vyjíždějících osob za prací mimo obec na celkovém počtu obyvatel obce. Nejmenší podíl mají větší města, tzn., že pracující našli zaměstnání zde a nemusí tolik vyjíždět mimo obec. U menších obcí je podíl vyjíždějících vyšší, nápadně v tomto ostatní města převyšuje Březová nad Svitavou s téměř 30 %, což znamená, že téměř třetina obce denně vyjíždí. Je to však dáno výhodnou dopravní polohou, jelikož Březová nad Svitavou leží na silnici I/43 a na železničním tranzitním koridoru. Dobrá dostupnost tak ovlivňuje chování ekonomicky aktivních obyvatel, kteří jsou dle její kvality více či méně ochotni za prací dojíždět.

Tab. 3: Podíl vyjíždějících osob do zaměstnání na celkovém počtu obyvatel měst Svitavska dle SLDB 2001

| Město | Počet obyvatel | Počet pracujících vyjíždějící denně mimo obec | Podíl na počtu obyvatel (v %) |
|----------------------|-----------------------|--|--------------------------------------|
| Březová nad Svitavou | 1 379 | 408 | 29,59 |
| Bystré | 1 692 | 191 | 11,29 |
| Jevíčko | 2 829 | 263 | 9,30 |
| Polička | 9 187 | 745 | 8,11 |
| Litomyšl | 10 358 | 815 | 7,87 |
| Moravská Třebová | 11 586 | 872 | 7,53 |
| Svitavy | 17 626 | 1 032 | 5,85 |

Zdroj: SLDB 2001; vlastní výpočty

Na druhou stranu malé obce, které nenabízejí dostatek pracovních příležitostí, by měly disponovat alespoň kvalitní dopravní sítí a též dobrou dopravní obslužností. Bohužel se v těchto případech jedná většinou o silnice třetí třídy, jejichž technický stav není dobrý, takže realita neodpovídá předpokladům. V současné době se na Svitavsku nenalézá žádná dálnice ani rychlostní komunikace. Z celkových 917,7 km silniční sítě zauímají více než poloviční podíl silnice třetí třídy (viz tab. 4).

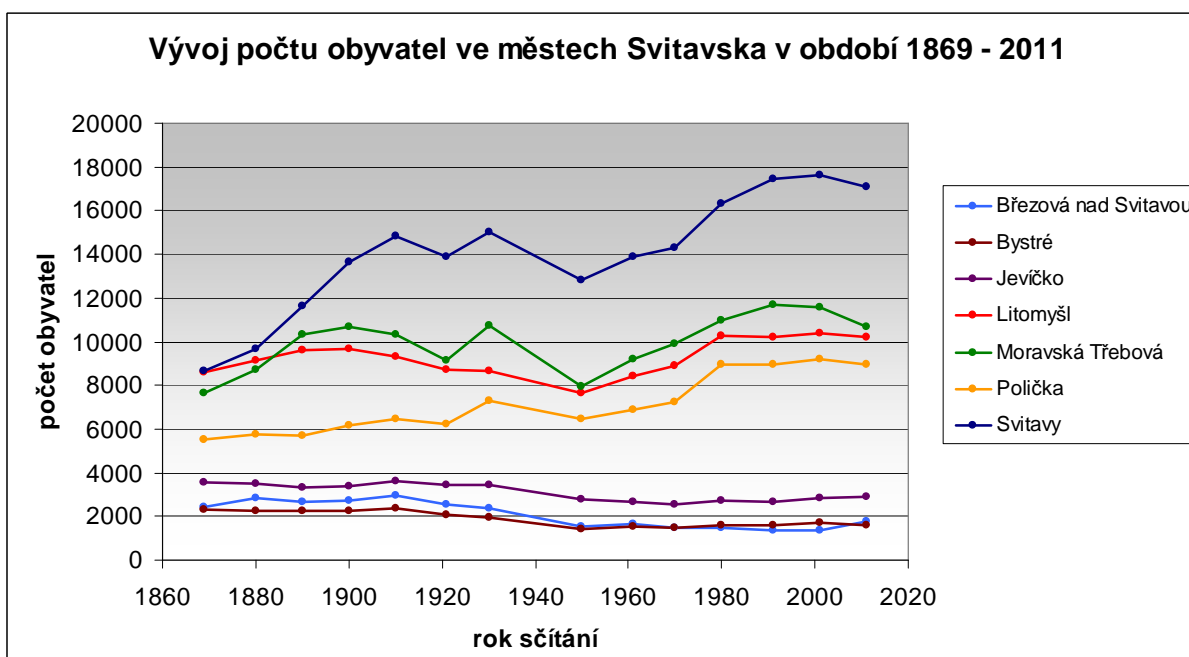
Tab. 4: Struktura silniční sítě okresu Svitavy k 1. 1. 2012 (v km)

| | silnice I. tř.* | silnice II. tř. | silnice III. tř. | celkem |
|---------------|-----------------|-----------------|------------------|--------|
| Okres Svitavy | 114,3 | 258,1 | 545,2 | 917,6 |

* bez rychlostních silnic

Zdroj: ŘSD 2009

Na závěr této kapitoly je uveden vývoj počtu obyvatel všech měst Svitavska od prvního moderního sčítání lidu v roce 1869 až do roku 2001 (výsledky ze sčítání v roce 2011 jsou zatím předběžné).



Obr. 7: Vývoj počtu obyvatel všech měst Svitavska v období 1869 – 2011

Zdroj: Historický lexikon obcí 1869 – 2001; SLDB 2011

Patrný je prudký nárůst počtu obyvatel ve Svitavách po zprovoznění železniční tratě v roce 1849, který určil trend vývoje v podstatě až do současnosti. Svitavy se díky tomu staly největším městem Svitavska a v ukazateli počtu obyvatel se odpoutaly od sousedních „konkurenčních“ měst Litomyšl a Moravská Třebová, kudy vedly později pouze tratě regionálního významu. Ve všech případech došlo k poklesu počtu obyvatel po druhé světové válce způsobeným odsunem německého obyvatelstva, které na Svitavsku tvořilo národnostní většinu. Následně území bývalých Sudet osidlovali lidé ze všech koutů republiky. V menších městech se nové uměle vytvořené komunity již nepodařilo znovu nastartovat hospodářský rozvoj a počet obyvatel zde s drobnými výkyvy stagnuje až do současnosti. Ve větších městech disponujícím továrnami a rozvinutějším průmyslem se od 60. let 20. století projevují důsledky řešení bytové

otázky, kdy začala stavba prvních panelových sídlišť a tím se zvýšil počet obyvatel. V roce 1960 byly navíc k Svitavám připojeny obce Moravský Lačnov a Čtyřicet Lánů, což se rovněž projevilo nárůstem počtu obyvatel. Poslední sčítání lidu v roce 2011 však ukazuje na úbytek obyvatelstva ve větších městech, což je dáno popisovaným procesem suburbanizace. Tím se vysvětluje rostoucí počet obyvatel nejmenších měst a obcí naproti úbytku v případě větších měst v současné době.

7 Prognóza dalšího vývoje dopravy na Svitavsku

Vzhledem k tomu, že Svitavskem prochází několik silnicí první třídy a tranzitní železniční koridor, lze jeho polohu z hlediska dopravy označit jako výhodnou a celostátně významnou, proto by i dopravní síť na tomto území měla být věnována patřičná pozornost. Mnohé příklady z minulosti ukázaly, že doprava měla na rozvoj Svitavska pozitivní vliv. Dopravní síť se však po 2. světové válce nedostávalo náležité péče, byla přerušena výstavba dálnic a tento stav se později nepodařilo zcela napravit. Lze se tedy domnívat, že i hospodářský rozvoj Svitavska byl tímto zpomalen. Železniční síť se sice dnes již nachází v dobrém stavu a pokračují práce na její další modernizaci, avšak silniční síť by potřebovala další investice, kterých se jí nedostává. Aktuálním, patrně nejpálčivějším problémem je absence rychlostní komunikace R35 jakožto severní spojky východu a západu republiky. Stávající silnice první třídy již kapacitně nedostačují každoročnímu nárůstu provozu, zhoršuje se jejich technický stav a opravy znamenají další vícenáklady. Zahájení výstavby se však z různých důvodů prozatím odkládá a ani uváděný termín 2014 – 2016 nemusí být definitivní. Tím by nadále trpělo nejen Svitavsko, ale i celá Česká republika a dálnice D1, která prozatím nemá adekvátní náhradu. Pro srovnání lze uvést intenzitu dopravy měřenou v roce 2005, která se v případě dálnice D1 pohybovala okolo 40 000 vozidel za 24 hodin, zatímco na silnici I/35 dosahovala maximální intenzita 22 000 vozidel za den v okolí Litomyšle a 14 000 vozidel u Svitav a Moravské Třebové (ŘSD 2009). Silnice I/35 tak místy dosahovala poloviční intenzity dopravy jako naše nejvytíženější dálnice, avšak technickými parametry samozřejmě dálnici nemůže konkurovat, navíc na své trase prochází řadou obcí a měst, což znamená zpomalení dopravy, zvýšení exhalací a ohrožení místních obyvatel. Tato statistika je dalším argumentem pro potřebu výstavby silnice R35, která by dotčeným obcím významně ulehčila. Na druhou stranu se nabízí otázka, zda by R35 neměla spíše negativní respektive odsávací efekt na rozvoj Poličky a okolí. Silnice první třídy I/34 by ztratila svůj význam jakožto jedna ze dvou severních alternativ k dálnici D1, což by patrně nebylo příliš vítáno – na rozdíl od případu silnice I/35, kde je snížení intenzity dopravy cílem. Tuto hypotézu podporuje i statistika, kdy v roce 2005 bylo v okolí Poličky na silnici I/34 napočítáno asi 12 000 vozidel za 24 hodin. Prognóza pro rok 2040 (obr. 8) však ukazuje pokles na přibližně 3 000 vozidel za den. Je třeba dodat, že statistika intenzity veškeré dopravy nemusí mít potřebnou vypovídací hodnotu pro hospodářskou atraktivitu regionu. Ve hře jsou další faktory, především politika, investice, kvalifikovaná pracovní síla apod. V případě zmiňovaných průmyslových zón jakožto hybatele hospodářského rozvoje se při kvalitním

managementu může podařit přilákat investory i navzdory méně kvalitní dopravní infrastruktuře a horší dopravní obslužnosti. Přesto je doprava jedním ze základních lokalizačních faktorů průmyslových zón a proto jde budoucí vývoj dopravní sítě ruku v ruce s územním plánováním měst a obcí, což jednoznačně jejich vývoj ovlivňuje. Výstavba a zprovoznění R35 se však s výhledem na následujících deset let očekávat nedá, rozhodně ne v celém svém úseku.

Ještě méně optimistickou se jeví situace plánované rychlostní silnice R43 spojující Svitavsko s Brnem. Projekt je zatím ve fázi přípravy a v podstatě nelze ani odhadnout, kdy by se mohlo započít s jeho realizací. Pokud by ale silnice R43 alespoň přibližně kopírovala navrhovanou trasu, přivedla by dle zmiňované prognózy (obr. 8) do oblasti Jevíčska okolo 17 000 vozidel denně. To sice z hlediska zátěže životního prostředí pozitivním přínosem není, na druhou stranu je za tímto údajem třeba hledat dodatečné přínosy pro region, které v případě vhodného využití nabízejících se příležitostí mohou přinést hospodářský rozvoj. Kladem by byla samotná přítomnost rychlostní komunikace v regionu, který nedisponuje ani silnicí první třídy a momentálně ani fungujícím vlakovým spojením. Jedním z argumentů pro investice do dopravní infrastruktury dle Schleicher-Tappesera je zlepšení meziregionálních vazeb. Ty napomáhají rozvoji periferních regionů, ke kterým Jevíčsko patří. Rychlostní komunikace R43 by potřebné vazby zprostředkovala.



Obr. 8: Prognóza intenzity dopravy na Svitavsku v roce 2040 (výřez z mapy, údaje v tisících vozidel za 24 hodin)

Zdroj: ŘSD 2009

Prognózu dalšího vývoje dopravy na Svitavsku lze shrnout následovně: železniční síť pravděpodobně nebude dále rozšiřována, nanejvýš bude v souladu s dopravní politikou modernizována. Provoz na regionálních tratích je průběžně sledován a následně vyhodnocován z hlediska obsazenosti spojů cestujícími. V případě nerentabilnosti je možné, že provoz na těchto tratích bude pozastaven, ale nepředpokládá se jejich úplné rušení. Např. regionální trať z Třebovice v Čechách do Skalice nad Svitavou, na jejímž úseku v současné době neprobíhá veřejná železniční doprava, může v případě potřeby fungovat jako alternativa části tratě tranzitního koridoru z České Třebové do Skalice nad Svitavou. Proto se úplné zrušení regionální tratě nepředpokládá. 1. tranzitní koridor bude modernizován v souladu s požadavky na technickou vybavenost panevropské železniční sítě a v duchu aktuální evropské dopravní politiky. Myšlenka přebudování koridorů na vysokorychlostní tratě ale není

v blízké době realizovatelná z důvodů velké technické i finanční náročnosti. Vzhledem k potřebě extrémně velkých poloměrů oblouků by bylo obtížné takové tratě v členité české krajině vybudovat.

Silniční síť se bude patrně nadále potýkat s nedostatkem finančních zdrojů nejen na další výstavbu, ale i na opravy stávajících komunikací. Některé silnice třetí třídy jsou nevyhovující, silnice první a druhé třídy zase kapacitně nedostačující. Svitavsko potřebuje překlenout období do zprovoznění rychlostní komunikace R35, která by měla mít na region převážně pozitivní vliv. Následná menší zátěž silnice I/35 a navazujících komunikací by se měla projevit i finančně, jelikož by se měly snížit náklady na opravy těchto silnic. Další vývoj projektu rychlostní komunikace R43 lze odhadovat jen obtížně, v současné fázi je pouze možné konstatovat, že s výstavbou se v horizontu nejbližších let spíše nezačne a prioritu budou mít v ČR jiné dopravní stavby. Jedním z předpokladů do budoucna je pokles intenzity nežádoucí tranzitní dopravy ve městech, zvýšení dopravní významnosti a ekonomické atraktivnosti regionu a rozšiřování městských průmyslových zón s cílem vytváření nových pracovních míst.

Veřejná doprava osob by měla být nadále zajišťována pomocí systému IREDO, která funguje v celém Pardubickém kraji v součinnosti s totožným systémem Královéhradeckého kraje. Poměrně hustá silniční i železniční síť na Svitavsku napomáhá naplňovat koncepci efektivního zajištění dopravní obslužnosti pro občany.

8 Závěr

Bakalářská práce si kladla za cíl zhodnotit vlivy dopravy na rozvoj Svitavska a nastínit prognózu budoucího vývoje. Bylo prokázáno, že doprava ve svých nejrůznějších podobách fungovala jako lokalizační faktor sídel či později průmyslu. Investice do dopravní infrastruktury zpravidla napomohly hospodářskému rozvoji v regionu. V kapitole Cíle práce bylo stanoveno několik hypotéz, které měla bakalářská práce potvrdit či vyvrátit.

- Na Svitavsku byl potvrzen pozitivní vliv železniční dopravy na industrializaci obcí a měst. Větší význam měla železnice celostátního významu, tzn. dnešní 1. tranzitní koridor. Regionální tratě neměly tak markantní přínos, ale vliv na rozvoj průmyslu byl spatřen i u nich. Pozitivní vliv železnice na hospodářský rozvoj byl prokázán.
- Souvisejícím faktorem je důležitost polohy sídla v dopravní síti. Svitavy jsou příkladem, kdy nejlepší dopravní poloha na Svitavsku byla plně využita pro největší rozvoj. Dnes jsou okresním městem, mají nejvíce obyvatel, udržely si (i když v menší míře než v minulosti) textilní výrobu a plní funkci centra Svitavska. Naproti tomu města Bystré či Jevíčko, které dlouhodobě leží mimo významná dopravní spojení, si nevydobyly významnější pozici a patří k méně rozvinutým městům Svitavska. Důležitost polohy sídla v rámci dopravní sítě vzhledem k hospodářskému rozvoji tak byla prokázána.
- Potvrzena byla také hypotéza o zvyšující se míře automobilizace na Svitavsku. Důkazem je nárůst počtu osobních vozidel na jednoho obyvatele v posledních letech a proces suburbanizace, který je podmíněn právě zvýšenou mírou automobilizace.
- Otázku naplňování koncepce současné dopravní politiky nelze zodpovědět zcela jednoznačně. Jeden z dílčích cílů této politiky – modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy – dosažen byl. Příkladem je racionalizace tratě č. 261, zapojení vlakové dopravy do systému IREDO, modernizace vozového parku, zavedení specifického systému odbavení cestujících u některých spojů, snaha o zachování co největšího množství rychlíkových spojů na Svitavsku apod. Viditelná je i snaha o zlepšení kvality silniční dopravy, ale v této oblasti chybí finanční prostředky. Přesto došlo k vybudování kruhových objezdů, parkovišť, obchvatů obcí a měst či bezpečných přechodů pro chodce. Vzhledem ke zvyšující se intenzitě dopravy je

však tento stav trvale neudržitelný a prioritou pro Svitavsko je výstavba rychlostní komunikace R35, respektive R43. S tím souvisí i další stanovený cíl – integrace do panevropské dopravní infrastruktury. Omezení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví se daří plnit částečně, např. zmíněným budováním bezpečných přechodů pro chodce či obchvatů měst. V železniční dopravě byla kladem elektrifikace tratí, což je však v případě Svitavska pouze případ tranzitního koridoru a prozatím tomu tak zůstane. Přínosem je technologický pokrok, který pomáhá snižovat ekologickou zátěž dopravy, na druhou stranu růst intenzity silniční dopravy toto pozitivum stírá.

- Poslední hypotéza o selekci železničních tratí byla vyvrácena. Žádná železniční trať na Svitavsku zrušena nebyla (ve smyslu její úplné likvidace).

Bakalářská práce objasnila vlivy dopravy na rozvoj regionu v jednotlivých historických etapách. V období kolonizace sehrály důležitou roli při vzniku sídel kupecké stezky, které svým dalším vývojem ovlivňovaly i vývoj sídel samotných. V preindustriálním období došlo k hospodářskému rozvoji měst, který podmiňovala tehdejší dopravní síť umožňující pohyb zboží, tedy obchod. Industriální období bylo érou železnice, která se na Svitavsku zapsala nerasmazatelně do kronik řady obcí a měst. Vesměs pozitivně ovlivnila hospodářský růst a byla hybnou silou průmyslu, který v řadě případů určil tendenci vývoje až do současné doby. Zvýšila se také míra urbanizace a centralizace výroby. Závěrečná fáze historického vývoje Svitavska patřila silniční dopravě, která se poslední tři desítky let nese v duchu nárůstu automobilizace. S ní souvisí efekt suburbanizace.

9 Summary

The aim of this bachelor's thesis is to evaluate the effects of transport on development of the Svitavy Region, as well as forecast the future development. It shows the key role of transport, in its various forms, on localization of settlements and, later industry. A few hypothesis were established and further discussed in this assessment; the outcomes are as follows:

- Rail transport had a positive impact on industrialization of local communities.
- A link was found between economic development of a settlement and its location in the transport network.
- As expected, the level of automobilisation in the region is on an increase. The past few years could see growth in the number of cars per capita and evidence is also provided by the process of suburbanisation.
- The concept of current transport policy was not fulfilled, except modernisation of rail transport network. The lack of funds stands in the way of improvement to the road transport. The priority lies in completion of the R35 and R43 expressways.
- No evidence was found in support of the last hypothesis of selection on railway lines as there was no line cancelled in the Svitavy Region.

This bachelor's thesis clarifies the impact of transport on development of the region throughout the past; from initial colonisation to pre-industrial and industrial time to the present. Furthermore, it outlines the likely development in the future.

10 Použité zdroje

10.1 Literatura

BANISTER, David a Yossi BERECHMAN. Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geopgraphy*. 2001, č. 9, s. 209-218.

Dostupné z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692301000138>
[cit. 2012-03-24]

BARTOŠ, Josef. *Moravskotřebovsko; Svitavsko*. Vyd. 1. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, 2002, s. 173-174. ISBN 80-7275-026-7.

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-718-4923-5.

FIKEJZ, Radoslav a Vladimír VELEŠÍK. *Historie a současnost podnikání na Svitavsku, Litomyšlsku, Poličsku, Moravskotřebovsku a Jevíčsku*. 1. vyd. Žehušice: Městské knihy, 2003, 207 s. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. ISBN 80-866-9914-5.

JANDA, Tomáš a Václav LÍDL. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Německá průchozí dálnice: 1. díl - Severní úsek*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2008. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/nemecka-pruchozi-dalnice/\\$file/Nemecka-pruchozi-dalnice_1dil.pdf](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/nemecka-pruchozi-dalnice/$file/Nemecka-pruchozi-dalnice_1dil.pdf) [cit. 2012-04-17]

JUDGE, Eamonn. *Transport Investment and Local and Regional Development: Perspectives on the Emerging Motorway System in Poland*. 38TH CONGRESS OF THE EUROPEAN REGIONAL SCIENCE ASSOCIATION, Leeds, 1998, 23 s. Dostupné z: <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa98/papers/278.pdf> [cit. 2012-04-03]

KUNC, Josef, Věra KRYLOVÁ. *Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost?* Národohospodářský obzor, 4, 2005, s. 33-44. Dostupné z: http://railway.econ.muni.cz/system/files/Zeleznice_regionalni_rozvoj_CR.pdf [cit. 2012-03-15]

LINDGREN, Eva, Urban LINDGREN a Thomas PETTERSSON. Driving from the centre to the periphery?: The diffusion of private cars in Sweden, 1960–1975. *The Journal of Transport History*. 2010, 31/2, s. 164-181. Dostupné z: <http://www.ingentaconnect.com/content/manup/jtth/2010/00000031/00000002/art00003> [cit. 2012-03-01]

LÍDL, Václav a Tomáš JANDA. *Stavby, kterým doba nepřála*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/stavby-kterym-doba-neprala/\\$file/Stavby_kterym_doba_neprala.pdf](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/stavby-kterym-doba-neprala/$file/Stavby_kterym_doba_neprala.pdf) [cit. 2012-04-17]

MARADA, Miroslav. *Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení*. Praha, 2003. Dizertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Dostupné z: http://www.geografiedopravy.cz/dwnl/dopravni_hierarchie_stredisek_v_cesku.pdf [cit. 2012-03-18].

MARADA, Miroslav, Viktor KVĚTOŇ a Petra VONDRÁČKOVÁ. *Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje*. Brno, 2006. Národohospodářský obzor, 6, Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Dostupné z:

http://www.geografiedopravy.cz/dwnl/zeleznicni_doprava_jako_faktor_reg_rozvoje.pdf
[cit. 2012-03-15]

MEIJERS, Evert, Joris HOEKSTRA, Martin LEIJTEN, Erik LOUW a SPAANS. Connecting the periphery: distributive effects of new infrastructure. *Journal of Transport Geography*. 2012, č. 22, s. 187-198. Dostupné z:
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312000099> [cit. 2012-03-01]

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013*. Praha: Česká republika - Ministerstvo dopravy, 2005. Dostupné z:
http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf [cit. 2012-05-05]

NEKUDA, Vladimír. *Moravskotřebovsko; Svitavsko*. Vyd. 1. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně, 2002, s. 125. ISBN 80-7275-026-7.

PRÁŠIL, Michal. *Dálnice 1967 - 2007*. 2. opravené a doplněné. Zvon, 2007. Dostupné z:
[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/9b757f41c745df36c1256e8600301be6/\\$FILE/Michal%20Pr%C3%A1%C5%A1il%20D%C3%A1lnice%201967-2007.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/9b757f41c745df36c1256e8600301be6/$FILE/Michal%20Pr%C3%A1%C5%A1il%20D%C3%A1lnice%201967-2007.pdf) [cit. 2012-04-30]

RŮŽKOVÁ, Jiřina a Josef ŠKRABAL. *Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005*. 1. vyd. Praha: Český statistický úřad, 2006, 2 s. ISBN 80-250-1311-12. Dostupné z:
[http://www.czso.cz/csu/2004ednicnplan.nsf/t/9200404384/\\$File/13n106cd1.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004ednicnplan.nsf/t/9200404384/$File/13n106cd1.pdf)
[cit. 2012-03-22]

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. Dostupné z:
<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/paterni-sit-dalnic>
[cit. 2012-05-09]

ŘEDITELSTVÍ DÁLNIC A DÁLNIC ČR. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR: Kraj Pardubický*. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odbor silniční databanky, 2012. Dostupné z:
http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_1_pa.pdf
[cit. 2012-05-05]

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Rychlostní silnice R35*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010. Dostupné z:
[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/8D7B8BF9D041A6BAC12576D400577FA0/\\$file/RSD_R35_7_10.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/8D7B8BF9D041A6BAC12576D400577FA0/$file/RSD_R35_7_10.pdf) [cit. 2012-05-05]

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/43: Hradec nad Svitavou - Lačnov*. 2011. Dostupné z:
[http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/9C89DD6490A3595CC12575030064EC25/\\$file/s43-hradec-lacnov.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/9C89DD6490A3595CC12575030064EC25/$file/s43-hradec-lacnov.pdf) [cit. 2012-05-05]

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice I/43: Opatov - obchvat*. 2009. Dostupné z:
[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf009t/\\$file/s43-opatov-obchvat.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf009t/$file/s43-opatov-obchvat.pdf) [cit. 2012-05-05]

SCHLEICHER-TAPPESER, Ruggero. *Effects of transport infrastructure and transportation costson the development of European regions: Outline of qualitative assessment tool*. Institute for Regional Studies in Europe, Freiburg, 2000, 54 s. Dostupné z:
http://www.eures.de/de/download/ijpts_report.pdf [cit. 2012-04-03]

SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2009, 207 s. ISBN 978-802-0415-059.

ŠUSTROVÁ, Drahomíra. *Naše Hřebečsko v dávnověku*. Svitavy: Město Svitavy, Svitavský klub Laurus a Městské muzeum a galerie ve Svitavách, 2003.

TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 411 s. ISBN 978-807-3801-144.

10.2 Internet

Český statistický úřad [online]. 2012 [cit. 2012-05-08]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>

Historie provozu dráhy. *Mladějovská průmyslová dráha* [online]. 2003-2012 [cit. 2012-05-04]. Dostupné z: <http://www.mladejov.cz/historie-provozu>

Charakteristika okresu Svitavy. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ v Pardubicích* [online]. 2011, 2011-06-08 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: http://www.pardubice.czso.cz/xe/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_svitavy

KRÝŽE, Pavel a Tomáš POŠTA. *Železniční mapy ČR. Správa železniční dopravní cesty* [online]. 2011 [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/portal/Show.aspx?path=/Data/Mapy/kjr.pdf>

Moravské Třebové by pomohla nová zóna. *Svitavský deník* [online]. 2012 [cit. 2012-05-08]. Dostupné z: http://svitavsky.denik.cz/zpravy_region/moravske-trebove-by-pomohla-nova-zona20120207.html

O svazku obcí. *Mikroregion Svitavsko* [online]. 2009 [cit. 2012-02-14]. Dostupné z: <http://www.svitavskoweb.cz/index.php?pg=20>

PAĎOUR, Bohuslav. *Trstěnická stezka*. In: *Vlastivědný sborník* [online]. 1958 [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: <http://www.trstenice.cz/trstenicka-stezka>

Průmyslová zóna v Poličce. *Město Polička* [online]. 2009, 2009-08-17 [cit. 2012-05-09]. Dostupné z: <http://www.policka.org/soubory/2009-08-17.pdf>

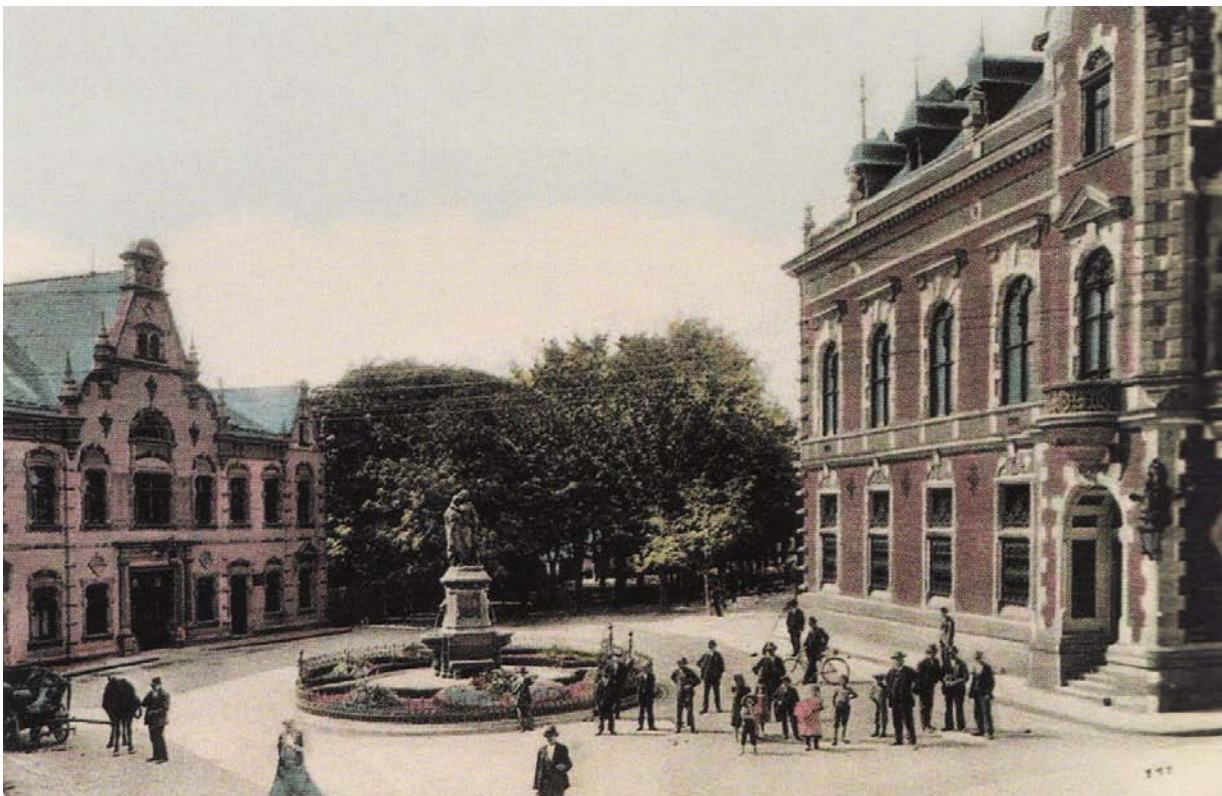
Racionalizace trati číslo 261 ze Svitav do Žďarce u Skutče. STEJSKAL, Pavel. *Klub česko-třebovských fotografů železnice* [online]. 2011 [cit. 2012-05-06]. Dostupné z: <http://www.klubfoticu.estranky.cz/clanky/racionalizace-trati-cislo-261-ze-svitav-do-zdarce-u-skutce.html>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silniční a dálniční síť: Pardubický kraj*. 1 : 120 000. 2012 [cit. 2012-02-22]. Dostupné z: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/kraje/pa.png

SEKERA, Pavel. *Historie železničních tratí ČR* [online]. 2011, 2011-05-18 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.historie-trati.wz.cz/>

11 Seznam příloh

- Příloha 1: Svitavy v roce 1908
- Příloha 2: Současná situace lokality zobrazené v příloze 1
- Příloha 3: Obchvat obce Opatov
- Příloha 4: Trasa „německé“ dálnice



Příloha 1: Svitavy v roce 1908 – vlevo dnešní Městské muzeum a galerie, vpravo budova Ottendorferovy knihovny, mezi nimi socha Mateřské lásky.

Zdroj: Moravskotřebovsko; Svitavsko 2002



Příloha 2: Současná situace lokality zobrazené v příloze 1 – mezi Městským muzeem a Ottendorferovou knihovnou byl zbudován průtah městem. Alej a socha Mateřské lásky musely ustoupit potřebám dopravy.

Zdroj: www.mapy.cz 2012



Příloha 3: Obchvat obce Opatov – přeložka silnice I/43

Zdroj: obec Opatov 2010



Příloha 4: Trasa „německé“ dálnice – ve 30. letech 20. století byla plánována německá autostráda procházející Svitavskem

Zdroj: Janda, Lidl 2008