

Proměny dopravní polohy Moravy

Morava byla díky své poloze ve středu Evropy již v dávné historii předurčena stát se křižovatkou hlavních dopravních cest vedoucích napříč Evropou. Vzhledem k rozložení pohraničních horských pásů v oblasti Českého masivu a k existenci neprostupných hvozdů v příhraničních oblastech bylo budování dálkových stezek v Čechách relativně obtížné. Proto také mnoho stezek vedoucích z východu na západ obcházelo oblast českých zemí, a to buď po dunajské vodní cestě na jihu, anebo polskými nížinami na sever od českých hranic.



Obr. 1: Dobová rytina Severní dráhy císaře Ferdinanda s pohledem na Brno. Zdroj: Archiv Národního technického muzea v Praze

Zemské stezky na Moravě

Příznivější podmínky pro vedení obchodních stezek byly na Moravě, v oblasti moravských úvalů, které výrazně usnadňovaly cestu v severojižním směru. Existence úvalů a Moravské brány umožnily vznik významného dopravního spoje v poledníkovém směru, od Středozemního moře směrem na sever k obchodním střediskům při pobřeží Baltského moře – tzv. Jantarové stezky, která byla jedinou dopravní spojnici kontinentálního významu na našem území. Moravské úvaly byly tedy od pradávna důležitým tranzitním prostorem, kterým procházely nejenom obchodní karavany, ale také kmeny při stěhování národů či armády v dobách válek.

Na linii Jantarové stezky se postupně napojovaly další cesty převážně regionálního charakteru, vedoucí na západ i východ. S územím na západ od moravských úvalů byla Jantarová stezka spojena tzv. galskými obchodními stezkami – především stezkou Trstenickou (z Prahy přes Čáslav a Lito-myšl k Hostýnu a dále na východ) a Podyjskou (spojovala jižní Čechy s jižní Moravou). Mezi těmito stezkami vedly spojovací cesty, čímž se zahušťovala prvotní dopravní síť. Díky těmto obchodním tahům se začal, kromě dominujícího severojižního směru, postupně rozvíjet také západovýchodní směr obchodních cest.

Zatímco v Čechách se stezky paprscitě sbíhaly do jediného dominantního centra – Prahy, na Moravě byla takováto centra dvě – Olomouc (křižovatka Slezské stezky

z Brna do Vratislavi, Trstenické ku Praze, Olomoucké do Ostřihomi) a soutok Dyje, Jihlavy a Moravy na jih od Brna (Slezská stezka do Vratislavi, Těšínská do Haliče, Břeclavská do Nitry ad.).

Tento systém stezek přetrval až do novověku. První kroky vedoucí k modernizaci zastaralé sítě zemských stezek spadají do 18. století, kdy bylo přistoupeno k budování sítě císařských silnic s kamennou vozovkou. I v tomto období je zcela dominantní severojižní směr hlavních tahů, což je dáno nejenom příhodností přírodních podmínek, ale také pozicí hlavního města monarchie, Vídně, směrem na jih od Moravy a polohou hospodářského centra celé monarchie, Slezska, severně od Moravy. V 18. století dochází k postupnému rozšiřování hospodářských aktivit ve Slezsku, a tudíž území Moravy jako tranzitní prostor opětovně nabývá na významu. Tento stav se promítá také do koncepce výstavby šesti páteřních silničních tahů monarchie vedoucích z Vídně do okolních částí země. Dva z těchto tahů procházely územím Moravy. Nejprve se v roce 1727 započalo se stavbou Slezské silnice z Vídně přes Mikulov, Brno a Olomouc do Opavy, následně došlo k výstavbě silničního úseku Jihlava–Moravské Budějovice–Znojmo jako součástí silnice Vídeň–Praha.

Vodní doprava

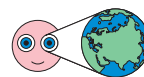
Řeky byly prvními dopravními tahy, které člověk využíval k přepravě zboží či osob.

Význam řek jako dopravních koridorů postupně narůstal zejména v novověku, kdy již přepravu čím dál větších objemů surovin i výrobků pomalu přestávala zvládat relativně primitivní a velice nákladná doprava po zemských stezkách. Na konci 17. století, a především ve století 18. byl hospodářský význam vodní dopravy natolik důležitý, že se na splavňování řek věnovalo mnohonásobně více prostředků i úsilí než na opravu zemských cest.

Moravské řeky byly již v dávné historii využívány pro přepravu pomocí vorů či malých člunů. Nejvhodnější podmínky panovaly na řece Moravě od ústí Bečvy a na Dyji. Vzhledem k již nedostačující přepravní kapacitě malých člunů s nízkým ponorem a k nárůstu těžby soli v Solné komoře ve Wieliczce byla roku 1653 vydána nařízení na přípravu projektů na zpřístupnění Moravy větším lodím. Ovšem cena projektu byla pro císařské úřady příliš vysoká. Nedoostatek peněz a také vpád Turků na Moravu a do okolí Vídně byly příčinou pádu celého projektu splavnění. Nakonec se podařilo upravit jižní část řeky tak, že z Hodonína do Dunaje mohly plout čluny s lignitem. Následná výstavba Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně přes moravské úvaly do Haliče však odsunula zájem o splavnění Moravy do pozadí.

Rozvoj železniční sítě

Ve vývoji průmyslové výroby a hospodářství jako celku sehrála železniční doprava významnou roli. Železnice s sebou přinesla možnost rychlé a relativně levné přepravy zboží i materiálu, které se dosavadní způsoby dopravy nemohly rovnat. Po prvních pokusech s výstavbou koněspřežných železnic, jež se území Moravy nedotkly, bylo přikročeno k výstavbě parostrojní železnice. Císařské úřady stanovily hlavní směry šesti železničních tahů, které měly tvořit páteřní síť celé monarchie a vesměs vycházely z Vídně. Dva z těchto tahů mířily na Moravu. Prvním tahem se stala Severní dráha císaře Ferdinanda (SDCF), jež vedla severojižním směrem a spojovala Vídeň s Haličí přes Olomouc a Ostravskou uhelnou pánev. Stala se tedy výraznou konkurencí jak říční přepravy po Moravě, tak i silniční dopravy po Slezské cestě. Druhým páteřním trati mělo být spojení Vídně s Prahou a Drážďany s napojením na Berlín a Hamburk. Na výstavbu této dráhy bylo vypracováno několik projektů, jejichž vyústěním bylo sedm návrhů vedení trati (pět z nich přes Moravu). Bylo



V ZORNÉM POLI GEOGRAFŮ

rozhodnuto o výstavbě dvou variant a došlo tedy k výstavbě dráhy jak přes Olomouc, tak i přes Brno, přičemž obě dráhy se sbíhaly v České Třebové. V tomto období hrálo území Moravy pro rozvoj železniční sítě na našem území nezastupitelnou roli, neboť tudy probíhaly tři nejvýznamnější železniční tahy českých zemí. V následném období (po roce 1860) byla železniční síť zahuštěna o trati regionálního významu (Brno–Přerov, Olomouc–Šternberk) a o tzv. uhelné dráhy (Brno–Rosice).

Také železnice, stejně jako ostatní druhy dopravy, v období do roku 1918 využívala území Moravy především v severojižním směru, kudy procházely trati nadregionálního významu, zatímco trati vedoucí ze západu na východ byly, až na výjimku v podobě dráhy spojující Vídeň s Prahou přes Olomouc, pouze regionálního či lokálního významu. Obrat přišel v roce 1918 po zásadních geopolitických změnách ve střední Evropě (rozpad Rakouska-Uherska). V roce 1918 vzniklo samostatné Československo, došlo tedy ke spojení území, která v historii nebyla výrazněji integrována. Následně se oslabil vliv Vídně a naopak došlo k výraznému posílení pozice Prahy. Vzhledem k těmto změnám v hierarchii měst a k nutnosti dopravního spojení se Slovenskem a s Podkarpatskou Rusí nabývá na významu západovýchodní dopravní směr, který je ještě více zesílen událostmi po roce 1945. V důsledku bipolárního rozdělení Evropy, kdy Československo spadalo do východního bloku a Rakousko s Vídni naopak do bloku západního, došlo k maximálnímu oslabení využívání severojižního tahu pro mezinárodní dopravu (pouze spojení mezi Československem a Polskem). Tento v minulosti hojně využívaný tah se rázem stal tahem především pro vnitrostátní dopravu, zatímco dříve relativně opomíjený směr na východ se stal zcela dominantním.

Současná dopravní infrastruktura

Otevření hranic po pádu totalitního režimu v roce 1989 a rozdělení Československa ukázalo, že dopravní poloha Moravy se poválečným vývojem nezměnila. Došlo k rychlému poklesu významu dopravních kontaktů se Slovenskem a zároveň ke znovuustavení severojižního mezinárodního koridoru. Železniční tah Břeclav–Bohumín byl zařazen mezi tzv. železniční koridory určené k prioritní modernizaci. Rozvoj silniční sítě byl v 90. letech prioritně orientován na napojení na německou dálniční síť (dálnice D5 na Plzeň a Norimberk, D8 na Ústí nad Labem a Drážďany), výstavba dálnic na Moravě a Slezsku se tak realizuje až v současnosti.

Po dokončení dálnice D47 (D1) do Bohumína (do roku 2012) bude existovat dálniční spojení Brna s Ostravou, chybí silniční spojení vyššího řádu do Vídně. V tradičním koridoru od Břeclavi na Olomouc dálnice chybí a je zde až v delším časovém horizontu plánována rychlostní silnice. Je proto možné, že funkci tohoto tradičního koridoru převezme slovenské Pováží, které už zčásti dálnici má. Důležitější osou rozvoje se ovšem stává koridor Vídeň–Berlín, který už je na našem území téměř „pokryt“ dálnicí i železnici (s provozem vlaků supercity Pendolino).

Snad nejlépe ilustruje „resuscitaci“ historické dopravní polohy situace v letecké dopravě. Obyvatelé jižní Moravy totiž hojně využívají vídeňské letiště, které má větší nabídku dálkových spojů než letiště pražské a je také blíže. Vídeňský Schwechat si tuto konkurenční výhodu uvědomuje, což dokládá i jeho přítomnost na brněnských výstavách cestovního ruchu (v Praze chyběl).

Území Moravy vždy bylo významnou tranzitní oblastí. I když se v průběhu staletí

postupně proměňoval význam jednotlivých směrů dopravy, dominantním zůstalo spojení Podunají se severními nížinami Německa a Polska. Z této exponované polohy Morava vždy těžila a v integrující se Evropě díky ní může získávat stále víc.

*Martin Hanus, PŘF UK v Praze
hanus.martin@seznam.cz,*

*Miroslav Marada,
katedra sociální geografie
a regionálního rozvoje PŘF UK v Praze
marada@natur.cuni.cz*

Literatura k tématu:

HLAČKA, M.: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Academia, Praha, 1990.
HONS, J.: Dějiny dopravy na území ČSSR, Alfa, Bratislava, 1975.
KREJČÍŘÍK, M.: Po stopách našich železnic, Nadas, Praha, 1991.
Oficiální stránky Ředitelství silnic a dálnic České republiky, www.rsd.cz



Obr. 2: Viadukt v Dolních Loučkách na trati Brno–Havlíčkův Brod. Zdroj: Archiv Národního technického muzea v Praze

OTÁZKY DO VÝUKY:

1. Zjistěte, odkud kam vedla Jantarová stezka. Kterými současnými evropskými státy prochází?

2. Které důležité železniční uzly se nacházejí ve vašem kraji? Pokud leží vaše obec u železniční trati, zjistěte, kdy byla tato dráha vybudována.
3. Uveďte příklady umělých vodních cest na našem území. K jakým různým účelům se mohou využívat?