

ŽELEZNICE A VODNÍ CESTY:

Pro vypracování zvolené tematiky, bylo využito dat z databáze ArcČR 500 a OSM. V prvním kroku jsme se zabývali tvorbou železniční sítě. Pro naše potřeby bylo nejprve třeba stanovit kategorie. Ty stávající z atlasu již nejsou v dnešní době použitelné, protože došlo k několika změnám. Jednak byly některé tratě elektrifikovány, krom dvojkoľejných tratí vznikly i trojkoľejné, a hlavně některé tratě zanikly, respektive byly vybudovány nové. Z těchto důvodů bylo nutné rozšířit legendu a navrhnout vhodné mapové symboly. Po úvaze byly stanoveny tyto kategorie: hlavní, vedlejší, trojkoľejné elektrifikované, dvojkoľejné elektrifikované, jednokkoľejné elektrifikované, dvojkoľejné, úzkorozchodné, zaniklé a nově vybudované tratě.

Pro určování typu tratí v České republice bylo využito již zmíněné databáze ArcČR a železniční mapy ČR. Shapefiley od společnosti Arcdata obsahují i atributy informující o vícekoľejnosti a elektrifikaci tratí, což práci usnadnilo. Tyto údaje byly porovnány s údaji Českých drah, a tak byla každému úseku tratě přiřazena odpovídající kategorie. Co se týče území Slovenska a Zakarpatské Ukrajiny, tak zde byla situace horší. Pro tyto části neexistují shapefiley s atributy tak jako v případě ČR, a proto bylo nutné všechny údaje dohledávat "ručně". Bylo využito železniční sítě z OSM, která je však velice podrobná, a tak ji bylo nutné nejprve zgeneralizovat pro výchozí měřítko. Malou výhodou však byla nižší délka tratí. Po kategorizaci, bylo vytvořeno 9 samostatných shapefileů odpovídajících daným kategoriím.

V druhé fázi jsme pracovali s železničními stanicemi. Byly vybrány ty, které jsou obsaženy i v atlasu. Jsou to všechny stanice kde se kříží železnice a taky ty, kde trať končí. Atlas obsahuje i stanice, které neodpovídají předchozím podmínkám, ale pravděpodobně jsou nějakým způsobem důležité, a proto se nacházejí i v této mapě. Do výběru jsme zahrnuli i ty stanice, které již neslouží jako nádraží, tzn., že zde již není funkční železnice. Mapa v atlasu obsahuje i stanice, které jsou na hranici zobrazovaného území. Ty jsou rozděleny na celní a pasové stanice. V dnešní době však již toto rozdělení neexistuje. Proto jsme v tomto případě legendu zúžili a navrhli pouze kategorii "hraniční stanice". Takto byla všem stanicím přiřazena kategorie v atributové tabulce a odpovídající mapový znak.

V případě vodních cest byl postup obdobný. Nejprve byly vybrány řeky, které zobrazuje i atlasová mapa a poté byla určena jejich splavnost. Zde musela být opět zúžena legenda, protože kategorie "splavnost pro vory" již není v dnešní době dohledatelná a nejspíš se ani neužívá. Z tohoto důvodu byla ponechána pouze "splavnost pro lodě". Kategorie "kanalizace řek ve výstavbě" byla také vypuštěna, protože úseky spadající do této skupiny na mapě z atlasu jsou už dnes splavné pro lodě. Také nebyl nalezen žádný úsek, který by byl v této době ve výstavbě.

V posledním kroku byl vytvořen podklad z hranic států a plošně byla zobrazena města Praha a Brno. Co se týče popisků stanic v atlasu, jsou zde uvedeny české názvy, avšak některé stanice, zvláště ty v pohraničí s Německem jsou uvedeny německy. Při zpracování této mapy však byly použity již dnešní názvy v českém jazyce. Pro popisky stanic i řek byl použit font Courier New.

Jelikož v atlasu nebylo uvedeno měřítko, bylo nutné ho odvodit z mapy izochron, kde poměr vzdáleností uveden je. Měřítko pro mapu železničních a vodních cest bylo stanoveno na 1 : 1 250 000.

Interpretace dat:

Tvorba samotné mapy probíhala s ohledem na původní mapu v atlasu. Jinými slovy, snažili jsme se o co nejpřesnější provedení, co se vizuální stránky týče. Ve většině případů jsme zachovali původní mapové znaky, ovšem z důvodu rozšíření legendy jsme museli vytvořit i nové znaky. Snažili jsme se je vymyslet tak, aby svým stylem odpovídaly a hodily se k již vytvořeným.

Železniční tratě i vodní cesty doznaly od roku 1935 určitých změn. Především významná část tratí byla zrušena, s čímž souvisí i uzavření železničních stanic. Několik kilometrů tratí vzniklo nově a některé tratě byly rozšířeny o druhou (případně třetí) kolej. Důležitou zmínkou také je elektrifikace většiny tratí, která probíhala až od 60. let minulého století na většině studovaného území. Co se týče stavební délky tratí, tak v roce 1935 se rovnala 13 607 km. V dnešní době jejich délka klesla na 12 417 km, přičemž téměř 1 500 km

tratí zaniklo, zatímco jen 370 km vzniklo nově. Ve studovaném území převládají jednokolejné tratě, které představují 9 460 km. Z celkové délky tratí je jen 40 % elektrifikovaných.

Co se týče vodních cest, tak zde se největší změny týkají splavnosti. Pro Vltavu se však nic nezměnilo, ta je stále splavná od Štěchovic. Labe bylo v roce 1935 splavné pouze z Neratovic, což se ale změnilo s výstavbou kanálu, který prodloužil jeho splavnost až k Chvaleticím. Váh na Slovensku zobrazený v původním atlase byl splavný z Nedeđu. Dnes se již však splavovat nedá. Pro největší slovenskou řeku Dunaj se splavnost nezměnila. Dunaj je stejně jako v roce 1935 splavný po celé své délce na území Slovenska.