

IZOCHRONY:

Mapa byla vytvořena na základě dat z ArcČR 500 (ver. 3.2), OSM, Atlasu RČS, Slovenského statistického úřadu a databáze Global Administrative Areas. Zpracování proběhlo v programu ArcMap 10.2.2.

Pro ověření správného nastavení parametrů krigingu byla vektizována naskenovaná mapa z Atlasu RČS. Tímto postupem bylo ověřeno, že na vrstvu současných železničních stanic se vizualizace příliš neliší, resp. že jsme schopni vytvořit odpovídající interpolaci vzdálenosti od železničních stanic. Hlavním vstupem byla bodová vrstva současných železničních stanic v České republice, na Slovensku a na Ukrajině. Dále byla vytvořena pravidelná mřížka bodů s rozestupem 1000 metrů, přičemž každému bodu byla spočítána vzdálenost k nejbližší železniční stanici. Tyto hodnoty vzdálenosti vstupovaly do základního krigingu, jehož parametry byly voleny tak, aby střední kvadratická chyba dosahovala co nejnižších hodnot a zároveň, aby se vizualizace co nejvíce podobala mapě z atlasu. Ověření proběhlo v oblastech Strážovských vrchů a Malé Fatry, v oblasti střední Vltavy, v okolí hory Polonina Rovna, v okolí Bratislavy, v okolí Brna a na Pardubicku. Zvláště na Pardubicku bylo viditelné, že krok po 1 kilometru je příliš podrobný, proto byl výsledný rastr shlazen na velikost buňky 5 kilometrů. Kategorie pro legendu byly voleny stejným způsobem jako v Atlase RČS. Škála byla rozšířena o hodnoty 25-35, 35-45, 45-55, 55+ kilometrů, kterým byly přiřazeny odpovídající barvy (pokračování barevné škály do tmavě červené). Dalším krokem bylo vytvoření podkladové vrstvy obcí, řek a hor. Řeky (s aktuálním průběhem), města a hory byly vybrány totožně s atlasem, stejně jako jejich symbologie. V rámci popisků bylo použito fontu Courier New (obce), Arial (hory) a Rockwell (řeky).

Interpretace dat:

Od roku 1935 proběhlo mnoho změn v železniční dopravě. Největší změnou je zrušení pravidelných provozů na téměř všech úzkorozchodných tratích v bývalém ČSR, vyjma Jindřichohradecké dráhy a tratě vedoucí z Popradu. Právě proto bylo nutné rozšířit klasifikaci o větší vzdálenosti od nádraží - některé oblasti jsou nyní bez železnice, zvláště ty ve vyšších polohách Slovenska a Ukrajiny. Pravidelný provoz také skončil v oblasti na západ od slovenského Lučence, která byla propojena skrze Maďarsko. V těchto lokalitách lze nalézt vzdálenosti 30 kilometrů a více. Naopak se na první pohled může zdát, že v Čechách v okolí Příbrami se naopak zmenšila vzdálenost od železniční stanice. V této oblasti to však může být způsobeno přesnější softwarovou interpolací, která hodnotu 15-25 kilometrů neodhalila. Ve výsledku se tak dá říci, že od roku 1935 se příliš nezměnilo. Jen v oblastech vysokých horstev už nejsou tratě v pravidelném provozu nebo už vůbec neexistují, a proto jsou zde vzdálenosti k nádražím větší.