

## Automapy a autoatlas y a jejich historie

Doc. Ing. Miroslav Mikšovský, CSc.,  
Praha

### Abstrakt

Vznik automap bezprostředně navazuje na historii motorismu. Pravděpodobně nejstarší automapou našich zemí je Bayerova Automobil-Karte von Böhmen (1907). K vydávání automap přispěl vznik profesních organizací (Autoklubu Republiky československé a Ligy čl. motoristů), které vydávaly oficiální automapy našeho území, a soukromá nakladatelství (Fastr, Škorpil). Po druhé světové válce došlo k monopolizaci a omezení vydávání map pro veřejnost v rámci ÚSGK; v 1956 byl vydán Autoatlas ČSSR 1 : 400 000, který dlouhou dobu byl jediným kartografickým dílem pro potřeby motoristů. V osmdesátých letech byla vydána série automap 1 : 200 000 na měřítkově deformovaných podkladech. K uvolnění ve vydávání automap a autoatlasů došlo až po roce 1989.

### Road Maps and Road Atlases and their History

### Abstract

The origin of road maps immediately follows the history of motoring. Probably the oldest road map of our countries is Bayer's Automobil-Karte von Böhmen (1907). Establishing of professional organizations (Autoclub of the Czechoslovak Republic and the League of Czechoslovak Motorists), which published official maps of our territory, and private publishing houses (Fastr, Škorpil) contributed to map issuing. After the World War II there was a monopolization and map publication for general public was restricted in the frame of ÚSGK; in 1956, the Road Atlas of the Czechoslovak Socialist Republic in scale of 1 : 400 000 was published, being then for a long time the only cartographic work for needs of motorists. In the 1980s, a series of 1 : 200 000 road maps was issued based on scale-deformed basis. The publication of road maps and road atlases was not released until 1989.

**Keywords:** thematic maps, motoring, cartographic generalization

### 1. Úvod

Pojem „automapa“ je v terminologickém slovníku Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK) definován jako „tematická mapa zobrazující dálniční a silniční síť s její klasifikací a případně i další údaje potřebné pro automobilovou dopravu nebo autoturistiku“. Pojem „autoatlas“ je zde definován jako „atlas sestávající z automap a obsahující zpravidla i textovou část“. Je tedy existence těchto tematických kartografických děl bezprostředně spjata s rozvojem automobilismu.

Automobilismus v našich zemích se postupně rozvíjel již od konce 19. století [1]. V roce 1897 vyrobila kopřivnická Tatra první automobil s označením NW Präsident; tento vůz byl poháněn vzadu umístěným dvouválcovým motorem Benz o zdvihovém objemu 2,7 litru a výkonu necelých 5 kW; jeho nejvyšší rychlost byla 30 km/hod. Tato firma vyrobila v roce 1898 i první nákladní automobil. Mladoboleslavská firma Laurin a Klement, která se původně zabývala výrobou jízdních kol, uvedla v roce 1899 na trh první motocyklu (kolo s pomocným motorkem umístěným nad předním kolem) a v roce 1905 vyrobila voituretu označenou Laurin a Klement A. K sériové výrobě automobilů dochází u nás až v roce 1925, kdy se automobilka Laurin a Klement spojila se strojírenským závodem Škodovy závody, a. s. v Plzni; od té doby se stala mladoboleslavská automobilka výrobcem osobních automobilů a zastavila výrobu motocyklů; vývoj a výroba užitkových automobilů byla tehdy převedena do Plzně.

K rozvoji motorismu a automobilismu u nás přispělo i založení profesních organizací. V roce 1904 byl založen Český klub motocyklistů pro Království České a následně

i Český klub automobilistů pro Království České. V roce 1910 došlo ke spojení obou organizací a vznikl Český klub automobilistů s automobilovou a motocyklovou sekcí. V roce 1919 byl tento klub přejmenován na Československý klub automobilistů a v březnu 1922 byl definitivně přejmenován na Autoklub Republiky československé (AKRČS) [2].

Pravděpodobně nejstarší autemapou našich zemí je Automobil-Karte von Böhmen (autor: J. L. Bayer, vydáno v roce 1907; viz [obr. 1](#)).

Mapa zobrazuje velmi podrobně sídla a síť hlavních a okresních silnic; vzdálenostní údaje zde ještě nebyly uváděny. Všechna zeměpisná jména jsou v němčině. Barvami byly na mapě vyznačeny hlavní průjezdní trasy naším územím.

V období tzv. první republiky došlo u nás k vydávání řady automap. Jejich vydavateli byly jednak Autoklub Republiky československé (série „Příručky cestovního oddělení AKRČS“) a od roku 1926 i konkurenční „Liga čl. motoristů“, jednak soukromá nakladatelství (např. Fastr, Neubert a další).

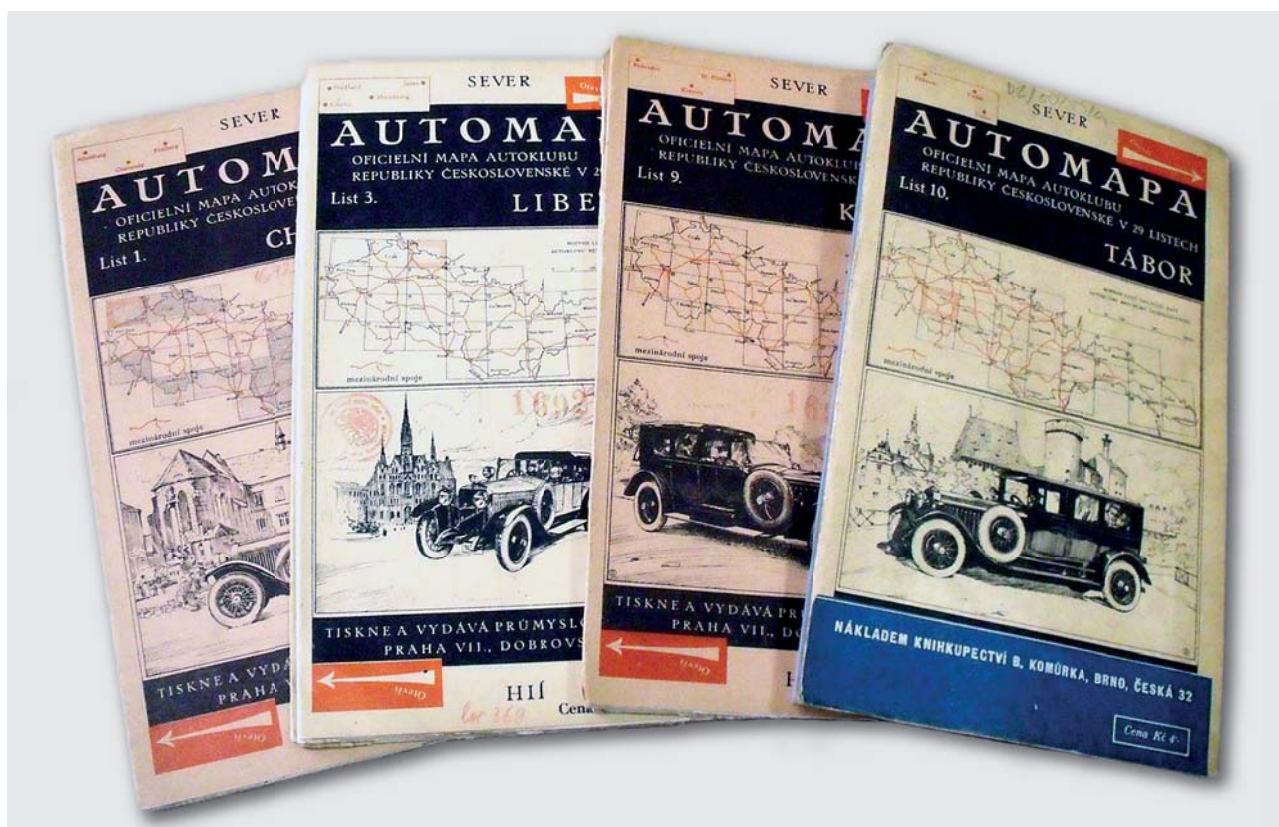
### 2. Oficiální automapy Autoklubu Republiky československé

AKRČS vydával pod titulem „Oficiální mapy Autoklubu RČS“ automapy v měřítku 1 : 200 000, které na 29 mapových listech pokrývaly naše tehdejší celé státní území ([obr. 2 a 3](#)). Automapy byly vydávány ve formě mapových skládanek vlepených do kartonových desek a na jejich zadní



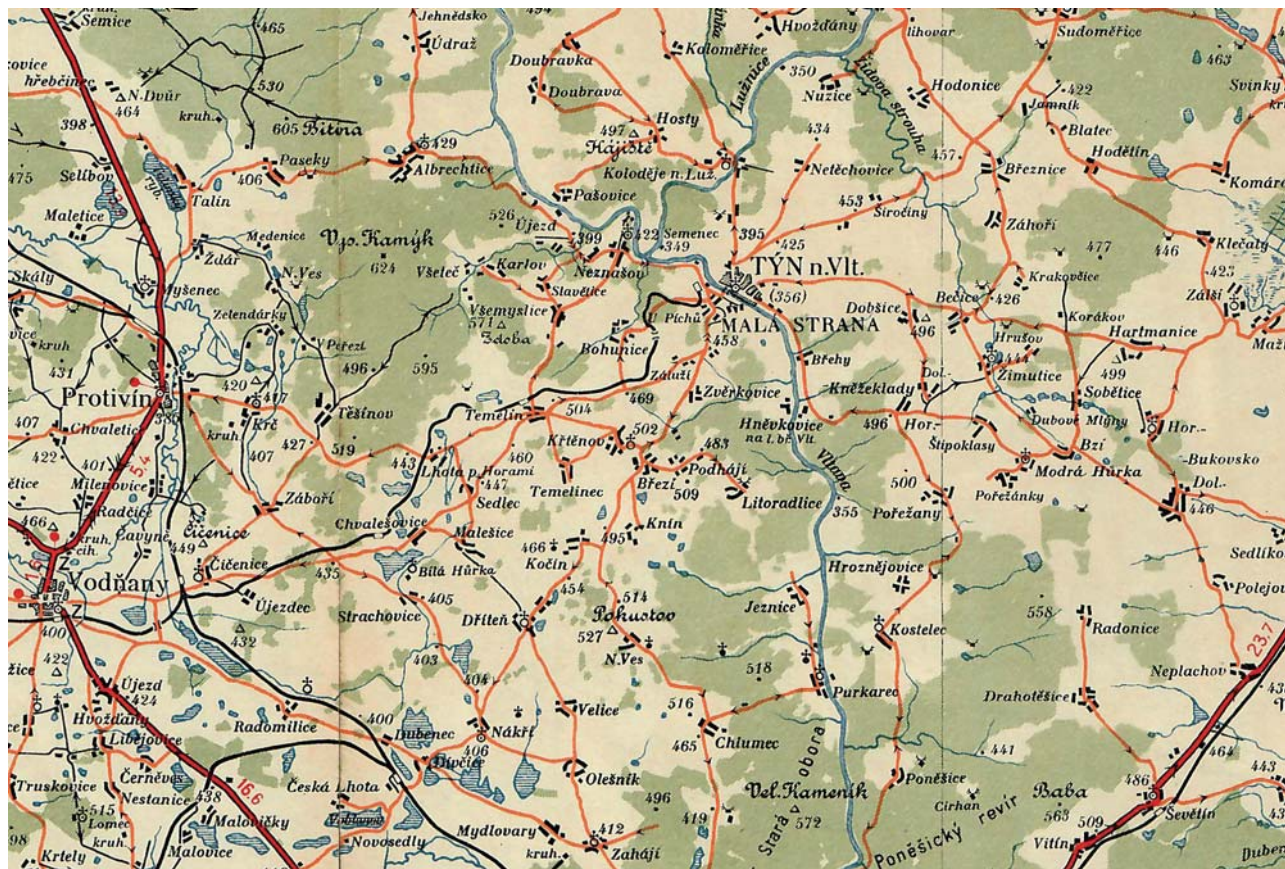


Obr. 1 Výřez z Bayerovy automapy Čech



Obr. 2 Obálky oficiálních automap AKRČS





Obr. 3 Výřez z automapy 1 : 200 000 AKRČS, list č. 10 – Tábor

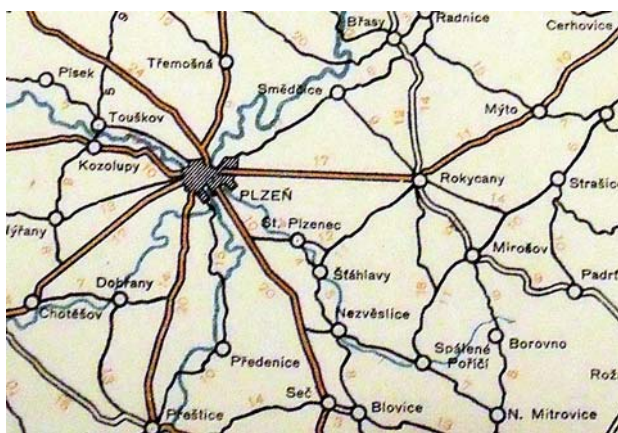
straně byly uvedeny reklamy na osobní automobily a adresy automobilů a prodejních míst automobilů.

Silnice zde byly rozlišeny na státní, hlavní okresní a župní; kromě nich byly zobrazeny i silnice obecní a soukromé a jiné vedlejší cesty. Na silnicích byly vyznačeny spády, nebezpečné zatáčky a serpentiny a vzdálenosti v kilometrech. Dále byla na mapách podrobně zobrazena železniční síť s vyznačením železničních stanic, tunelů a mostů, vodní toky a plochy, přivozy a lesy. Sídla zde byla klasifikována podle počtu obyvatel; zobrazena byla i malá obydlená místa a samoty. Dále mapy obsahovaly státní hranice a hraniční přechody včetně celních stanic.

Kromě tohoto mapového souboru vydával AKRČS dvoudílnou Přehlednou automobilovou mapu Republiky Československé v měřítku 1 : 600 000 (obr. 4). Tato automapa zobrazovala státní silnice, silnice určené k zestátnění a ostatní silnice (včetně kilometrových vzdáleností), státní hranice, celní úřady a vodní toky a plochy. Zákras území mimo hranice Československa byl proveden pouze v blízkosti státních hranic. První díl této přehledné automapy zobrazoval území Čech, Moravy a Slezska, druhý díl území Slovenska a Podkarpatské Rusi. Oba díly obsahovaly i vedlejší mapky velkých vzdáleností s kilometrovými údaji.

V rámci edice „Příručky cestovního oddělení Autoklubu Republiky Československé“ byl vydáván Automobilový orientační plán Velké Prahy (obr. 5). Tato mapa zobrazovala hlavní a spojovací automobilové průjezdy hlavním městem, jednosměrné ulice a ulice se zákazem průjezdu motorových vozidel.

Na mapě byly vyznačeny prodejny a sklady kuličkových a válečkových ložisek, benzinová čerpadla (s rozlišením dodavatelů pohonných hmot), autosprávkárny, garáže, ho-



Obr. 4 Výřez z Přehledné automobilové mapy Republiky Československé 1 : 600 000 AKRČS, díl I.

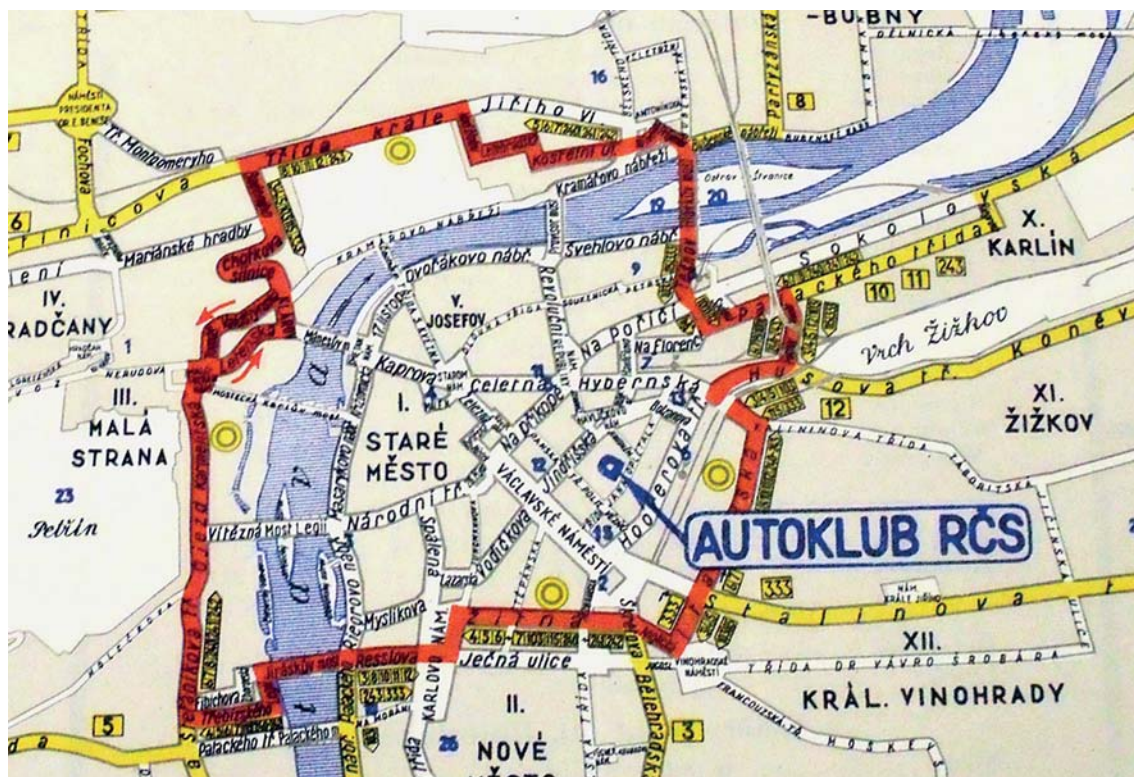
tely a penziony a prodejny a zastoupení firem, zabývajících se prodejem motorových vozidel. Měřítko mapy nebylo uvedeno. Na zadní straně mapy byly kromě inzerce vytištěny i výňatky z pražského dopravního řádu.

Dalším titulem AKRČS byl Pražský automobilový průjezdni plán (obr. 6). Šlo o mapovou skládanku s nepravou obálkou. Měřítko tohoto průjezdniho plánu bylo cca 1 : 50 000. Schematicky zde byla zobrazena městská bloková zástavba, tzv. „sběrné třídy“ byly vyznačeny červeně (tzv. vnitřní městský okruh), žlutě pak byly vyznačeny výpadekové silnice s jejich čísly a s uvedením cílových měst. Na zadní straně plánu byly uvedeny seznamy čerpacích stanic přístupných z různých směrů příjezdu do hlavního města.





Obr. 5 Obálka s částí Automobilového orientačního plánu Velké Prahy



Obr. 6 Výřez z Pražského automobilového průjezdního plánu, vydání z roku 1948



### 3. Oficiální silniční mapy Ligy čl. motoristů

Liga čl. motoristů, která byla založena v roce 1926 jako konkurenční organizace AKRČS, vydávala v době své působnosti, tj. v letech 1926 až 1939 ve Škorpilově nakladatelství silniční mapy Československa v měřítku 1 : 200 000 (obr. 7 a 8).

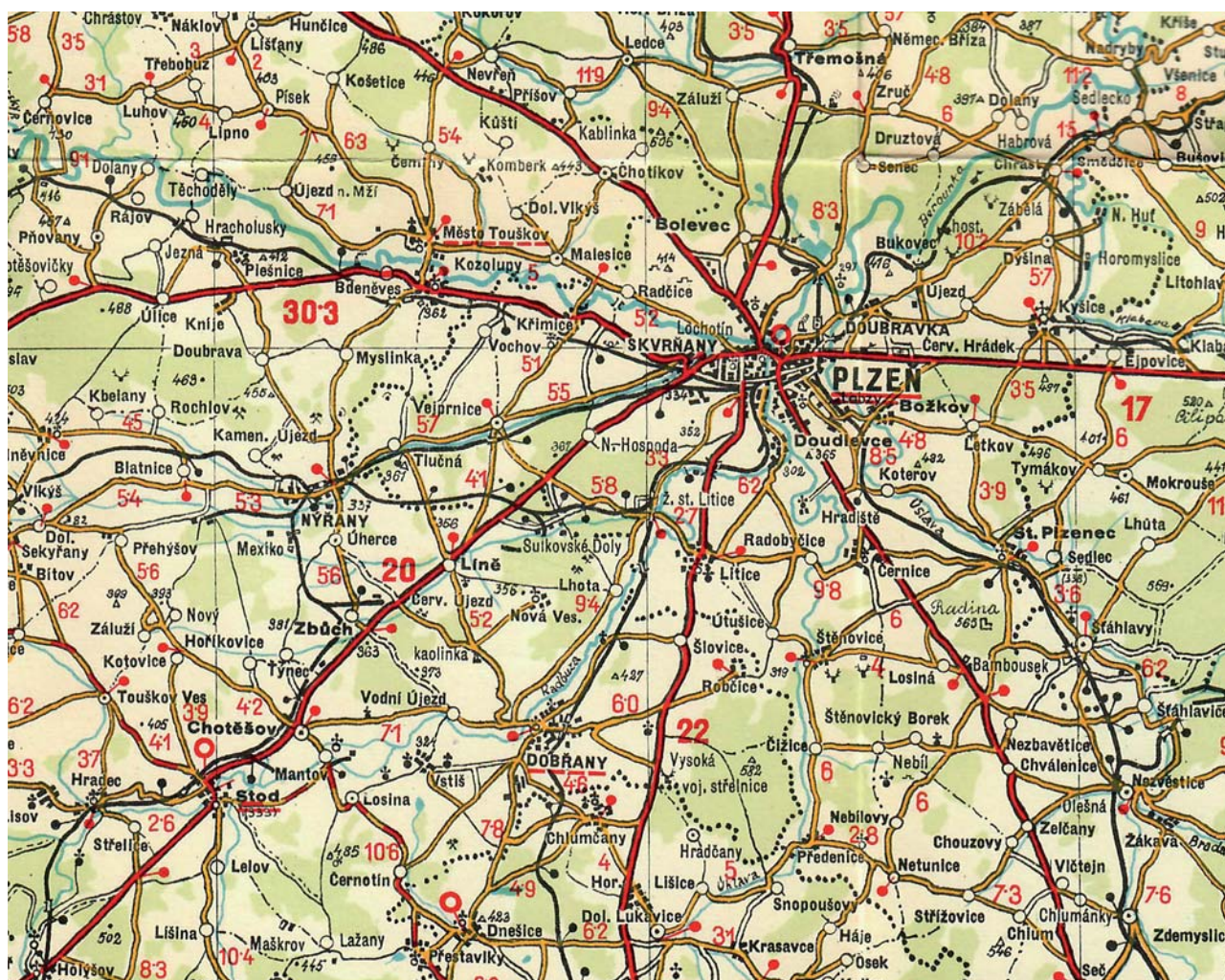
Území Československé republiky (ČSR) bylo pokryto 24 mapovými listy, jejichž hlavním obsahem byly státní a okresní silnice, silnice určené k zestátnění a jiné cesty, a to se vzdálenostními údaji vyznačenými červenými číslicemi. Klasifikace silnic byla rozlišena barevně. Mapy zobrazovaly silniční podjezdy, nadjezdy a přejezdy, viadukty, tunely a říční převozy pro automobily. Sídla byla rozlišena podle počtu obyvatel, zobrazena byla i menší obydlená místa a osady. Dále byly na mapách zobrazeny státní a zemské hranice a hranice hejtmánství, hraniční přechody s celnicemi a lesní plochy.

### 4. Automapy vydávané soukromými nakladatelstvími

Z vydavatelských počínů soukromých nakladatelství jsou nejznámější Fastrovy automapy (obr. 9 a 10). Tyto auto-

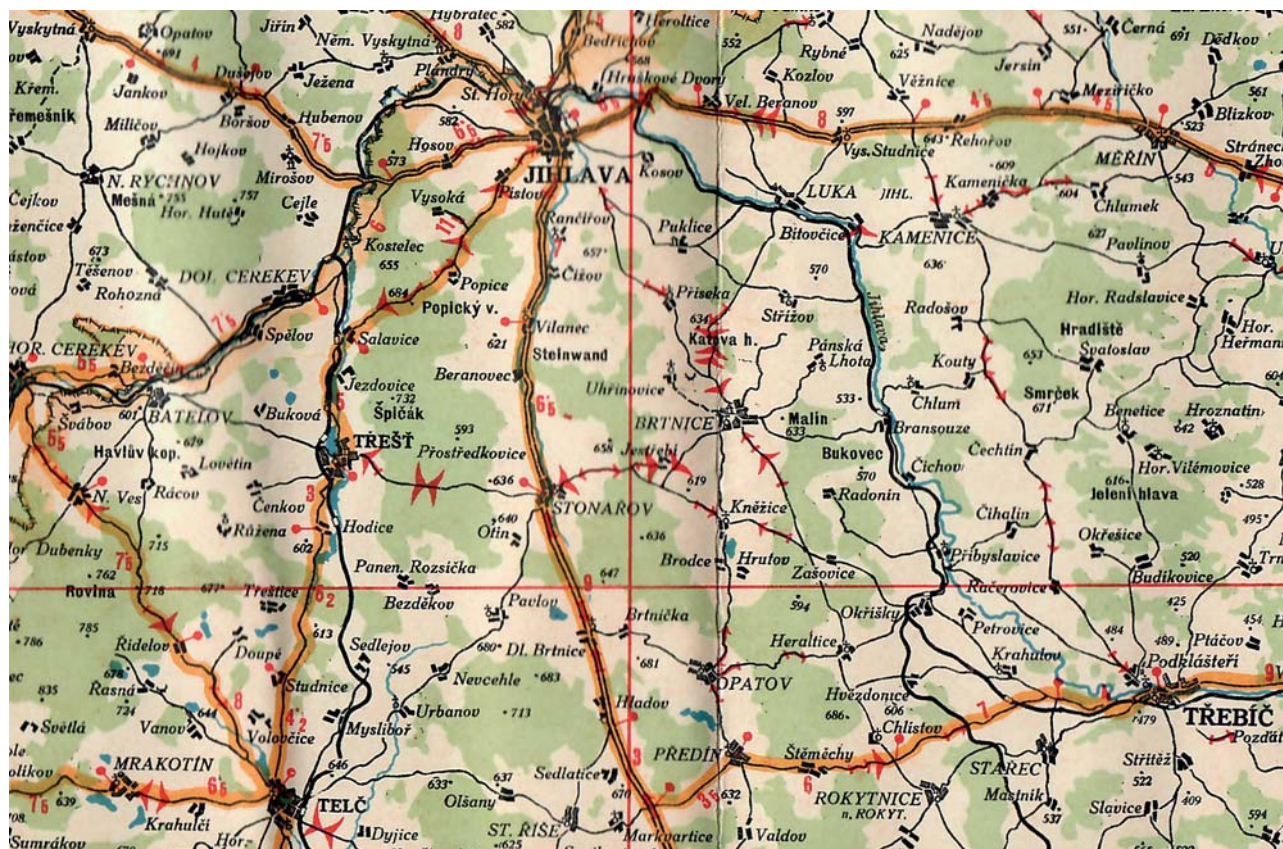


Obr. 7 Škorpilový silniční mapy Československa 1 : 200 000, obálka m. I. č. 16



Obr. 8 Výřez ze Škorpilový silniční mapy, m. I. č. 6





Obr. 9 Výjez z Fastrovy automapy ČSR, m. I. č. 4 – Jihovýchodní Čechy – Západní Morava (vydání z roku 1919)



Obr. 10 Fastrova automapa 1 : 300 000 – obálka m. I. č. 4

mapy měly měřítko 1 : 300 000 a naše státní území bylo pokryto 8 mapovými listy s územními překryty.

Nakladatelství Fastr podporovalo rozvoj automobilismu také vydáváním mapových produktů rozšiřujících turistické informace, jako např. Distanční a přehlednou silniční mapu ČSR, Turistickou mapu Šumavy, Mapu Českomoravské vysočiny, Obrázkový plán a průvodce Prahou a řadu dalších kvalitních titulů.

Fastrovy automapy měly bohatý topografický obsah. Zobrazeny byly říšské a zemské hranice, silniční a železniční síť, vodní toky a lesní porosty. Dále byly zobrazeny významné kostely, kapličky, zámky, zařízení a dokonce i větší továrny, hostince, myslivny a pomníky.

Mapovou značkou byly rozlišeny státní a okresní silnice a vedlejší cesty; hlavní spoje byly vyznačeny červenou barevnou výplní. U silniční sítě byly šípkou uvedeny spády a číselně vzdálenosti v kilometrech. Dále byla vyznačena nebezpečná místa, celní úřady pro automobily, plánky automobilových průjezdů většími městy a výstražné automobilové značky.

Mapy byly vydávány ve formě mapových skládanek opatřených nepravou obálkou. Fastrovy automapy vycházely i po 2. světové válce; jejich reprodukci a tisk v té době zajišťoval Zeměměřický úřad v Praze.

Dalším typem oblíbených automap byly Neubertovy generální automapy v měřítku 1 : 200 000 (obr. 11 a 12).

Jejich podklad tvořily se svolením Vojenského zeměpisného ústavu v Praze generální mapy 1 : 200 000 doplněné údaji pro potřeby automobilismu a turistiky.

Území Československé republiky zde bylo pokryto 13 mapovými listy vydávanými ve formě mapových skládanek vlepených do kartonové obálky. Silniční síť byla roz-







dělena na silnice hlavní a vedlejší a silnice rozestavěné; zobrazeny byly též udržované vozové cesty, polní a lesní cesty a dokonce i stezky a pěšiny. Podrobně byla zobrazena železniční síť; tratě byly na mapách rozlišeny podle počtu kolejí na dvoukolejně a jednokolejně.

Z dalších objektů byly znázorněny kostely, kláštery, synagogy, kaple, zámky, obytné budovy, pomníky, dvory, továrny, elektrárny, vysoké pece, doly a lomy, jeskyně, mlýny, pily, vápenky a cihelny, hostince a hotely, turistické chaty, salaše a rozhledny. Dále byly zobrazeny lesní plochy, vinice a chmelnice, řeky, potoky a rybníky, přístaviště, bažiny, průběh státních, zemských a okresních hranic, sídla poštovních úřadů a lázeňské objekty. Sídla byla rozlišena na města, městyse, vesnice a vesničky; zobrazeny byly i jednotlivé významnější stavební objekty a trigonometrické a výškové body.

Na zadní straně Neubertových generálních automap byly vytištěny vzdálenostní tabulky mezi 155 místy v Republice Československé.

Nakladatelství Neubert a synové vydávalo v období první republiky dále Podrobnou pětidílnou automapu Republiky Československé (RČS) v měřítku 1 : 400 000, zpracovanou Františkem Machátem ([obr. 13](#)). Tato automapa obsahovala zakres sídel s rozlišením podle počtu obyvatel; okresní sídla byla vyznačena podtržením jejich jména. Mapa obsahovala barevně rozlišený zakres silnic I., II. a III. řádu, kilometrové vzdálenosti a dále vodstvo, lesy, železnice a státní a zemské hranice.

V období let 1945 až 1953 byla postupně likvidována vydavatelská činnost soukromých nakladatelů znárodně-

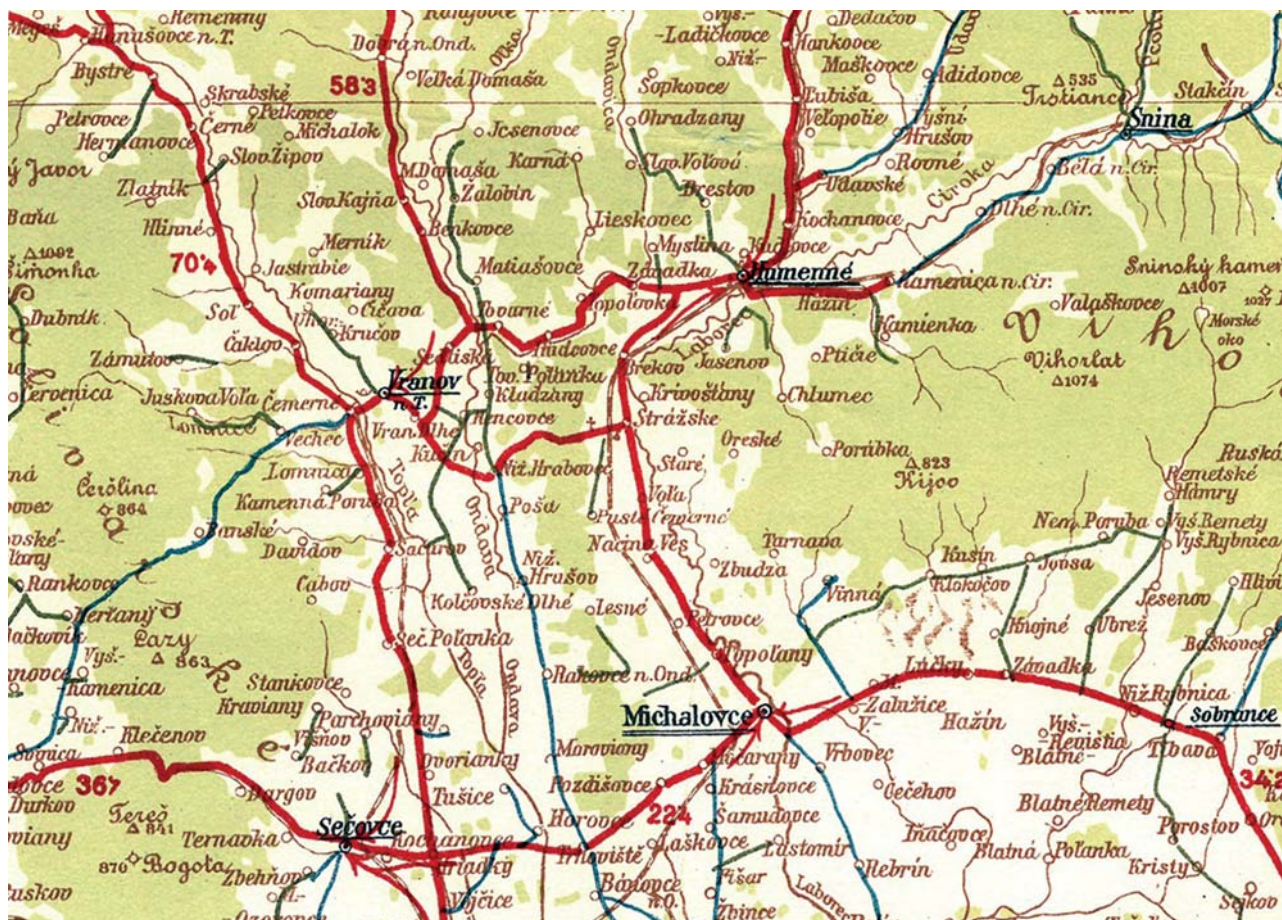
ním či uzavřením, vydávání map pro soukromé účely prakticky neexistovalo. Byla vydávána mapová provizoria např. P-mapy a O-mapy měřítka 1 : 75 000, která nebyla určena pro veřejnost. Od roku 1952 vydávala Vojenská topografická služba speciální mapy pro turistiku v měřítku 1 : 75 000 s dotiskem značených turistických cest. Tato edice byla ukončena vstupem do Varšavské smlouvy. Informace o vydávání automap v tomto období se nepodařilo dohledat.

## 5. Vydávání automap po roce 1953

Po soustředění československé kartografické tvorby, k němuž došlo k 1. 1. 1954 zřízením Ústřední správy geodézie a kartografie (na Slovensku Slovenské správy geodézie a kartografie) [3] byla vydávána pro potřeby veřejnosti od roku 1955 pouze přehledná Automapa Československé republiky v měřítku 1 : 750 000, protože vydávání podrobnějších map ve středních měřítkách (např. 1 : 200 000), které by souvisle pokrývaly celé státní území, nebylo v té době povoleno.

Automapa ČSR 1 : 750 000 (**obr. 14 a 15**) měla jednoduchý obsah; bodovými značkami bylo rozlišeno pouze hlavní město republiky a krajská a okresní města a ostatní sídla (v zahraničí pouze hlavní města, důležitá a ostatní města); silniční síť byla zobrazena jednoduchou značkou a odlišeny byly pouze dálnice existující v té době jen v zahraničí.

Na mapě byly uvedeny silniční vzdálenosti v kilometrech, železniční síť, vodní toky, jezera a rybníky, lesní plo-



Obr. 13 Výřez z Machátovy podrobné pětidílné automapy 1 : 400 000





Obr. 14 Obálka 1. vydání Automapy ČSR 1 : 750 000  
(vydala ÚSGK, 1955)

chy a státní hranice. U výpadových silnic, končících u rámu mapy, byly uvedeny kilometrové vzdálenosti do vybraných větších měst v zahraničí.

Na zadní straně automapy, která byla určena i pro autoturistiku, byla řada informací pro uživatele, zejména návrhy na turistické výlety, možnosti ubytování (podle krajů), adresy prodejen Mototechny a provozoven automobilových oprav, prodejny náhradních součástí pro motorová vozidla, čerpací stanice pohonných hmot (s uvedením jejich provozní doby) a nejdůležitější dopravní značky.

V roce 1956 vydala Ústřední správa geodézie a kartografie Autoatlas ČSR v měřítku 1 : 400 000, který byl prvním autoatlasem zobrazujícím celé naše tehdejší státní území. Autoatlas byl pak každoročně aktualizován a vydáván až do roku 1989, kdy se uskutečnilo jeho poslední, v pořadí již 22. vydání.

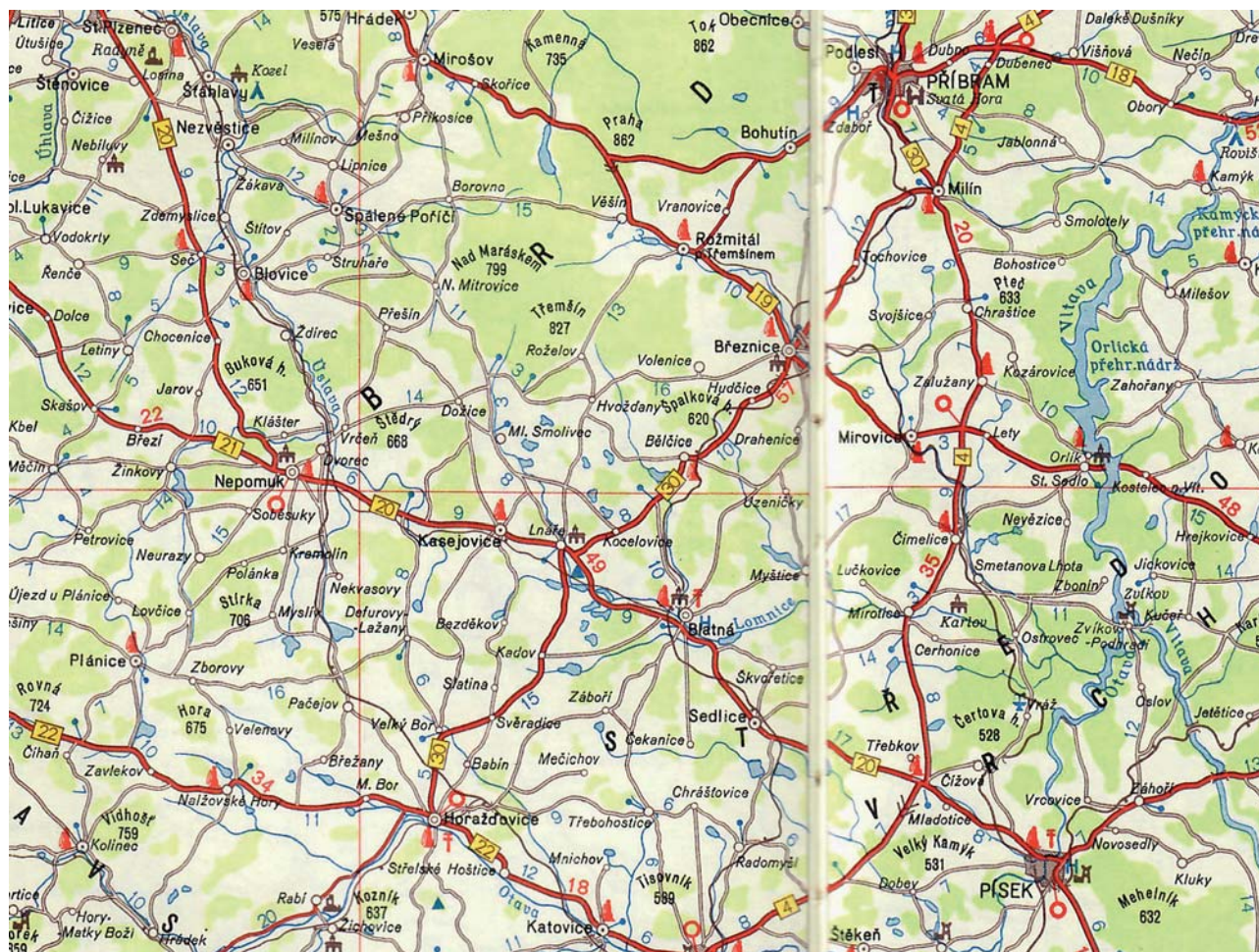
Autoatlas ČSR (od roku 1968 Československá socialistická republika – ČSSR, obr. 16) byl vydáván v tuhé nebo v plastové vazbě. Obsahoval seznam nejdůležitějších dopravních značek, přehled kladu mapových listů, tabulku silničních vzdáleností, vysvětlivky k použitým mapovým značkám, mezinárodní dopravní značky evropských a některých mimoevropských zemí, mapovou část (51 stran), průjezdní plánky měst, textovou část a rejstřík.

Na mapách autoatlasu byly vyznačeny dálnice, dálnice ve stavbě, hlavní silnice s jejich spádem a s místy s větším počtem oblouků, silniční vzdálenosti s dálkovými a dílčími údaji. Dále zde byly vyznačeny železnice (s rozlišením na hlavní, vedlejší a elektrifikované), lanovky, silniční a železniční hraniční přechody, benzinové stanice, sídla auto-



Obr. 15 Výřez z Automapy ČSR 1 : 750 000, 1. vydání z roku 1955





Obr. 16 Mapová část Autoatlasu ČSSR 1 : 400 000, 9. vydání z roku 1963

servisní služby a opraven, místa s možností poskytnutí první pomoci a autokempy.

Protože autoatlas byl určen i pro autoturistiku, byly v něm vyznačeny hrady, zámky, větší zříceniny a klášterní stavby. Dále byly uvedeny městské památkové rezervace, historiko-politicky pozoruhodná a přírodopisně zajímavá místa, lázeňská místa, horské chaty přístupné po silnicích a veřejně přístupné jeskyně. Mapy dále obsahovaly státní hranice, krajská a okresní města a sídla s rozlišením podle počtu obyvatel a orientační síť pro určení polohy sídel podle rejstříku.

Průjezdni plánky měst byly umístěny na 8 atlasových stranách; zobrazeny byly plánky Prahy, Kladna, Tábora a Českých Budějovic, Plzně, Františkových a Mariánských Lázní, Karlových Varů, Ústí nad Labem, Liberce, Hradce Králové, Pardubic, Brna, Olomouce, Ostravy, Bratislavy, Banské Bystrice a Košic.

Na průjezdních pláncích měst byly modře vyznačeny vnitřní a červeně vnější dopravní okruhy, dále čísla silnic a průjezdy městy, hlídaná parkoviště, prodejny Mototechny a hotely.

## 6. Vydávání automap a autoatlasů po roce 1968

Jediným kartografickým dílem našeho státního území, vydávaným pro motoristy, byl po ukončení vydávání Auto-

mapy ČSR 1 : 750 000 až do počátku osmdesátých let pouze již zmíněný Autoatlas ČSSR 1 : 400 000.

Negativní dopad na vydávání map středních měřítek pro veřejnost po roce 1968 přineslo usnesení vlády ČSSR č. 327/1968 Sb. o používání souřadnicových systémů na území ČSSR. V jeho důsledku musely být doposud geometricky přesné topografické podklady map středních měřítek, určených pro veřejnost, polohově deformovány, což se týkalo i do té doby vydaných turistických map a dokonce i plánů velkých měst.

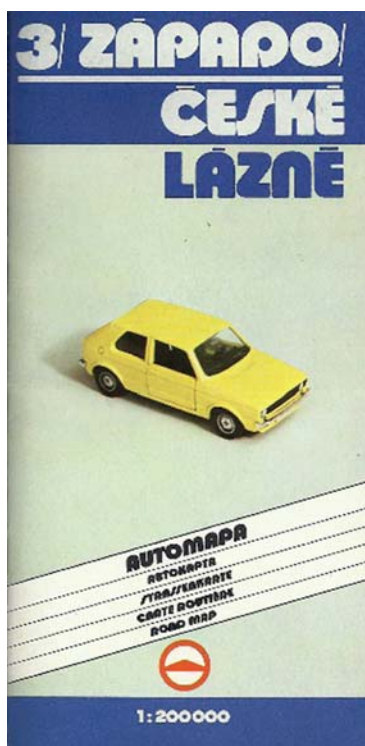
Princip deformace Základních map v měřítku 1 : 50 000 a 1 : 200 000 (dále jen ZM50, resp. ZM200), které do té doby byly používány jako topografický podklad pro tvorbu map pro veřejnost, je patrný z obr. 17. Obraz nových sekčních čar map je zde vyznačen čárkovaně; střední příčky sekcí neměly délkové deformace, zatímco u severní, resp. jižní sekční čáry byla předepsána deformace  $\pm 10\%$ . Problémy přitom vznikaly na stycích mapových listů, které musely být graficky vyrovnávány. Tímto způsobem vznikly z dosavadních ZM50 a ZM200 tzv. „upravené mapové podklady“ – UMP50, resp. UMP200, na jejichž podkladu musely být přepracovávány všechny až doposud vydané mapy středních měřítek určené pro veřejnost.

Vznik UMP200 však umožnil v osmdesátých letech zpracování nové série podrobnějších automap v měřítku přibližně 1 : 200 000, které vydávaly Geodetický a kartografický podnik Praha, n. p. a Slovenská kartografia, n. p. Bratislava až do roku 1989 (obr. 18).





Obr. 17 Použitý princip deformace Základních map 1 : 200 000



Obr. 18 Ukázka obálky automapy Západočeské Lázně

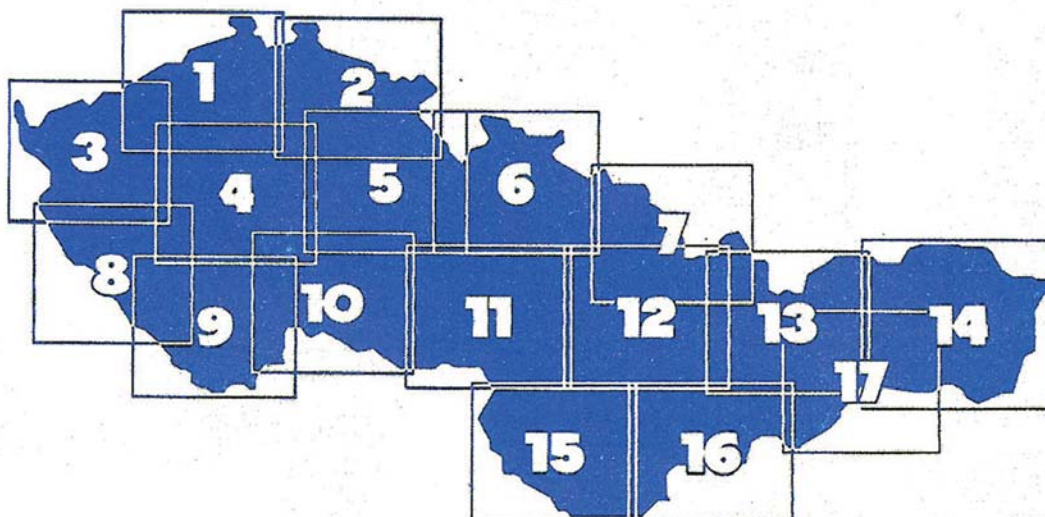
Série těchto automap sestávala ze 17 titulů, které s překrytí pokrývaly celé státní území. Klad mapových listů automap je patrný z **obr. 19**.

Automapy ČSSR měly bohatý obsah (**obr. 20**). Kromě běžných topografických prvků (sídel, vodních toků a ploch, hranic, lesních porostů, železniční sítě) zobrazovaly velmi podrobně celou silniční síť. Byly rozlišeny dálnice (včetně nájezdů), čtyř- a víceproudé silnice, hlavní silnice, vedlejší silnice a ostatní komunikace a cesty, úrovně a mimoúrovňové křižovatky (včetně podjezdů nižších než 4,2 m) a stoupání; mapy obsahovaly i dálkovou a dílčí kilometráž. Čerpací stanice byly rozlišeny podle délky provozu. Dále byly zobrazeny autoopravny a prodejny Mototechny, místa s nepřetržitou lékařskou službou první pomoci, sídla nehodových oddílů Veřejné bezpečnosti (VB), autokempy, parkoviště, hotely a ubytovací zařízení, restaurace a kiosky s celotýdenním provozem, sídla turistických informačních kanceláří a hraniční přechody.

Na zadní straně map byla vytištěna přehledná automapa republiky s vyznačením dálkových komunikací a polohy příslušného mapového listu na území republiky, doplněná dálkovými vzdálenostními tabulkami; dále zde byly uvedeny průjezdní plánky většími městy zobrazenými na hlavní mapě. U všech těchto map a plánek byla uvedena grafická měřítko. Dále zde byly vyznačeny turistické mapy, vydané z dané oblasti, a seznam vydaných orientačních plánů měst.

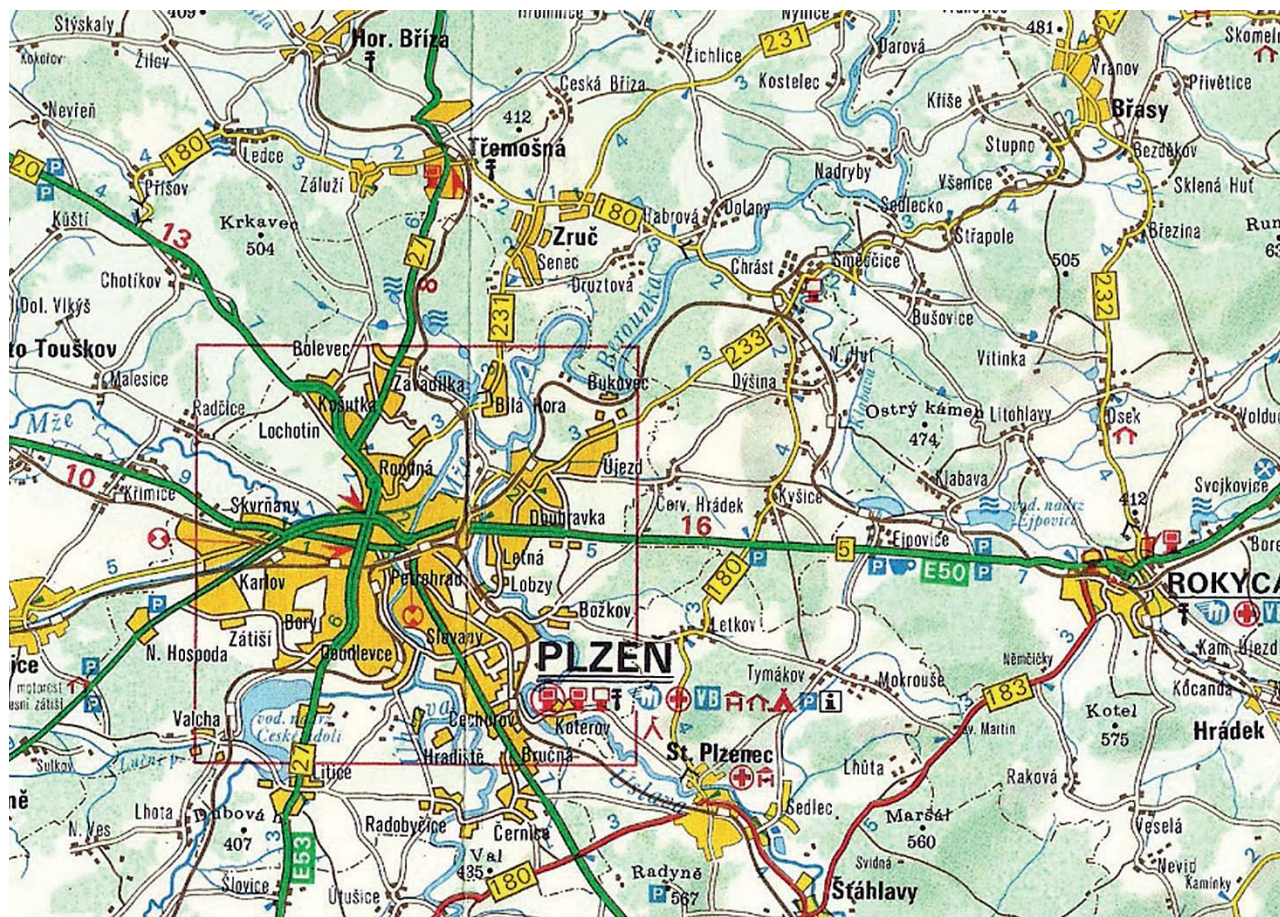
Automapy byly vlepeny do kartonové obálky, do níž byla všita brožura s informacemi o zobrazené oblasti, uvedenými v češtině, ruštině, angličtině, francouzštině a němčině. Brožura obsahovala podrobné informace o umístění benzinových čerpacích stanic (vč. uvedení jejich provozní doby) a opraven motorových vozidel s jejich adresami, údaje o silniční a odtahové službě, seznam prodejen náhradních dílů a stanic nepřetržitě lékařské služby první pomoci, vše včetně telefonního spojení. Dále zde byly uvedeny informace o hraničních přechodech, adresy telefonní spojení na oddíly dopravních nehod VB, seznam ubytovacích zařízení, autokempů a tábořišť, a to včetně schematických plánek jejich umístění v okolí obcí.

Po federalizaci ČSSR a vzniku Slovenské socialistické republiky byly automapy vydávány samostatně i pro území Slovenska. Slovenská kartografia, n. p. vydala např. v roce 1979 Automapu SSR v měřítku 1 : 500 000 a vytvářela



Obr. 19 Klad listů automap





Obr. 20 Výřez z automapy, list č. 3 – Západočeské lázně

i automapy v měřítku 1 : 200 000 (např. Bratislava a okolí, Tatry – Orava a další); vydala i Autoatlas ČSSR v měřítku 1 : 400 000.

V roce 1988 vydal tehdejší Geodetický a kartografický podnik Praha, s. p. přehlednou (a rozměrově nedeformovanou) automapu ČSSR 1 : 500 000, a to jednak jako dvoudílnou nástěnnou mapu, jednak jako mapovou skládku s oboustranným tiskem. Automapa ČSSR 1 : 500 000 v podobě mapové skládky pak vyšla v následujících letech ještě v pěti reedicích.

- [2] WIKIPEDIE, OTEVŘENÁ ENCYKLOPEDIE: Autoklub České republiky. [online]. Dostupné na: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Autoklub\\_České\\_republiky](http://cs.wikipedia.org/wiki/Autoklub_České_republiky).
- [3] DRAHOŠOVÁ, S.: Vliv kartografického stylu na percepci automap. Diplomová práce. Katedra Geoinformatiky Univerzity Palackého v Olomouci. Olomouc, 2015. [online]. Dostupné na: <http://geoinformatics.upol.cz/dprace/magisterske/drahosova15>.

Do redakce došlo: 28. 1. 2020

## 7. Vydávání automap a autoatlasů po roce 1989

Po roce 1989 došlo k zániku omezujících podmínek pro tvorbu a vydávání všech druhů map. Pro veřejné použití bylo uvolněno státní mapové dílo a vznikly nové nakladatelské subjekty, které se orientovaly na oblast kartografické tvorby. To umožnilo vydávání nových automap a především autoatlasů v nejrůznějších měřítkách a vedlo k plnému uspokojování motoristické veřejnosti těmito výrobky.

## LITERATURA:

- [1] TARDIE.CZ: Historie československého motorismu do roku 1974: [online]. Dostupné na: <http://tardie.cz/historie-ceskoslovenskeho-motorismu-do-roku-1974>.

**Lektoroval:**  
**Ing. Jiří Müller,**  
**Praha**