

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Radomíra ZVEJŠKOVÁ

**VYBRANÉ ASPEKTY BUDOVÁNÍ RYCHLOSTNÍ SILNICE R43  
V OBLASTI BOSKOVICKÉ BRÁZDY**

Bakalářská práce

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

Olomouc 2008

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně s použitím literatury a ostatních pramenů, které jsem uvedla v seznamu použitých zdrojů.

V Olomouci, dne 5. 5. 2008

.....

podpis

Děkuji vedoucímu práce RNDr. Pavlu Ptáčkovi Ph.D., paní Wetterové, pracovníci archivu Boskovice, za pomoc při vyhledávání archivních pramenů, paní Kolářové z Muzea Boskovicka i úřadům za poskytnuté materiály a RNDr. Hynku Skořepovi za cenné rady.



Vysoká škola: Univerzita Palackého

Fakulta: Přírodovědecká

Katedra: Geografie

Školní rok: 2005/06

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro

*Radomíru ZVEJŠKOVOU*

obor

1301R005 Geografie

### Název tématu:

Vybrané aspekty budování rychlostní komunikace R43 v oblasti  
Boskovické brázdy  
(*Selected Aspects of the R43 motorway construction in Boskovická brázda region*)

### Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je podívat se na historii výstavby a perspektivy dokončení rychlostní komunikace R43 a na vybrané problémy jejího trasování, změny ve významu komunikace v čase a s tím souvisejícím úsilím o její výstavbu a dokončení.

### Struktura práce:

1. Historie výstavby R43 a dopad na krajinnou strukturu
2. Současné perspektivy výstavby z hlediska priorit ČR
3. Nejdůležitější problémy bránící výstavbě v jednotlivých úsecích v současnosti
4. Navrhované varianty výstavby
5. Bližší charakteristika trasování v oblasti Boskovické brázdy
6. Shrnutí – summary, klíčová slova – key words (v českém a anglickém jazyce)

Bakalářská práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:

rešerše literárních pramenů	červenec-říjen 2007
kapitola č. 1 a 2	červenec-listopad 2007
kapitoly č. 3	prosinec 2007-únor 2008
kapitoly č. 4 a 5	únor 2008-červen 2008

**Rozsah grafických prací:** text a rozšiřující přílohy: grafy, tabulky.

**Rozsah průvodní zprávy:** 30 stran + BP v elektronické podobě

**Seznam odborné literatury:**

Odborné publikace a expertízy k výstavbě R 43

[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

[www.ceskedalnice.cz](http://www.ceskedalnice.cz)

[www.mdcv.cz](http://www.mdcv.cz)

[www.cdv.cz](http://www.cdv.cz)

**Vedoucí bakalářské práce:** RNDr. Pavel Ptáček, PhD.

**Datum zadání bakalářské práce:** červen 2007

**Termín odevzdání bakalářské práce:** červen 2008



---

vedoucí katedry



---

vedoucí bakalářské práce

## Obsah:

1 Úvod.....	7
2 Cíl práce a metodika.....	8
3 Geografická charakteristika Boskovické brázdy.....	9
4 Historie výstavby rychlostní silnice R43 a trasování tehdejších dálnic.....	10
4.1 Historie výstavby R43.....	10
4.2 Bližší trasování dálnic na našem území.....	13
4.3 Vzhled objektů – mostů, propustků, náspů a zářezů.....	14
4.4 Technické údaje.....	15
4.5 Stupeň rozpracovanosti.....	15
5 Současné perspektivy výstavby rychlostní silnice R43 z hlediska priorit České republiky.....	16
5.1 Důvody výstavby.....	16
5.2 Vnitrostátní doprava.....	17
5.3 Mezinárodní doprava.....	18
6 Navrhované varianty výstavby a nejdůležitější problémy bránící výstavbě v jednotlivých úsecích v současnosti.....	20
7 Dopad na krajinnou strukturu a životní prostředí obyvatel.....	25
7.1 Přehled dopadů.....	25
7.1.1 Fragmentace krajiny.....	25
7.1.2 Územní systém ekologické stability (ÚSES).....	26
7.1.3 Dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel.....	27
7.2 ÚSES v oblasti Malé Hané.....	27
7.3 Maloplošná zvláště chráněná území v oblasti Malé Hané.....	29
7.4 Opatření pro zmírnění negativních vlivů dopravy.....	29
8 Bližší charakteristika trasování v Malé Hané.....	31
8.1 Popis technického záměru.....	31
8.2 Dopravní vazby.....	32
8.3 Urbanistické charakteristiky.....	33
9 Závěr.....	34
10 Shrnutí – summary a klíčová slova – key words.....	36
10.1 Summary.....	36
10.2 Key words.....	36
Seznam zkratk.....	37
Použité zdroje.....	38
Seznam příloh.....	45

# 1 Úvod

Na výstavbu rychlostní silnice R43 se dívám z pohledu člověka, kterého se uvažovaná komunikace bezprostředně týká. Bydlím v Uhřicích, obci nedaleko tělesa nedokončené dálnice, v jejíž stopě má rychlostní silnice vést. Tato dálnice je v našem regionu známá jako „Hitlerova dálnice“, „Stará dálnice“ nebo „Německá dálnice“. Její stavba byla zahájena již na konci 30. let 20. století a v období druhé světové války byla rozestavěna a také ukončena. Na její stavbě se podíleli i někteří místní obyvatelé. Po válce se ve výstavbě nepokračovalo, a tak v krajině zůstalo rozestavěné těleso se značnou částí zemních prací a velkým množstvím objektů (především mostů). Po více než šedesáti letech od ukončení její výstavby se stala součástí zdejší přírody. Vytváří pruh území v intenzivně využívané krajině a představuje ideální biokoridor, který se jako takový stal součástí místního systému ekologické stability krajiny a je vyznačen v územních plánech obcí, především v okrese Blansko. A proto má v dnešní podobě podstatný význam.

Kvůli velkému vlivu automobilové dopravy se zvyšují nároky na přepravu. Ta by měla být dostatečně rychlá a plynulá. Z toho důvodu se klade důraz na výstavbu dálnic a rychlostních silnic, které mohou tuto potřebu zajistit. Rychlostí silnice R43 má primárně propojovat Jihomoravský a Pardubický kraj, resp. dálnici D1 a plánovanou rychlostní silnici R35, a tak navazovat na další regiony České republiky a následně státy Evropské unie. Důležitost její výstavby si uvědomují především zastánci kvalitních dopravních spojení a ekonomové. Zatímco obyvatelé dotčených obcí nechtějí narušený krajinný ráz a znečištěné životní prostředí, což uvažovaná komunikace jistě bude způsobovat. Který zájem nakonec převáží je zřejmě otázkou spolupráce mezi dotčenými organizacemi a odpůrci stavby.

## 2 Cíl práce a metodika

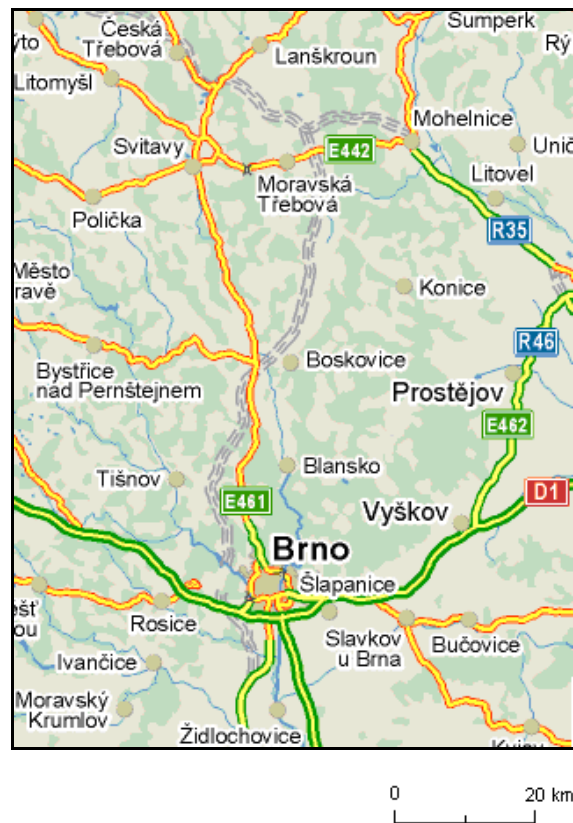
V bakalářské práci se budu zabývat historií výstavby rychlostní silnice R43, dále zmíním důvody, proč by mělo dojít k její výstavbě z hlediska priorit České republiky, popíši navržené varianty výstavby s nastíněnými problémy, které brání celé výstavbě komunikace. Zhodnotím dopady na krajinnou strukturu a blíže se zaměřím na oblast Malé Hané, tedy na dopady na krajinu, obyvatelstvo a trasování rychlostní silnice ve zmíněné oblasti.

Pro zpracování daného tématu jsem prostudovala dostupnou literaturu i originální archivní prameny, které jsem vyhledávala v Archivu města Boskovice. Navštívila jsem Muzeum Boskovicka, kde jsem se seznámila s pracemi Tomáše Jandy a Václava Lídla. Ty jsem potom společně s jinými zdroji vyhledala na internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dále jsem navštívila některé úřady (Městský úřad v Boskovicích, Úřad městyse Černá Hora a Obecní úřady v Městečku Trnávce a Uhřicích), jejichž pracovníci mi poskytlí nejaktuálnější materiály vztahující se k plánované výstavbě komunikace. Ze zmíněných materiálů jsem také zjišťovala postoj dotčených obcí k uvažované stavbě. Seznámila jsem se s mapovými podklady a s vybranými úseky nedokončené německé dálnice v terénu. Shromážděné podklady jsem analyzovala a na jejich základě zpracovala vlastní text práce.



### 3 Geografická charakteristika Boskovické brázdy

Boskovická brázda je 3-10 km široká tektonická sníženina, která je součástí Brněnské vrchoviny. Probíhá od Moravského Krumlova (na jihozápadu) k Moravské Třebové (na severovýchodu). Vyšší Žernovnickou hrástí je přibližně u Černé Hory rozdělena na severně položenou Malou Hanou a jižně položenou Oslavanskou brázdu. Je vyplněná permokarbonskými a neogenními usazeninami (spraše) s ostrůvky křídových sedimentů. Většina vodních toků (Svratka, Svitava, Jevíčka) probíhá napříč brázdou. Tvoří pruh nezalesněného území mezi okolním vyšším a zalesněným terénem, a sice Českomoravské vrchoviny a Podorlické pahorkatiny ze západu, Dražanské a Bobravské vrchoviny z východu. Nejvyšším bodem je kóta Nad Amerikou (553 m) (Demek, J., 1987).



Obr. 1: Vymezení Boskovické brázdy od Moravského Krumlova po Moravskou Třebovou

Zdroj: Upraveno podle [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), 2008

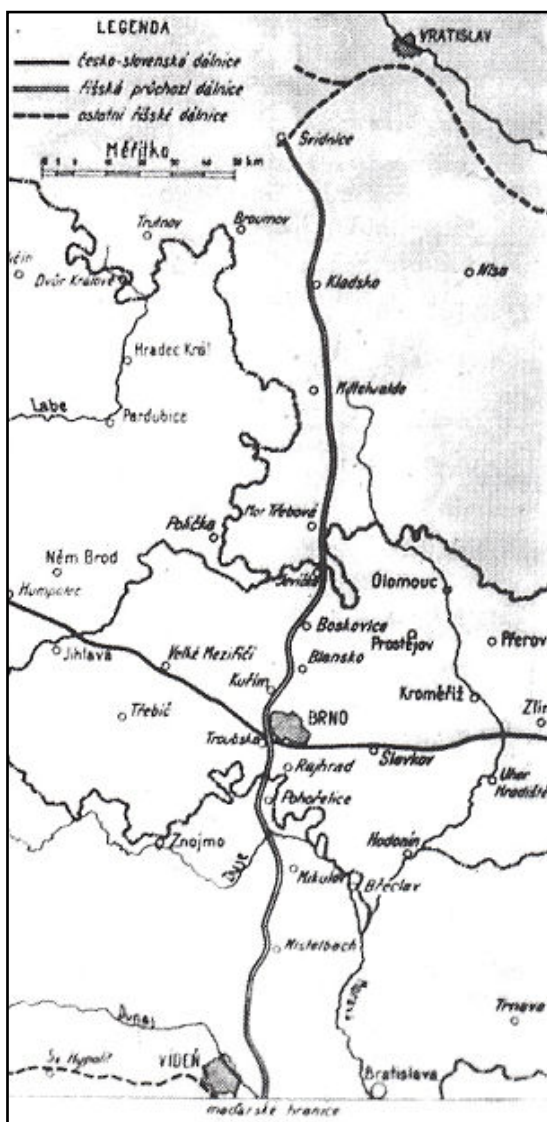
## 4 Historie výstavby rychlostní silnice R43 a trasování tehdejších dálnic

V této kapitole se zabývám především rychlostní silnicí R43, jenž má navazovat na projekt německé dálnice, známé jako „Hitlerova dálnice“ nebo „Stará dálnice“.

### 4.1 Historie výstavby R43

Historie výstavby rychlostní silnice sahá do doby před druhou světovou válkou. Tehdy šlo o projekt tzv. exteritoriální dálnice, jehož myšlenka se zrodila v Německu na sklonku roku 1938. Dálnice měla vést ve směru sever – jih, a tak spojit města Vratislav a Vídeň.

Adolf Hitler v čele agresivního nacistického Německa usiloval o to, aby sjednotil všechny Němce žijící ve střední Evropě a zajistil jim životní prostor s dobrým dopravním spojením.



Proto již na jaře roku 1938 došlo k připojení Rakouska k Německu a na podzim roku 1938 k odstoupení československého pohraničí v důsledku Mnichovské dohody z 29. 9. 1938. Součástí zmíněné dohody byl Hitlerem vynucený dodatek, který se týkal výstavby dálnice. 19. 11. 1938 byla podepsána smlouva zástupci vlád nacistického Německa a Česko-Slovenska, která umožňovala výstavbu německé dálnice na našem území (Kvaček, R., Chalupa, A., Heyduk, M., 1988). Ze smlouvy vyplývalo, že pozemky na její stavbu a přilehlé území budou poskytnuty Říši zdarma a poté jim budou patřit. Československá vozidla by mohla dálnici využívat bez poplatků a pasových formalit, musela by jen projet celnicemi, které měly být zřízeny u všech nájezdů a výjezdů z ní.

Obr. 2: Trasa dálnice Vratislav – Vídeň

Zdroj: Lidl, V., 2002

I přes Hitlerovy sliby, že po připojení pohraničí již nebude klást žádné územní požadavky, byl 15. 3. 1939 vojensky obsazen zbytek českých zemí a o den později vyhlášen Protektorát Čechy a Morava, čímž byla usnadněna cesta pro výstavbu dálnice. Vláda i správní orgány byly totiž podřízeny německé správě, v jejímž čele stál představitel nejvyšší politické moci, říšský protektor.

Stavba exteritoriální dálnice Vratislav – Vídeň (Durchgangsreichsautobahn Breslau – Wien) byla zahájena 11. 4. 1938 a na její výstavbě se podílela především německá státní organizace pro stavbu dálnic RAG (Reichautobahngesellschaft). Práce na stavbě dálnice byla zadávána některým českým firmám, které byly najímány příslušným německým úřadem pro stavbu dálnic již od ledna roku 1939 za účelem rychle připravit staveniště a vybudovat pracovní tábory pro dělníky – válečné zajatce i občany Protektorátu Čechy a Morava.<sup>1</sup> Ubytování velitelů a mistrů zpravidla zajišťovali obyvatelé blízkých vesnic (Archiv Boskovice, IČ 11). Zástupci správy stavby dálnice vyzvali zástupce obcí, aby zabránili kácení stromů v pruhu území, po kterém povede dálnice, neboť kladli důraz na to, aby zbytečným kácením nebyl narušen ráz krajiny. Případné a nezbytné kácení stromů chtěla správa stavby říšsko-německých dálnic provést sama (Archiv Boskovice, IČ 1863).

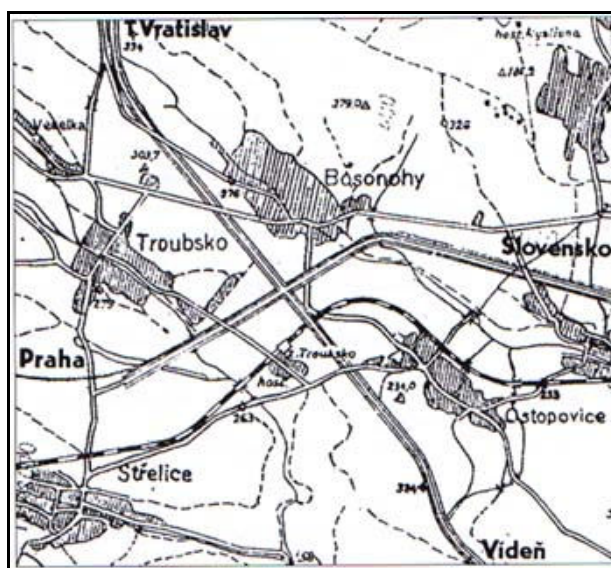
Stavba zpočátku postupovala velmi rychle. S postupem času se však začaly vyskytovat jisté skutečnosti, které stavbu brzdily, jenže ne tolik jako v případě naší české dálnice (Praha – Brno – slovenské hranice), jejíž stavba byla zahájena koncem dubna roku 1939. Její výstavbě se totiž nepřikládal takový význam. Stavba německé dálnice nebyla výrazně ovlivněna ani poté, co vypukla válka. Německá organizace RAG byla zásobována dostatečným množstvím stavebního materiálu, pohonných hmot i pracovních sil. I přesto zaostávala za plánem (uvést dálnici do provozu koncem roku 1940), a to přesto, že práce na stavbě byly v plném proudu. S postupným dokončováním některých úseků si dokonce zástupci RAG kladli otázku kvalitního osázení svahů náspů a zářezů. Nato RAG zahájila stavbu křižovatky s českou dálnicí u Brna mezi obcemi Troubsko a Bosonohy.

---

<sup>1</sup> Jedním z nich byl pan Jaroslav Pelíšek, poslední žijící občan Jaroměřic, který se podílel na jejím budování. Narodil se 26. 4. 1922 v Úsobrně. Na stavbu dálnice ho jako osmnáctiletého poslal společně s dalšími Čechy stejného věku úřad práce v dubnu roku 1940. Pracoval v úseku mezi Svitávkou a Chornicemi hlídán převážně německými vojáky až do jejího ukončení v dubnu 1942. Byl zaměstnaný jako nádeník, pomáhal při stavbě kanalizace a chodníků. Po celou dobu bydlel v různých pracovních táborech (např. v Mladkově).

V průběhu prací spojených s výstavbou dálnice byly jednotlivým majitelům způsobeny škody na pozemcích, které se nacházely v blízkosti stavby. Jednalo se např. o škody na polích, loukách i ovocných stromech. Jako odškodnění byly dotčeným osobám přiznávány náhrady, které jim byly vypláceny. Lidem, kteří pronajímali svoji půdu za účelem stavby dálnice, byly po celou dobu stavby vypláceny poplatky (Archiv Boskovice, IČ 44).

1. 8. 1941 byl vyhlášen zákaz všech civilních staveb na území Protektorátu Čechy a Morava, dálnice však obdržela výjimku, a tak se mohlo pokračovat ve stavbě. Následovalo vyhlášení zákazu používání cementu (31. 10. 1941) z důvodu jeho nedostatku (již od podzimu roku 1940) a potřebě výhradně pro vojenské účely. RAG musela vymezit konkrétní práce, a to těch míst, u kterých by přerušení znamenalo znehodnocení, což se týkalo především mostů a úpravy těch komunikací, které přetínaly staveniště dálnice. Práce postupovaly velice pomalu a v nepatrném rozsahu až do 30. 4. 1942, kdy byla stavba dálnice definitivně zastavena z důvodu neúspěchů německých vojsk.



Obr. 3: Navržená křižovatka německé a české dálnice mezi obcemi Troubsko a Bosonohy

Zdroj: Lídl, V., 2002

Po ukončení stavby nebylo nutné staveniště hlídat, poněvadž žádný z mostů nebyl natolik rozestavěný, aby mohlo dojít k jeho rozebrání. Část pracovních sil byla převelena jinam. Po válce bylo dokončení této stavby zamítnuto. Prvním důvodem byl nezáměr a hlavně nechuť o dokončení původně německé komunikace, druhým důvodem byl předpoklad dopravního nevyužití v daném severojižním směru. Dokonce se objevil návrh,

aby se staveniště uvedlo do původního stavu. To by znamenalo demolici mostů, rozebrání zemního tělesa a nakonec rekultivaci celého pruhu území. Návrh se však nepodařilo prosadit, a tak došlo jen na převezení jednotlivého zařízení a použitelného stavebního materiálu.

#### 4.2 Bližší trasování dálnic na našem území

Na přelomu 30. a 40. let 20. století se na našem území stavěly dvě dálnice. Jednou z nich byla zmiňovaná „Hitlerova dálnice“, která měla vést z Vratislavi (dnes Wrocław, tehdy Breslau) přes Klodzko (Kladsko) dále na Králíky a Červenou Vodu k Moravské Třebové, odtud Boskovickou brázdou kolem Jevíčka, Černé Hory a Kuřimi k Brnu. Poté kolem Troubska k Rajhradu a Pohořelicím až do Mikulova a dále do Vídně.

Další byla tzv. sudetská autostráda, jejíž stavba byla zahájena 1. 12. 1938 u Chebu na území, které již patřilo Německu, a to v trase Streitau (Bavorsko) – Cheb – Karlovy Vary – Lovosice – Česká Lípa – Liberec – Gorlitz (Sasko).



Obr. 4: Sudetská autostráda

Zdroj: Lidl, V., 2002

Celková délka obou rozestavěných dálnic na našem území je cca 111 km, přitom 83 km připadá na „Hitlerovu“ a 28 km na sudetskou dálnici (Lidl, V., 2002).

### 4.3 Vzhled objektů – mostů, propustků, násypů a zářezů

Dálnice byla stavěna podle jednotné německé normy a se snahou o vhodné začlenění do krajiny.

Na trase dálnice se nachází dva typy mostních objektů. Tam, kde je, resp. měl být ještě nad mostním objektem vybudovaný násyp, se nachází parabolický most. Tam, kde měla vozovka procházet přímo po mostovce, je most deskový. Propustky jsou obloukové či



trubní. Po více než šedesáti letech vypadají jako nedávno dokončené, avšak při důkladném pohledu jsou u některých patrné již různé známky poškození. Na trase dálnice se nachází jeden z nejvyšších násypů u nás. Jedná se o násyp u Bačova, který je vysoký přes 30 m. Nejvyšší hloubka zářezů činí 18-20 m (Janda, T., 2006).

Obr. 5: Parabolický dálniční most a násyp u Bačova

Zdroj: Janda, T., Líd, V., 2008 (foto z roku 1985)



Obr. 6: Deskový dálniční most přes polní cestu (Uhřice – Velké Opatovice)

Zdroj: Janda, T., Líd, V., 2008 (foto z roku 1999)

#### 4.4 Technické údaje

5. 11. 1938 ustanovilo české Velitelství stavby dálkových silnic (VSDS)<sup>2</sup> základní technické parametry pro svoje plánované dálnice. Jenže po vzniku Protektorátu Čechy a Morava přišlo nařízení o tom, že všechny české dálnice mají být začleněny do sítě německých říšských dálnic, což znamenalo uvést je do souladu s parametry podle přísných německých požadavků.

Zvýšila se nejvyšší navrhovaná rychlost ze  $120 \text{ km} \cdot \text{hod}^{-1}$  na  $160 \text{ km} \cdot \text{hod}^{-1}$ , šířka tělesa z původních 21 m na 22 m, ve výjimečných případech na 28,5 m, naopak se snížil podélný sklon vozovek z 8 % na 6 %. Ostatní parametry zůstaly shodné – minimální poloměr směrových oblouků (zataček) v rovinnatém terénu 600 m, příčný sklon vozovek podle směrových oblouků do 6 % (Lídl, V., 2007). Po válce došlo k opětovnému zmírnění parametrů.

#### 4.5 Stupeň rozpracovanosti

Z celkové plánované délky 320 km mezi Vratislaví a Vídní připadalo cca 150 km na území dnešní České republiky. Dálnice byla rozestavěna pouze v délce cca 83 km, a to převážně za doby existence Protektorátu Čechy a Morava, a sice mezi obcemi Ledce nedaleko Hrušovan u Brna a Městečkem Trnávku u Moravské Třebové. Na nedokončené dálnici dodnes zůstalo ohromné množství objektů (mostů v různém stupni dokončení, propustků, náspů a zářezů) odsouzených k zániku, na zřizování vozovek již nedošlo. Dálnice se stala pro český lid zbytečnou a postupně zarůstala vegetací a chátrala. Přitom na mnoha místech (v úseku Jevíčko – Chrudichromy) byla dálnice ve vysokém stupni dokončení (vybudování kanalizace, navezení zeminy, kladení protimrazové vrstvy aj.) a připravená pro kladení vozovky.

K zahájení stavby ostatních úseků již do dnešní doby nedošlo. Pouze byl dokončen čtyřkilometrový úsek silnice od Troubska po Brněnskou přehradu s příznačným názvem Stará dálnice (III/3844) ([www.ceskedalnice.cz](http://www.ceskedalnice.cz)) a pětikilometrový úsek rychlostní silnice R52 od Syrovic k Medlovu. V 80. letech 20. století byl využit asi jeden a půl kilometrový úsek tělesa dálnice při stavbě nového napojení silnice I/18 od Boskovic (dnes II/150) na silnici I/43 Brno – Svitavy.

---

<sup>2</sup> Po roce 1938 GŘSD (Generální ředitelství stavby dálnic)

## 5 Současné perspektivy výstavby rychlostní silnice R43 z hlediska priorit České republiky

V této kapitole se zaměřuji na výstavbu rychlostní silnice R43 z hlediska priorit v rámci České republiky i sousedních států, neboť vliv dopravy stále roste.

### 5.1 Důvody výstavby

Při pohledu na mapu České republiky je již na první pohled patrná nedostatečná hustota silnic vyšší kategorie v severojižním směru. Tento stav je daný historicky, neboť v období bývalého Československa se kladl důraz na dopravní spojení ve směru západ – východ, což bylo určeno tvarem protáhlého území.

Vlivem neustále se zvyšující intenzity dopravy (již od 60. let 20. století) dochází k přetěžování komunikací, které tak z kapacitního hlediska přestávají vyhovovat. V důsledku toho dochází buď k jejich modernizaci, nebo k výstavbě nových komunikací. Přitom jejich další výstavba je zakotvena v koncepci rozvoje výstavby dálnic a rychlostních silnic ČR a musí být především v souladu s cíly dopravní politiky České republiky. Snahou je vytvoření takové dopravní sítě, která bude splňovat podmínky k zajištění kvalitní vnitrostátní i mezinárodní dostupnosti území (www.rsd.cz, 2007).

Vlivem evropské integrace dochází k posílení dálkových přepravních vztahů a narůstání dopravy v rámci zemí Evropské unie v severojižním směru. Proto je kladen důraz na vybudování komunikace ve směru sever – jih, k čemuž se naše republika zavázala při vstupu do Evropské unie (viz níže).

Základním předpokladem fungování každé komunikace je plnění její dopravní funkce, tedy účelu, za jakým byla vybudována. Uvažovanou komunikací je rychlostní silnice R43, která by měla nahradit stávající silnici I/43 spojující Brno a Svitavy. Přitom rychlostní silnice by měla současnou komunikaci kopírovat do místa křížení nedaleko Skalice nad Svitavou a nato se odklánět východním směrem ve směru na Jevíčko. Plánovaná komunikace je navržena jako čtyřpruhová silnice v kategorii R 25,5/100<sup>3</sup>, zatímco stávající silnice I/43 je dvoupruhová komunikace v kategorii S 9,5/80 (Hornoch, O., 2007). Plnění dopravní funkce je prvotním požadavkem, ze kterého je při návrhu

---

<sup>3</sup> R 25,5/100 neboli R – druh komunikace; 25,5 – šířka silnice; 100 – navrhovaná rychlost



stavby nutné vycházet. K tomu existují ještě další požadavky, kterými jsou například ochrana životního prostředí nebo zdraví obyvatel. Umístění komunikace do neobydlené krajiny znamená jak vnesení negativních vlivů do prostředí, tak zkvalitnění životního prostředí obyvatel.

Opětovná výstavba komunikace byla schválena vládou v 60. letech 20. století. V té době se jednalo o komunikaci jako o dálnici D43, avšak v 80. letech byla navržená dálnice změněna na rychlostní silnici R43.

Plánovaná rychlostní silnice je v trase německé dálnice součástí Územního plánu Jihomoravského i Pardubického kraje, resp. dotčených obcí (Procházka, J., 2007).

## 5.2 Vnitrostátní doprava

Vzhledem k současnému stavu silnice I/43, která je již kapacitně přetížená, se projednává její náhrada (nikoliv modernizace) za rychlostní silnici R43.

Důvodem je fakt, že vzhledem k charakteru terénu, kterým silnice I/43 prochází, ji není možné rozšiřovat, ale právě nahradit za rychlostní silnici, která se na rozdíl od ní z větší části zástavbě obcí vyhýbá. Silnice I/43 prochází či alespoň teče zastavěná území (intravilány) obcí Sebranice (místní části Vaculka), Svitávka (místní části Sasina), Letovice (včetně místních částí Zboněk a Havírna) atd. V případě výstavby komunikace lze jako pozitivum očekávat přerozdělení dopravy a s tím spojených imisí, hluku či vibrací mezi stávající silnicí I/43 a plánovanou rychlostní komunikací R43. Dalším důvodem je existence oblastí jímání pitné vody v okolí Březové nad Svitavou.

V neposlední řadě využití tělesa nedokončené německé dálnice a tím i úspora financí spojená s využitím dříve odkoupených ploch a již vybudovaných úseků.

Dle koncepce rozvoje výstavby dálnic a rychlostních silnic je nutné propojit paralelně vedené tahy dálnice D1 (Praha – Brno)<sup>4</sup> a plánované rychlostní silnice R35 (Hradec Králové – Olomouc)<sup>5</sup>, což by mělo primárně vyřešit špatnou dopravní dostupnost mezi krajem Jihomoravským a Pardubickým s návazností na ostatní kraje České republiky. Napojení zmíněných komunikací zajistí rychlostní silnice R43 od křižovatky s dálnicí D1 u Brna v Jihomoravském kraji po plánované křížení s rychlostní silnicí R35 u Starého města nedaleko Moravské Třebové v Pardubickém kraji.

---

<sup>4</sup> s pokračováním na Vyškov – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou

<sup>5</sup> navazující na trasy Liberec – Trutnov a Olomouc – Lipník nad Bečvou

Kromě toho dodnes neexistuje kvalitní dopravní spojení mezi dálnicí D1 a rychlostní silnicí R52 (Brno – Pohořelice). To by mělo vyřešit uvažované pokračování rychlostní silnice R43 právě jižním směrem od Brna. Komunikace by měla začínat křižovatkou s dálnicí D1 u Troubska a vést podél původní trasy německé dálnice k Rajhradu a Syrovicím, kde by se měla napojovat na stávající rychlostní silnici R52 pokračující ve směru na Pohořelice a Mikulov.

A právě absence kvalitního dopravního spojení dálnice D1, rychlostní silnice R52 kromě jiného způsobuje přetížení stávající silnice I/43 a dopravních tras procházejících městem Brnem.

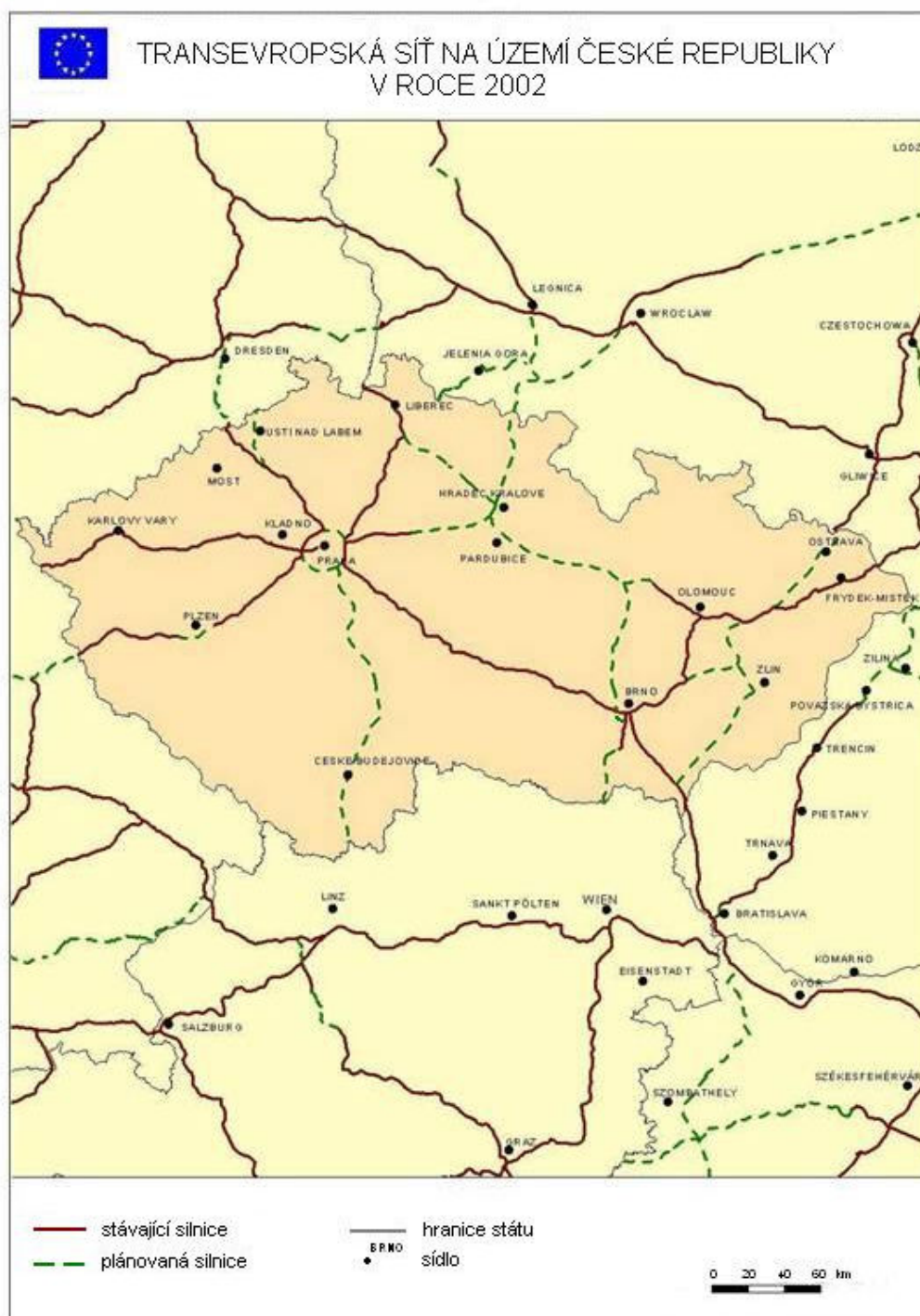
V neposlední řadě by měla pomoci odklonit dopravu ze silnice II/374 mezi Boskovicemi a Jevíčkem, kterou využívají i nákladní vozidla, a naopak pomoci zpřístupnit některé obce v okrese Blansko, které budou s rychlostní silnicí spojeny pomocí mimoúrovňových křižovatek (MÚK).

V případě vybudování novostavby rychlostní silnice R43 dojde k nahrazení stávající silnice I/43 a tudíž i snížení jejího významu ze silnice první třídy na silnici druhé třídy, která bude sloužit převážně pro místní dopravu. Mělo by poté dojít nejen k lepší dopravní dostupnosti našeho území, ale také ke zklidnění dotčených sídel podél stávající silnice I/43, jimiž tato komunikace prochází.

### **5.3 Mezinárodní doprava**

Rychlostní silnice R43 převezme funkci stávající I/43, a tak se místo ní stane součástí mezinárodní silnice E461, čímž zajistí dopravu ve směru Svitavy – Brno – Vídeň.

Rychlostní silnice je zařazena do jednotné transevropské sítě nejvyššího řádu označované jako TEN (Trans European Network). Tato dopravní síť byla zřízena v roce 1996 v rámci Evropské unie, a sice kvůli zlepšení dopravní infrastruktury v celoevropském měřítku a zajištění plynulosti dálkové dopravy (osobní i nákladní) po daných zemích Evropy. Součástí zmiňované sítě je tato komunikace od vstupu České republiky do EU v roce 2004 (Česká republika se jí zavázala vybudovat do konce roku 2020) ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz), 2007). Přitom komunikace zařazené do sítě TEN musí striktně splňovat jisté podmínky, a sice musí míjet městské aglomerace a nesmí mísit místní a tranzitní dopravu. Dále je nutné dodržet termín dokončení výstavby, protože jinak by Česká republika porušila závazek, který Evropské unii dala, a ta by nemohla stavbu financovat.



Obr. 7: Schéma TEN s plánovanou silnicí R43

Zdroj: Upraveno podle [www.r43.cz](http://www.r43.cz)

## 6 Navrhované varianty výstavby a nejdůležitější problémy bránící výstavbě v jednotlivých úsecích v současnosti

Stavba rychlostní silnice je rozdělena do tří, resp. pěti úseků, přičemž s rozvojem sídel dotčeného území byly postupně navrženy různé varianty vedení jako alternativy k prvotně uvažované variantě, a sice ve stopě nedokončené německé dálnice. Do dnešní doby není stále rozhodnuto o vedení trasy, jelikož probíhá posuzování ostatních variant, a to především v prvním úseku plánované komunikace D1 – Kuřim. Žádná z variant není bezproblémová pro vedení rychlostní silnice s danými technickými parametry.

Tab. 1: Stav k listopadu 2007

Úsek		Varianta	Délka (km)		Začátek (rok)	Konec (rok)
D1 – Kuřim		Bystřká	podle varianty (cca 18,00)		2009	2011
		Komínská				
		Medlánecká				
		Ostrovačická				
		Žebětínská				
		centrální tunelová				
Kuřim – Svitávka	Kuřim – Černá Hora		23,05	13,70	2012	2015
	Černá Hora – Svitávka			9,35		
Svitávka – Staré Město	Svitávka – hranice JMK		37,75	16,35	2012	2015
	hranice JMK – Staré Město (R35)			21,40		

Zdroj: Hornoch, O., 2007

První úsek rychlostní silnice se vymezuje od napojení dálnice D1 na plánovanou komunikaci R43 u Brna po Kuřim. Trasa je navržena v šesti variantách. Čtyři z nich se označují podle městské části Brna, poblíž (skrz) které mají vést, a sice Bystř, Komín, Medlánky a Žebětín.

**Bystrcká varianta** je první oficiálně označená varianta pro vedení rychlostní silnice R43, která má navazovat na projekt německé dálnice, tzn. vést v jejím koridoru od Troubska dále na sever, tedy skrz městskou část Brno-Bystrc, kde má procházet přímo mezi dvěma obytnými soubory sídliště, kde žije přibližně 30 000 Brňanů (přítom obytné budovy jsou postaveny v dostatečném odstupu od komunikace) (www.brno.cz, 2005), kolem hráze rekreačně využívané Brněnské přehrady, v těsné blízkosti městské části Brno-Kníničky, územím mezi obcemi Rozdrojovice a Jinačovice až na západ od Kuřimi. Tato varianta má jistě svoje výhody i nevýhody. Mezi přednosti patří především podmínka, že by rychlostní silnice R43 měla řešit otázku obchvatu a zároveň odklonu tranzitní dopravy Brna. Dále vedení po pozemcích státu, které byly již vykoupeny. Nevýhodou je narušení rekreačního i přírodního charakteru v okolí přehrady a narušení krajinného rázu okolí řeky Svitavy (u přehradní hráze je naplánovaný vysoký most přes její hluboké údolí) (www.brno.cz, 2003). Z hlediska dopravních potřeb je však tato varianta optimální. Využití jiného koridoru než podle této varianty by znamenalo výrazný zásah do krajiny.

**Komínská varianta** vychází z varianty bystrcké, před městskou částí Brno-Bystrc se však odklání východním směrem, a tak se vyhýbá jak oběma výše zmíněným brněnským sídlištěm (Bystrc, Kníničky), tak Brněnské přehradě. Za městskou částí Brno-Kníničky se vrací do původní trasy Bystrcké varianty, resp. nedokončené německé dálnice. Tato varianta má svoji podvariantu, která spočívá v tom, že se do původní trasy nevrací za městskou částí Brno-Kníničky, ale u severněji ležících Rozdrojovic. Výhodou této varianty je snaha vyhnout se městské části Bystrc i Brněnské přehradě, její nevýhodou je to, že se při svém odklonu od jedné části Brna přibližuje k jiné městské části (Brno-Komín), navíc přemostění řeky Svratky v bezprostřední blízkosti obytné části by bylo technicky problematické.

**Medlánecká varianta** také vychází z bystrcké varianty, resp. komínské alternativy, avšak s tím rozdílem, že se za městskou částí Brno-Komín nevrací do původního koridoru nedokončené dálnice, ale pokračuje na severovýchod na stávající silnici I/43, resp. současnou R43 z České do Brna<sup>6</sup>, a vede po ní dále až ke Kuřimi. Výhodou je odklon od městské části Bystrc i přehrady a to, že přímo nahrazuje severojižní obchvat Brna. Naopak nevýhodou je to, že se dostává do kontaktu se severní zástavbou města.

---

<sup>6</sup> Rychlostní silnice R43 se začala stavět směrem od Brna, ale za obcí Česká končí. Odsud je doprava svedena na stávající silnici I/43.

**Ostrovačická varianta (Boskovickou brázdou)** je alternativa, kterou prosazují různá občanská sdružení v okolí Brna. K jejímu napojení na dálnici D1 má dojít u obce Ostrovačice (cca 15 km západně od Brna). Silnice by měla směřovat k Veverské Bítýšce, kde by se měla napojit na variantu bystrckou. K napojení může dojít podle tří různých subvariant, a sice jižně od Moravských Knínic, jižně od severněji položeného Čebína a nebo jižně od Malhostovic. Tato varianta by sice vyřešila otázku převedení tranzitní dopravy, ale ne samotnou dopravní situaci Brna, neboť kvůli relativně velké vzdálenosti od města by řidiči s největší pravděpodobností raději využívali cestu přímo přes Brno, tedy po stávající silnici I/43. Tzn., že nemá zásadní dopravní přínos a ani nesplňuje podmínky pro vybudování čtyřpruhové komunikace.

**Žebětínská varianta** se snaží podobně jako ostrovačická o úplný odklon od všech místních částí Brna. Její připojení na dálnici D1 je navrženo u Popůvek, poté pokračuje na sever, a to lesem západně od obce Žebětín až k Brněnské přehradě, přes kterou je naplánovaný most, dále k Jinačovicím, kde by se silnice vrátila do trasy nedokončené dálnice. Jelikož trasa prochází velice složitým terénem, je nutné ji vést pomocí několika tunelů a mostu přes vodní plochu přehrady, což je dost nevhodné. Navíc stejně jako u výše zmíněné varianty by byla pro spojení s Brnem méně významná.

**Centrální (městská) tunelová** varianta spočívá ve využití současné silnice R43, na jejíž konec (u stadionu Lužánky v Brně) by navazoval vybudovaný tunel, který by vedl až k dálnici D2 (Brno – Břeclav). Přitom pokračování na sever by zajistila současná silnice ve směru na Českou, resp. podle varianty medlánecké. Tato alternativa nepočítá s navázáním na rychlostní silnici R52 (Brno – Pohořelice) a ani neřeší obchvat města Brna. Tranzitní doprava by byla vedena přímo centrem města a pomocí nákladného tunelu, což by město stále více přetěžovalo.

Podle hodnocení z hlediska splnění dopravních požadavků byly jako zcela nevhodné označeny varianty ostrovačická a centrální (městská) tunelová, podle vlivů na životní prostředí se za nejlepší řešení považují varianty bystrcká, medlánecká a komínská (Procházka, J., 2007). Zhoršení zdravotních rizik vlivem dopravy není zásadní v případě kterékoliv z uvažovaných variant. Jako nejméně vhodná se jeví ta možnost, která by počítala se zachováním stávající sítě – silnice I/43 (bez výstavby rychlostní silnice). V tom případě by docházelo k nárůstu negativních dopadů vázaných na jednu komunikaci.

Z nastíněných variant vyplývá, že délka prvního úseku D1 – Kuřim je závislá na zvolené trase komunikace. Prozatím je její vzdálenost odhadována na 18 km. Výstavba prvního úseku by mohla začít nejdříve v roce 2009. Podle mého názoru je začátek výstavby vzhledem ke stále nedořešeným otázkám trasování ohrožen. To si myslí i členové odboru dopravy Jihomoravského kraje, podle nich by mohla být výstavba zahájena až v roce 2011 (Šarapatka, R., 2007). Nejasnosti ve vedení trasy v tomto úseku negativně ovlivňují přípravu navazujících dvou úseků (příprava obou staveb byla prozatím přerušena) (Procházka, J., 2007).

Druhý úsek je vymezený od Kuřimi po Svitávku, někdy se však rozděluje na dva menší celky, a to Kuřim – Černá Hora a Černá Hora – Svitávka.

Pro přehlednost popíši trasu v jednotlivých částech.

V celku Kuřim – Černá Hora je trasování ovlivněno navrženými variantami, popř. subvariantami z prvního úseku D1 – Kuřim, a to tak, že v úvahu připadá vedení rychlostní silnice podle varianty bystrcké, resp. komínské i žebětínské, tzn. s mírnými odchylkami ve stopě nedokončené německé dálnice. Dále podle varianty ostrovačické, která se do koridoru německé dálnice vrací buď u Moravských Knínic (jižně od Kuřimi), nebo až za Kuřimi (u Čebína či u Drásova). Dále podle varianty medlánecké, která navazuje na trasu současné silnice R43 z Brna do České, odkud by se její trasa prodloužila až za Kuřim a pokračovala ještě v několika podvariantách kolem obcí Lipůvka a Lažany až k trase nedokončené dálnice, resp. k vedení rychlostní silnice podle bystrcké varianty, na kterou se napojuje buď u Hlubokých Dvorů, nebo Žernovníku, či za Černou Horou.

V celku Černá Hora – Svitávka by měla být situace podstatně jednodušší, neboť by zde rychlostní silnice měla vést v jediné variantě, a sice v trase německé dálnice. Vzhledem ke skutečnosti, že se těleso dálnice stalo předmětem ochrany přírody (PP Čtvrtky za Bořím), bude muset dojít k odklonu od původní trasy. Obchvat je možný vést buď východním směrem ve vzdálenosti cca 70 m od vymezeného území, nebo západně o cca 20 m (Hornoch, O., 2007).

Plánovaná délka druhého úseku je cca 23,05 km, přitom cca 13,70 km připadá na část Kuřim – Černá Hora a cca 9,35 km na část Černá Hora – Svitávka. Předpokládaným začátkem výstavby je rok 2012 a koncem rok 2015.

Za třetí úsek se vytyčuje část mezi Svitávkou a Starým Městem u Moravské Třebové, resp. napojením na plánovanou rychlostní silnici R35. Trasa zde plynule navazuje na úsek předchozí, tzn. ve stopě původní německé dálnice, a to až k obci Chornice, kde by se měla trasa odklonit východním směrem z důvodu rozšíření zástavby některých obcí (např. Městečka Trnávky). Někdy dochází k rozdělení úseku na dva dílčí celky, a sice Svitávka – hranice JMK a hranice JMK – Staré Město u Moravské Třebové (R35). Důvodem je nejspíš změna kraje. Doposud totiž trasa vedla krajem Jihomoravským a od silnice II/372, která spojuje Velké Opatovice a Jevíčko, se dostává do Pardubického kraje.

Předpokládaná délka třetího úseku je 37,75 km (cca 16,35 km připadá na celek Svitávka – hranice Jihomoravského kraje a 21,40 km na celek od hranic Jihomoravského kraje po Staré Město). Předpokládaný začátek, resp. konec výstavby by mohl být shodný s druhým navrženým úsekem, tedy rok 2012 až 2015.

V souvislosti s plánovanou rychlostní silnicí R43 se mluví ještě o variantě aktivní a nulové. Zatímco varianta aktivní počítá s výstavbou rychlostní silnice R43, varianta nulová s její výstavbou nepočítá a spoléhá se s zachováním stávající silniční sítě, jejíž páteř vytváří současná silnice I/43. S ohledem na další rozvoj regionu je však nulová varianta nevhodná.

Jedině v úseku Černá Hora – hranice Jihomoravského kraje a dále až po obec Chornice se neočekávají výrazné odchylky od trasy původní německé dálnice, a tak by měla na ni po více než šedesáti letech navazovat. Ovšem do doby, než se rozhodne, kudy trasa povede (která varianta se zvolí), nemůže se silnice začít stavět, neboť varianty musí být vybrány tak, aby na sebe navazovaly. Východiskem by byla výstavba plánované MÚK Kuřim, která by umožnila začít se stavbou komunikace libovolně jak ze severu, tak z jihu od ní, tzn. že by mohlo dojít nejdříve ke stavbě úseku Kuřim – Svitávka (Svitávka – Staré Město) a poté až k úseku D1 – Kuřim.

Nejvíce rozpracovaný tah sleduje trasu německé dálnice, tzn. od křižovatky s dálnicí D1 u Troubska přes městskou část Brno-Bystrc ke Kuřimi, kolem Černé Hory a Svitávky k Velkým Opatovicím a Jevíčku dále na sever (kolem Chornic, Městečka Trnávky) ke křižovatce s plánovanou rychlostní silnicí R35 u Starého Města nedaleko Moravské Třebové.

Celková délka komunikace se bude pohybovat okolo 80 km, což závisí na zvolené variantě.



## **7 Dopad na krajinnou strukturu a životní prostředí obyvatel**

Zde popisují přehled dopadů na krajinu i obyvatele, ÚSES a maloplošná zvláště chráněná území v oblasti Malé Hané a opatření pro zmírnění negativních vlivů z dopravy.

### **7.1 Přehled dopadů**

Uvažovaná komunikace jako nový krajinný prvek bude představovat výrazný zásah do krajiny a tím bude ovlivňovat její celkový ráz. Jedná se totiž o rozsáhlou liniovou stavbu, která má být vedena přes pozemky převážně zemědělské povahy se segmenty travobylinných, lesních a vodních ekosystémů. Za dobu od ukončení stavby německé dálnice se na tělese vyvinula pestrá mozaika biotopů. Kvůli své délce se rychlostní silnice dostává do střetů s mnoha prvky územního systému ekologické stability (ÚSES) a s některými maloplošnými zvláště chráněnými územími (MZCHÚ), tedy přírodními památkami, případně rezervacemi. Krajinný ráz zájmové oblasti je podmíněn geomorfologickou strukturou Boskovické brázdy a využitím ploch (rozmístění sídel, lesů a zemědělsky využívaných ploch). Velmi negativním jevem pro živou přírodu je fragmentace krajiny. Provoz na rychlostní silnici může mít negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel v některých obcích. Na druhé straně obcím kolem stávající silnice I/43 výstavba rychlostní komunikace v tomto ohledu pomůže.

Životní prostředí zatěžují látky, které negativně působí na všechny jeho složky. Podle povahy se dělí na plynné a tuhé emise (výfukové plyny, silniční prach) a energetické (hluk, vibrace a iluminace) (Rohon, P, 1995). Hlukem jsou chápány všechny zvuky, které jsou nežádoucí, příliš silné až škodlivé, vibrace jsou nepříjemná chvění působící hlavně v městském prostředí a iluminace je nadměrná emise světla, která způsobuje oslnění, a tak je často spojená s vážnými následky nejen pro zasaženého živočicha.

#### **7.1.1 Fragmentace krajiny**

Výstavbou nové dopravní infrastruktury dochází k fragmentaci krajiny, což má zásadní význam na všechny živé organismy. Zvláště vysoce frekventované komunikace, kterými jsou dálnice a rychlostní silnice, se stávají překážkou pro pohyb volně žijících živočichů, neboť se jedná o dlouhé liniové stavby, přes které živočichové jen obtížně migrují (narozdíl od silnic nižších tříd, které jsou pro většinu živočichů snadno překonatelné). Přitom pohyb (za potravou, rozmnožováním, před predátory aj.) je pro

organismy velice důležitý. Jakékoliv přerušení migrace populací jednotlivých druhů může způsobit populacím genetické problémy (příbuzenské křížení) a vést až k jejich vyhynutí. Nejde tedy jen o délku rychlostní silnice, ale hlavně o její propustnost. Dalším problémem je mortalita způsobená kolizemi s dopravními prostředky, která patří mezi nejviditelnější projevy dopravy. Fragmentace krajiny se netýká pouze ochrany přírody, ale má rozhodující význam i pro člověka a zajištění jeho zdravého psychického stavu s možností odpočinku. Krajina rozdělená dopravou na segmenty s navazující hlukovou a imisní zátěží tento potenciál ztrácí.

### **7. 1. 2 Územní systém ekologické stability (ÚSES)**

Podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je ÚSES definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.

Cílem ÚSES je především zachování jedinečných segmentů krajiny či podpoření druhové rozmanitosti (biodiverzity), vytvoření sítě relativně stabilních území příznivě působících na okolní méně stabilní části a vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny, popř. hledání kompromisů mezi hospodařením a ochranou přírody.

V souvislosti s ÚSES se používají dva termíny, a to biocentrum a biokoridor. Ty jsou definovány takto:

Biocentrum je biotop nebo soubor biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozmeněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor je území, které neumožňuje organismům dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry, a tím vytváří z oddělených biocenter síť.

Podle významu jednotlivých částí se dělí ÚSES na nadregionální, regionální a lokální.

Nadregionální biocentra zahrnují plošně největší území s minimální plochou 1000 ha, které by měly zajistit podmínky pro život těm organismům, jenž mají vyšší nároky na prostor. Regionální biocentra jsou území s minimální plochou v rozmezí od 10 do 50 ha (liší se podle typu společenstva). Lokální biocentra mají rozlohu mezi 5-10 ha. Pro krajinu daného území mají místní, avšak důležitý význam z hlediska udržení a posílení ekologické stability krajiny.

### 7. 1. 3 Dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel

V případě výstavby komunikace se vytvoří nový liniový zdroj znečištění životního prostředí i nový rušivý prvek. Zhoršení kvality bydlení lze očekávat v obcích, kudy by měla rychlostní silnice v bezprostřední blízkosti procházet. Tyto obce nejsou doposud vlivy z dopravy ovlivněny a nebo jen v malé míře. Zároveň však dojde k přerozdělení dopravy a s tím spojených imisí i hluku mezi rychlostní silnicí R43 a silnicí I/43. Tím tedy mírně poklesne koncentrace znečišťujících látek i hlukové zátěže v prostoru podél silnice I/43. U míst v bezprostřední blízkosti komunikace jsou již v dnešní době imisní i hlukové limity překračovány. Kdyby nedošlo k výstavbě rychlostní silnice, situace na stávající komunikaci by se vlivem narůstající dopravy zřejmě zhoršovala. V konečném důsledku půjde tedy o dvě různá liniová znečištění, ale jiné intenzity. Přitom vysoká intenzita dopravy znamená takové zatížení, které vede k negativnímu ovlivňování psychiky lidí a celkovému zdraví.

### 7. 2 ÚSES v oblasti Malé Hané

Abych poukázala na význam ÚSES v krajině v souvislosti s výstavbou R43, zvolila jsem si oblast Malé Hané, tedy v okolí mého bydliště.

Nadregionální ÚSES se na vymezeném území nevyskytuje. Regionální územní systém ekologické stability je zastoupen čtyřmi biocentry a dvěma biokoridory, které budou výstavbou rychlostní silnice buď silně poškozeny, nebo alespoň zčásti narušeny. Prvním biokoridorem je **RBK Zboněk-Lebed'ák**, který je vedený podél řeky Svitavy. Spojuje dvě biocentra, a to **RBC Zboněk** a **RBC Lebed'ák**. Dalším uvažovaným biokoridorem je **RBK Lebed'ák-Křižánek**, ten se nachází nedaleko obce Chrudichromy a kříží trasu plánované rychlostní silnice. Jedná se o biokoridor v podobě soustavy terestrických ekosystémů, jenž spojuje **RBC Lebed'ák** a **RBC Křižánek**.

Místní (lokální) ÚSES je zastoupený biocentry i biokoridory. Zpravidla se jedná o biokoridory, jenž jsou vázané na vodní toky, vodní plochy nebo násypy a zářezy tělesa nedokončené dálnice. Přitom břehy těch vodních toků, které mají charakter biokoridorů, jsou tvořeny doprovodnými porosty, a ty představují přírodní složku, která plní řadu funkcí (např. krajinně estetickou) (Bínová, L., 2006).

Nejvíce bude plánovanou výstavbou zasažen lokální biokoridor **Stará dálnice**. Jedná se o úsek vedený po tělese německé dálnice mezi obcemi Černá Hora a Velké Opatovice, na kterém proběhla za více než šedesát let od ukončení stavebních prací

sukcese. Těleso dnes tvoří mozaika travobylinných, keřových i stromových ekosystémů. Z travních porostů převládá třtina křovištní a rákos obecný, z bylin převažují ruderalní druhy (kopřiva dvoudomá, pelyněk černobýl, pcháč oset), z keřových porostů dominuje růže šípková, hloh obecný či bez černý a ze stromových zástupců pionýrské dřeviny (bříza bělokorá, topol osika, vrba jíva aj.) (Skořepa, H., 2006). Jelikož je biokoridor (pás zatravněného, popř. zalesněného území) obklopený rozsáhlými plochami intenzivně využívaných polí a z hlediska ekologie zcela nestabilních, plní zde významnou stabilizační funkci a vytváří významnou migrační trasu i ideální refugium pro živočichy (srnec obecný, prasata divoká, zajíce obecné či různé druhy ptáků – bažant obecný, koroptev polní, káně lesní a pěvci).

Společenstva biokoridoru mají velký význam pro myslivost. Jsou totiž jediným útočištěm lovné zvěře v zemědělsky obhospodařované krajině.

Přítom LBK Stará dálnice kvůli své délce (cca 30 km) propojuje několik biocenter (např. LBC Býkovka a LBC U dálnice), v případě výstavby rychlostní silnice může tedy dojít k porušení ekologické stability daného území.

Jen málo míst na trase německé dálnice je zastoupené lesním jehličnatým porostem. Jedním z nich je **LBC U dálnice**, což je lokální biocentrum nedaleko Černé Hory skládající se převážně z porostů smrku. **LBC Rybník** je název biocentra rybníku Skalice. Mezi další významná biocentra patří **LBC Na dálnici** a **LBC V kruzích**, přitom první zmíněné biocentrum zahrnuje remízek a přilehlé podmáčené půdy s keřovými a dřevinnými společenstvy u Sudic, druhé biocentrum je tvořené jasanovou olšinou na podmáčených místech a dubovou bučinou na sušších místech, které se nachází u Vanovic. Dalším významným lokálním biokoridorem je **LBK Za pilou** nacházející se v nivě toku Jevíčky za průmyslovým areálem P. D. Refractories (dříve MŠLZ Velké Opatovice) a skládající se z pestré mozaiky bylinných společenstev a náletových dřevin, a nebo **LBC V loučkách**, které se nachází v nivě Malonínského potoka.

V případě zahájení výstavby rychlostní silnice dojde současně k likvidaci lokálních biokoridorů, které procházejí podél trasy nedokončené německé dálnice. Z celého úseku zůstanou pouze fragmenty těchto biokoridorů, což omezí pohyb mezi lokálními biocentry, které se vyskytují jak v trase dálnice, tak ve větší vzdálenosti od ní.

Součástí ÚSES jsou také jednotlivé významné krajinné prvky (VKP). VKP je ekologicky, geomorfologicky či esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled a přispívá k udržení její stability, jenž nedosahuje parametrů pro vyhlášení za zvláště chráněné území ([www.ochranaprirody.cz](http://www.ochranaprirody.cz)). Některé části krajiny jsou významnými krajinnými prvky automaticky podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (např. les, vodní tok a niva v jeho okolí atd.), jiné může vyhlásit orgán ochrany přírody.

V zájmovém území se nachází několik významných prvků. Jedná se o vodní toky (Býkovka, Žerůtský, Lysický potok, Úmoří a Výpustek), dále vodní plochu, a svahy náspu tělesa nedokončené dálnice (současně LBC Bačovské stráňky). Jako další VKP byly registrovány např.:

**VKP V slatinách** je malá vodní plocha ve výkopu původní německé dálnice, která vznikla přehrazením tělesa dálnice silnicí I/43. Výstavbou rychlostní silnice R43 dojde k likvidaci tohoto významného hnízdiště vodních ptáků.

**VKP Bačovské stráňky** jsou strmé svahy náspu tělesa německé dálnice, na které jsou vázány teplomilné druhy rostlin s rozptýlenými keři i stromy.

### 7.3 Maloplošná zvláště chráněná území v oblasti Malé Hané

Tvoří dva cenné přírodní útvary, a sice naleziště ohrožených druhů rostlin a zkamenělin.

**Přírodní památka Čtvrtky za Bořím** o rozloze 3,10 ha nedaleko Býkovic byla vyhlášena v roce 1996. Důvodem ochrany se stal dálniční výkop s přirozenou sukcesí, ve kterém se nachází bohatá lokalita zvláště chráněných rostlin (vstavač vojenský, prstnatec májový aj.). Její zachování je podmíněno jak příjmem podzemní vody, tak lidskou činností (sečením), bez které by došlo k přirozené sukcesí jako na ostatních částech tělesa a postupnému zarůstání.

**Přírodní památka Bačov** o rozloze 3,02 ha je významné naleziště zkamenělin prvohorních krytolebců a obojživelníků rozdělené tělesem dálnice. Nachází se na třech lokalitách v těsné blízkosti dálničního mostu.

### 7.4 Opatření pro zmírnění negativních vlivů dopravy

Opatřením proti bariérovému účinku komunikace jsou různá technická řešení v podobě svodidel, plotů a příkopů, která by měla živočichům zabránit vstupu na silnici. Bezpečný přechod na druhou stranu komunikace a zároveň zachování spojitosti územního systému ekologické stability by měly zabezpečit objekty typu podchodů (mostů vedených pod silnicí, propustků) a nadchodů (mostů vedených nad silnicí) (Anděl, P. a kol., 2006).

Podle konkrétních podmínek musí být navrženo dostatečné množství těchto objektů, jejich rozměry, vegetační úpravy aj. Při výběru zeleně je důležité nevnášet druhy nepůvodní.

Trasa plánované rychlostní silnice bude křížit vodní toky, z nichž některé plní funkci lokálních biokoridorů. V případě zachování spojitosti ÚSES bude muset dojít k jejich přemostění (pokud již nebylo učiněno za doby výstavby dálnice).

Z hlediska ochrany přírody by bylo vhodné celý biokoridor Staré dálnice zachovat. Jiný významný veřejný zájem v tomto případě však zřejmě převáží nad zájmy ochrany přírody. V případě výstavby rychlostní silnice bude biokoridor Stará dálnice zničen.

Negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel by bylo možné alespoň částečně zmírnit postavením klasických protihlukových bariér v blízkosti dotčených obcí či vysázením vhodné vegetace. Přitom vegetace by měla bránit šíření zvukových vln (hluku) a nečistot (zplodin z výfuků automobilů, prachu), sloužit jako bariéra proti větru a vytvářet kulisu. Vegetace nesmí přímo ohrožovat bezpečnost dopravy. Podél komunikace se nesmí vysazovat dřeviny, které trpí vývraty (bříza), vylamováním větví (pajasan), stromy s plody typu kaštanů (jírovec maďal) a s dužnatými listy (topol) (Rohon, P., 2005).

## 8 Bližší charakteristika trasování v Malé Hané

V blízkosti Černé Hory se trasa rychlostí silnice R43 dostává na území Malé Hané a prochází jí přes Jevíčko až k Moravské Třebové. Přitom od Černé Hory po Jevíčko jsou projektovány dva úseky plánované komunikace, a sice Černá Hora – Svitávka a Svitávka – hranice Jihomoravského kraje. Úsek je dlouhý cca 25 km.

### 8.1 Popis technického záměru

Trasa rychlostní silnice je vedena od Černé Hory na sever. Východně míjí Býkovice, Žerůtky a Lysice, překračuje Lysický potok a Úmoří, vede kolem Drnovic a přes vodní tok Výpustek. Dostává se tak pravotočivým obloukem k silnici I/43, kterou kříží mezi Skalicí nad Svitavou a Svitávkou. Pokračuje po současné silnici II/150 a přechází přes železniční trať ČD č. 2002 (Brno – Česká Třebová). Překonává údolí řeky Svitavy, odkud trasa stoupá až k zástavbě obce Chrudichromy. Pokračuje směrem k Bačovu, překračuje údolí vodního toku Semiče a po již vybudovaném náspu vede k zástavbě obce Sudice. Trasa se dále stáčí levotočivým obloukem k severu a pokračuje směrem k Vanovicím, překračuje Pamětický a Drvalovický potok a opět Semič. Trasa dále vede kolem Borotína, přes Borotínský potok k Velkým Opatovicím, přes bezejmenný vodní tok a Jevíčku až k trati ČD č. 2021 (Velké Opatovice – Chornice) a západně od zástavby města Jevíčka pokračuje na sever.

Přitom obce Skalice nad Svitavou i Svitávka jsou již dnes dost antropogenně zatížené kvůli trasování silnice I/43. Teď má navíc dojít v jejich bezprostřední blízkosti ke křížení s rychlostní silnicí.

Během stoupání od údolí Svitavy k sedlu Hodišky (Chrudichromský hřbet) bude rychlostní silnice velice dobře patrná. Toto místo patří k nejtěžším terénním překážkám, která při daných parametrech rychlostní silnice neumožňuje plynulé stoupání, ale je nutné vést trasu po vysokých náspech a mostních estakádách (Hornoch, O., 2005).

Před Velkými Opatovicemi je navržen most přes přeložku trati ČD č. 2021 (Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice) z toho důvodu, aby došlo k zachování dopravního spojení mezi oblastmi rozdělenými rychlostní silnicí (do dnešní doby zde není vybudovaná přeložka).



Obr. 8: Pohled od Hodišky na území, kterým má vést rychlostní silnice, a na silnici II/150 (střed snímku)

Zdroj: Vlastní sbírka, foto z 25. 11. 2007

## 8.2 Dopravní vazby

Směrové vedení trasy rychlostní silnice R43 je v zájmovém území limitováno především zastavbou, infrastrukturou a územními možnostmi umístění nejvýznamnějších dopravních vazeb (napojení stávajících komunikací na rychlostní silnici pomocí MÚK) (Hornoch, O., 2005).

Navržené MÚK jsou situovány následovně:

- MÚK Černá Hora – křižovatka s přivaděčem, na který se napojí silnice I/43, II/376 ve směru na Lysice a III/37722 ve směru na Bořitov;
- MÚK Skalice nad Svitavou – navržena jako křižovatka umožňující sjezd a nájezd na rychlostní silnici pouze ve směru do Brna. Součástí MÚK bude okružní křižovatka, která napojí stávající silnici I/43 a přeložku silnice I/19 ve směru na Kunštát. Tato přeložka nahradí současnou silnici II/150. Ta umožní napojení komunikací vedoucích od Boskovic na silnici I/43 (poté již druhé třídy);
- MÚK Svitávka – křižovatka umožní pohyb po rychlostní silnici oběma směry. Ve směru od Brna dojde k napojení přeložené silnice II/150 stykovou křižovatkou, ve směru od Starého Města je navrženo připojení do okružní křižovatky. Tato křižovatka propojí silnici I/19 se silnicí II/150 směrem na Boskovice a dále prostřednictvím přeložené silnice III/37420 ve směru na Svitávku;

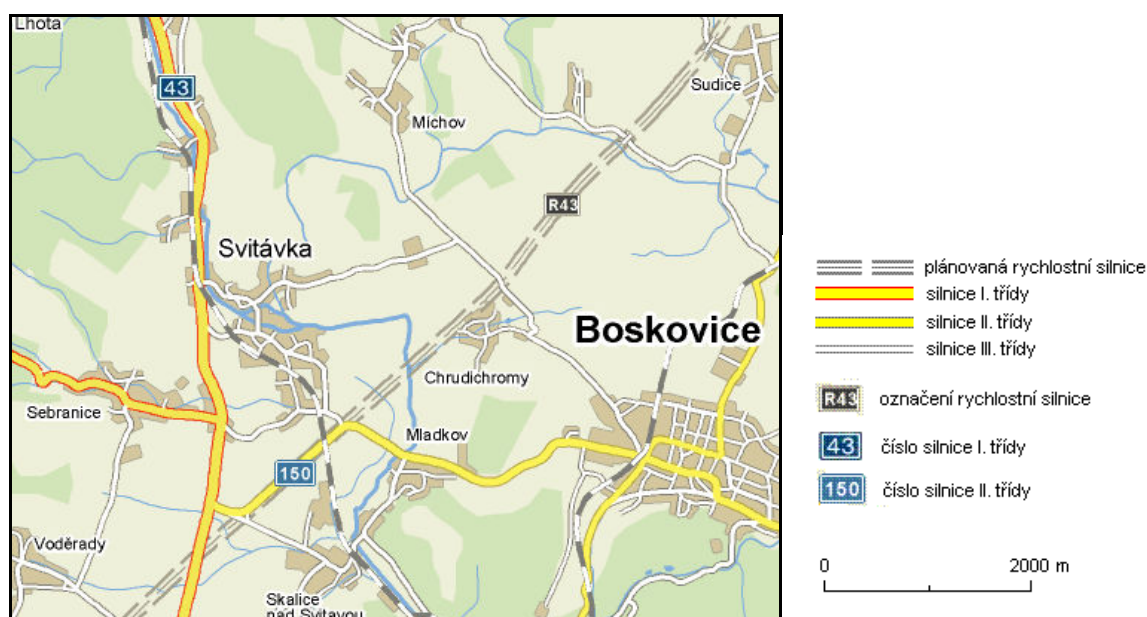


- MÚK Vanovice – s přeloženou silnicí III/3744 (Vanovice – Šebetov). Křižovatka má napojovat obce, které se nacházejí podél silnice II/374 (Boskovice – Jevíčko) a III/3744 ve směru na Letovice;
- MÚK Velké Opatovice – s přeloženou silnicí II/372 (Velké Opatovice – Jevíčko).

### 8.3 Urbanistické charakteristiky

Území Malé Hané, kterým má rychlostní silnice procházet, tvoří až na výjimky obce vesnického typu. Vzhledem ke zbytku zájmového území se v jižní části nachází poměrně velká sídla, a sice Černá Hora, Lysice, Drnovice a Svitávka, ve střední části Boskovice a Knínice u Boskovic a na severu Velké Opatovice s Jevíčkem. Město Boskovice má několik místních částí, ze kterých budou stavbou komunikace nejvíce ovlivněny dvě, a to Mladkov a Bačov. (viz tabulka v příloze č. 4)

Trasa je vedena mimo zastavěná území. V těsném kontaktu s plánovanou komunikací se budou nacházet Chrudichromy, Sudice a Jevíčko. V Chrudichromech je trasa vedena podél několika rodinných domů a jejich zahrad ve vzdálenosti cca 120 m od komunikace, z toho jeden dům ve vzdálenosti cca 50-70 m. V Sudicích se jedná o řadu rodinných domů v západní části obce ve vzdálenosti cca 100 m od komunikace (Hornoch, O., 2005) a vzdálenost mezi silnicí a nejbližšími domy v západní části Jevíčka je cca 200 m (Hornoch, O., 2006).



Obr. 9: Vedení rychlostní silnice kolem zástavby obce Chrudichromy a Sudice

Zdroj: Upraveno podle [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), 2008

## 9 Závěr

Plánovaná rychlostní silnice R43 má vést v trase nedokončené německé dálnice, která má v dnešní době již historickou hodnotu. Nachází se na ní velké množství mostních objektů, které budou při výstavbě komunikace pravděpodobně zničeny (alespoň ty mosty, které se nachází nad komunikacemi). Většina z nich totiž nesplňuje současné technické parametry. Některé z nich by bylo vhodné zařadit mezi technické památky.

Na dálničním tělese proběhla za více než šedesát let od ukončení stavebních prací sukcese a vytvořila se pestrá mozaika biotopů. I když zde sukcese vedla k zarůstání a postupnému ochuzení druhů společenstev, na některých částech se nachází biologicky cenné druhy (především v dálničním výkopu vyhlášeném za přírodní památku Čtvrťky za Bořím). Těleso dálnice má významný vliv na ekologickou stabilitu krajiny, je významným refugiem pro živočichy a stabilizačním prvkem. Tuto funkci zastává především lokální biokoridor Stará dálnice, pruh území obklopený intenzivně využívanými zemědělskými plochami na území Malé Hané, které jsou z hlediska ekologie zcela nestabilní. V případě vybudování komunikace dojde k přerušení spojitosti ÚSES, a tak by měly její zachování zabezpečit objekty typu podchodů a nadchodů.

Záměr vybudovat rychlostní silnici vzešel po zjištěních, že stávající silnice první třídy, která spojuje Brno a Svitavy (I/43) již z kapacitních důvodů nevyhovuje. Prochází obcemi, které jsou komunikací negativně ovlivňované a navíc se nachází v tak těsné blízkosti, že silnici nelze kvůli jejich zástavbě rozšiřovat. Dalším důvodem je potřeba zajistit lepší dostupnost na území České republiky i v rámci zemí Evropské unie. Rychlostní silnice R43 je zařazena do jednotné transevropské sítě nejvyššího řádu označované jako TEN. Pro naši republiku by měla mít rozhodující význam, neboť její realizací bude možné nabídnout kvalitní plynulé dopravní spojení, a tak zajistit vhodné podmínky pro mezinárodní přepravní proudy.

Podle koncepce rozvoje výstavby dálnic a rychlostních silnic je nutné propojit paralelně vedené tahy dálnice D1 a plánované rychlostní silnice R35. K napojení na dálnici by mělo dojít u Brna a vést ve stopě „Hitlerovy dálnice“ až k napojení na rychlostní silnici u Starého Města nedaleko Moravské Třebové. S rozvojem sídel bylo postupně navrženo více alternativ k prvotně uvažované variantě v trase německé dálnice, dnes označované

jako varianta bystrcká (podle městské části Brno-Bystrc). Tato varianta se jeví jako nejlepší, neboť ostatní jsou podle hodnocení z hlediska splnění dopravních požadavků, vlivů na životní prostředí nebo technické proveditelnosti zcela nevhodné. Navíc se v případě vedení rychlostní silnice v trase německé dálnice využijí již vybudované úseky, které se nacházejí na již vykoupených pozemcích.

Plánovaná rychlostní silnice má svoje příznivce i odpůrce. Čtyřpruhová liniová stavba společně s mimoúrovňovými křižovatkami bude na jednu stranu znamenat výrazný zásah do krajiny a na druhou stranu bude představovat významné zlepšení dopravní dostupnosti území. Zásah do krajinného rázu na území Jihomoravského kraje je do jisté míry eliminován tím, že značná část zemních prací byla již provedena v době druhé světové války. K výrazným zásahům dojde především na území dnešního Pardubického kraje, neboť tam se nedosáhlo takového stupně rozpracovanosti jako v úsecích na území kraje Jihomoravského (především okresu Blansko). S rozvojem obcí, jejichž zástavba se rozšiřuje k tělesu nedokončené dálnice, jsou otázkou výstavby především negativní dopady na obyvatelstvo. Ke zmírnění vlivů dopravy by mělo dojít výstavbou klasických protihlukových stěn a výsadbou vhodné zeleně. To jistě uvítají obce na území Malé Hané (Chrudichromy, Sudice a Jevíčko), které se nacházejí v bezprostřední blízkosti od navrhované silnice.

To, že jsem téma zpracovala, mi pomohlo lépe poznat některé úseky německé dálnice, resp. úseky pro připravovanou rychlostní silnici. Teprve tato práce mi umožnila poznat hodnotu krajiny a pochopit, jak je důležité a zároveň obtížné sladit zájmy výstavby silnice mezinárodního významu s ochranou přírody.

## **10 Shrnutí – summary a klíčová slova – key words**

### **10.1 Summary**

About R43 motorway construction has been spoken about 80s, but in fact history of this motorway is older. First ideas about it came from Germany in 30s. Motorway development was started before the II. World War – idea was to join Wrocław and Wien.

In these days R43 would have to joint Jihomoravský kraj and Pardubický kraj (special district of the Czech Republic) and then other parts.

R43 is part of TEN (Trans European Network), because of improvement and fluency of transportation in Europe's countries.

There are many projects respecting the first conception (germany conception), which is basic for construction of R43 in nearest places. All conceptions are discussing in these days.

Construction of this motorway will be big intervention in the surroundings. Using of the R43 can bring problems with environment and life of people in general. On the other hand the motorway can help people with traveling.

Motorways consist of big amount of bridges and relic of them – they are technical landmark. In case that reconstruction begins, they would be destroyed, because of their age don't match today's requirements.

### **10.2 Key words**

Environment – životní prostředí

Motorway construction – rychlostní silnice

Speedway construction – dálnice

Technical landmark – technická památka

Trans European Network – TEN

## **Seznam zkratek**

JMK – Jihomoravský kraj

LBC – lokální biocentrum

LBK – lokální biokoridor

MŠLZ – Moravské šamotové a lupkové závody

MÚK – mimoúrovňová křižovatka

MZCHÚ – maloplošné zvláště chráněné území

PP – přírodní památka

RAG – Reichsautobahngesellschaft

RBC – regionální biocentrum

RBK – regionální biokoridor

ÚSES – územní systém ekologické stability

VKP – významný krajinný prvek

## Použité zdroje

### Literatura

ANDĚL, P. a kol.: Hodnocení fragmentace krajiny dopravou. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Praha 2005, 99 s.

BÍNOVÁ, L.: Břehové a doprovodné porosty vodních toků s funkcí biokoridoru nebo biocentra ÚSES. In ÚSES – zelená páteř krajiny, sborník k semináři. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Brno 2006, s. 5-10.

DEMEK, J.: Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny. Academia, Praha 1987, 584 s.

DEMEK, J., MACKOVČIN, P. a kol.: Zeměpisný lexikon ČR – Hory a nížiny. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Brno 2006, 580 s.

HORNOCH, O.: Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka. Oznámení dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Brno 2007, 183 s. [Uloženo: Úřad městyse Černá Hora]

HORNOCH, O.: Rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka – Staré Město. Oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Brno 2006, 83 s. [Uloženo: Obecní úřad Městečko Trnávka]

HORNOCH, O.: Rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka – hranice Jihomoravského kraje. Technická studie. [CD-ROM] Ředitelství silnic a dálnic ČR, Brno 2005. [Uloženo: Obecní úřad Uhřice]

JANDA, T.: Nedokončená dálnice Berlín – Vratislav – Vídeň. Moravskotřebovské vlastivědné listy, č. 17, Moravská Třebová, Kulturní služby města Moravská Třebová – Městské muzeum, 2006, s. 28-31.

KVAČEK, R., CHALUPA, A., HEYDUK, M.: Československý rok 1938. Panorama, Praha 1988, 301 s.

LÍDL, V.: Jak se rodily české dálnice. Svět, č. 5, Brno, Extra Publishing, s. r. o., 2007, s. 43-47.

LÍDL, V.: Jak se rodily české dálnice II. Svět, č. 7-8, Brno, Extra Publishing, s. r. o., 2007, s. 54-58.

LÍDL, V.: Jak se rodily české dálnice III. Svět, č. 9, Brno, Extra Publishing, s. r. o., 2007, s. 49-53.

LÍDL, V.: Poslové zapomenuté budoucnosti. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha 2002, 96 s.

LÍDL, V.: Nedokončená dálnice Wrocław (Vratislav – PLR) – Wien (Viedeň – Rakousko). Rukopis, Praha 1987, 80 s. [Uloženo: Xerokopie v Muzeu Boskovicka]

MAJSKIĀ, I. M.: Mnichovské drama. Nakladatelství APN, Moskva 1972, 79 s.

ROHON, P.: Tvorba a ochrana krajiny. ČVUT Praha, Stavební fakulta, Praha 1995, 183 s.

SKOŘEPA, H.: Zpráva o orientačním biologickém průzkumu na plánované trase rychlostní komunikace R43 na Malé Hané. Rukopis, Muzeum Boskovicka, 2006, 6 s.

ŠARAPATKA, R.: Dopravní uzel Kuřim – rozporuplná očekávání. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Fakulta sociálních studií, Brno 2007, 84 s.

VLČEK, V.: Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže. Academia, Praha 1984, 315 s.

VOŽENÍLEK, V.: Diplomová práce z geoinformatiky. UP Olomouc, Přírodovědecká fakulta, Olomouc 2002, 25 s.

### **Archivní prameny**

Státní okresní archiv Blansko, pobočka Archiv Boskovice, fond Okresní úřad Boskovice, karton 46, IČ 1863.

Státní okresní archiv Blansko, pobočka Archiv Boskovice, fond Archiv obce Borotín, IČ 11.

Státní okresní archiv Blansko, pobočka Archiv Boskovice, fond Archiv obce Borotín, IČ 44.

### **Webové stránky**

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR: Krajinný ráz a výstavba [online].

[cit. 08-04-02]. Dostupné z WWW:

<<http://www.ochranaprirody.cz/index.php?cmd=page&id=87>>

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR: Významný krajinný prvek [online].

[cit. 08-04-02]. Dostupné z WWW:

<<http://www.ochranaprirody.cz/index.php?cmd=page&id=3310>>

České dálnice: Rychlostní silnice R43 [online]. © 2002-2008, poslední aktualizace

15. 4. 2008 [cit. 08-04-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/r43.htm>>

České dálnice: Historie [online]. © 2002-2008, poslední aktualizace 12. 12. 2007

[cit. 08-02-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/historie.htm>>

Český statistický úřad, Sčítání lidu, domů a bytů 2001: Okres Blansko [online].

© Český statistický úřad 2005 [cit. 08-03-10]. Dostupné z WWW:

<<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/okresy/CZ0621>>

Český statistický úřad, Sčítání lidu, domů a bytů 2001: Okres Svitavy [online]. © Český statistický úřad 2005 [cit. 08-03-10]. Dostupné z WWW:

<<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/okresy/CZ0533>>



Dálnice [online]. © 2008 Jan Slovák, poslední aktualizace 3. 3. 2008 [cit. 08-03-11].

Dostupné z WWW:

<[http://www.dalnice.com/mapy/cesko/cr/mapa\\_cr\\_delena\\_nahledy.htm](http://www.dalnice.com/mapy/cesko/cr/mapa_cr_delena_nahledy.htm)>

EnviWeb [online]. © 2003-2008 EnviWeb, s. r. o., poslední aktualizace 11. 1. 2007

[cit. 08-04-09]. Dostupné z WWW:

<[http://www.enviweb.cz/?env=\\_archiv\\_gbijf&search=hodnocen%ED](http://www.enviweb.cz/?env=_archiv_gbijf&search=hodnocen%ED)>

Janda, T.: Nedokončená dálnice Berlín – Breslau – Wien. [online]. In Lysický zpravodaj, 2006, č. 1-2 [cit. 08-03-26]. Dostupné z WWW:

<<http://www.lysice.cz/Article.aspx?id=70&category=25&l=0>>

Janda, T., Lídl, V.: Německá průchozí dálnice, 1. díl – Severní úsek [online]. © 2008 Ředitelství silnic a dálnic ČR [cit. 08-03-19]. Dostupné z WWW:

<[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/9b757f41c745df36c1256e8600301be6/\\$FILE/Lidl%20Janda,%20Nemecka-pruchozi-dalnice\\_1dil.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/9b757f41c745df36c1256e8600301be6/$FILE/Lidl%20Janda,%20Nemecka-pruchozi-dalnice_1dil.pdf)>

Lídl, V.: Stavby, kterým doba nepřála [online]. © 2008 Ředitelství silnic a dálnic ČR [cit. 08-02-11]. Dostupné z WWW:

<[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/9b757f41c745df36c1256e8600301be6/\\$FILE/L%C3%ADdl,%20Janda%20Stavby,%20kter%C3%BDm%20doba%20nep%C5%99%C3%A1la.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/9b757f41c745df36c1256e8600301be6/$FILE/L%C3%ADdl,%20Janda%20Stavby,%20kter%C3%BDm%20doba%20nep%C5%99%C3%A1la.pdf)>

Mapy – mapový server [online]. © neuvedeno [cit. 07-11-16]. Dostupné z WWW:

<<http://www.mapy.cz>>

Prášil, M.: Dálnice 1967-2007 [online]. © 2008 Ředitelství silnic a dálnic ČR [cit. 08-02-11]. Dostupné z WWW:

[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/9b757f41c745df36c1256e8600301be6/\\$FILE/Michal%20Pr%C3%A1sil%20D%C3%A1lnice%201967-2007.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/9b757f41c745df36c1256e8600301be6/$FILE/Michal%20Pr%C3%A1sil%20D%C3%A1lnice%201967-2007.pdf)

Procházka, J.: Rychlostní silnice R43 Troubsko (D1) – Staré Město (R35), silniční zpráva [online]. © neuvedeno, poslední aktualizace 26. 11. 2007 [cit. 08-03-21] Dostupné z WWW: <<http://www.sebetov.cz/R43/166b-R43-ZPR%C3%81VA-zm%C4%9Bnov%C3%A1-11-2007.doc>>

R43: EU a TEN © 2002-2005 [cit. 08-02-10]. Dostupné z WWW: <[http://www.r43.cz/index.php?option=com\\_content&task=view&id=14&Itemid=27](http://www.r43.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=27)>

Ředitelství silnic a dálnic ČR: Rychlostní silnice R43 [online]. © 2008 Ředitelství silnic a dálnic ČR, poslední aktualizace 30. 10. 2007 [cit. 08-02-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/doc/silnicni-a-dalnicni-sit/rychlostni-silnice/rychlostni-silnice-r43>>

Silnice a dálnice v České republice 2007 [online]. © 2008 Ředitelství silnic a dálnic ČR, [cit. 08-04-09]. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007/\\$file/RSD2007.pdf](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007/$file/RSD2007.pdf)>

Statutární město Brno: Projekt dopravní stavby [online]. © 2003, poslední aktualizace 17. 2. 2005 [cit. 07-10-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.brno.cz/index.php?nav01=88&nav02=89&nav03=3180&nav04=90>>

Statutární město Brno: Posouzení vlivů na životní prostředí [online]. © 2003, poslední aktualizace 10. 6. 2003 [cit. 07-10-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.brno.cz/index.php?nav01=88&nav02=89&nav03=3180&nav04=1942&nav05=1943>>

### **Tištěné mapové podklady**

Základní mapa ČR, list 24-211 Jevíčko, 1:25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, 1999.

Základní mapa ČR, list 24-213 Velké Opatovice, 1:25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, 2002.

Základní mapa ČR, list 24-231 Žďárná, 1:25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, 2001.

Základní mapa ČR, list 24-142 Boskovice, 1:25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, 2001.

Základní mapa ČR, list 24-144 Rájec-Jestřebí, 1:25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, 1993.

### **Digitální mapové podklady**

Silniční síť okresu Blansko, 1:50 000 [online]. © 2008 Ředitelství silnic a dálnic ČR, poslední aktualizace 1. 1. 2005 [cit. 08-03-10]. Dostupné z WWW:

<[http://www.rsd.cz/sdb\\_intranet/sdb/img/mapy/okr\\_blansko.jpg](http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/mapy/okr_blansko.jpg)>

Silniční a dálniční síť – Jihomoravský kraj, 1:150 000 [online]. © 2008 Ředitelství silnic a dálnic ČR, poslední aktualizace 1. 7. 2007 [cit. 08-03-10]. Dostupné z WWW:

<[http://www.rsd.cz/sdb\\_intranet/sdb/img/kraje/kraj\\_jm.jpg](http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/kraje/kraj_jm.jpg)>

Silniční a dálniční síť – Pardubický kraj, 1:150 000 [online]. © 2008 Ředitelství silnic a dálnic, poslední aktualizace 1. 7. 2007 [cit. 08-03-10]. Dostupné z WWW:

<[http://www.rsd.cz/sdb\\_intranet/sdb/img/kraje/kraj\\_pa.jpg](http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/kraje/kraj_pa.jpg)>

Zvláště chráněná území – Jihomoravský kraj, 1:200 000. [online]. © neuvedeno, poslední aktualizace 19. 6. 2007 [cit. 08-04-08]. Dostupné z WWW:

[http://koncepce1.fontes.cz/etapa1/mapy/81\\_ZCHU.pdf](http://koncepce1.fontes.cz/etapa1/mapy/81_ZCHU.pdf)

### **Fotografie:**

Pohled od Hodišky na území, kterým má vést rychlostní silnice, a na silnici II/150 (střed snímku)

# **PŘÍLOHY**

## **Seznam příloh**

Příloha 1: Potvrzení o přiznání úhrady za škody na pozemcích obyvatel obce Borotín způsobené při stavbě dálnice Vratislav – Vídeň

Příloha 2: Dálnice a rychlostní silnice České republiky k 1. 1. 2007

Příloha 3: Mapové výřezy k navrženým variantám výstavby

3. 1: Víška u Jevíčka – Moravská Třebová

3. 2: Boskovice – Víška u Jevíčka

3. 3: Lažany – Boskovice

3. 4: D1 – Lažany

Příloha 4: Přehled dotčených obcí řazených ve směru od Brna

Příloha 5: Dotčené komunikace a typy mostů v pořadí, jak dochází k jejich střetu (křížení) s rychlostní silnicí ve směru od Brna

Příloha 6: Vodní toky a typy mostů řazené v pořadí, jak dochází k jejich střetu (křížení) s rychlostní silnicí ve směru od Brna

Příloha 7: Fotodokumentace (z vlastní sbírky)

Příloha 1: Potvrzení o přiznání úhrady za škody na pozemcích obyvatel obce Borotín  
způsobené při stavbě dálnice Vratislav – Vídeň (Zdroj: Archiv Boskovice)

P o t v r z e n í

na částku *493'80* K, kterou podepsaný dnešního dne přijal  
jako náhradu za povrchové škody, způsobené na jeho pozemku parc.č.  
*456/1456/2, 456/3* v kat.území *Borotín* užíváním  
nemovitostí pro stavbu průběžné automobilové silnice Breslau-Wien.

v. *Borotíně* . . . . dne *9. IV.* . . . 1941.

*Anto. Pálení*

Vlastnoruční podpis

P o t v r z e n í

na částku *174'15* K, kterou podepsaný dnešního dne přijal  
jako náhradu za povrchové škody, způsobené na jeho pozemku parcela  
číslo *459* v kat-území *Borotín* užíváním  
nemovitostí pro stavbu průběžné automobilové silnice Breslau -Wien.

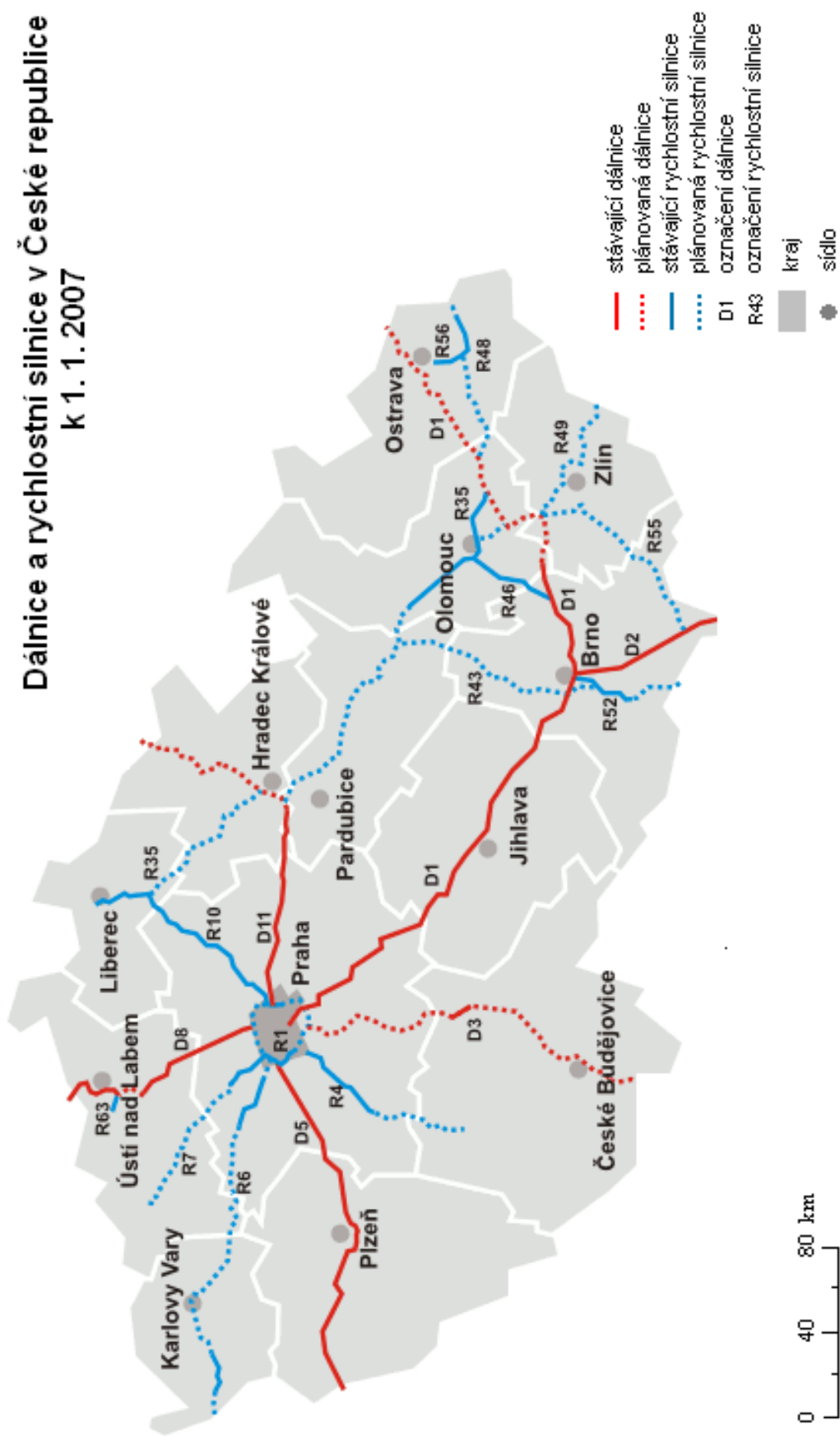
v. *Borotíně* . . . . dne *9. IV.* . . . 1941.

*Richard Štal Bergerstein*






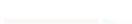







Vlastnoruční podpis

Příloha 2: Zdroj: Upraveno podle [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

## Dálnice a rychlostní silnice v České republice k 1. 1. 2007



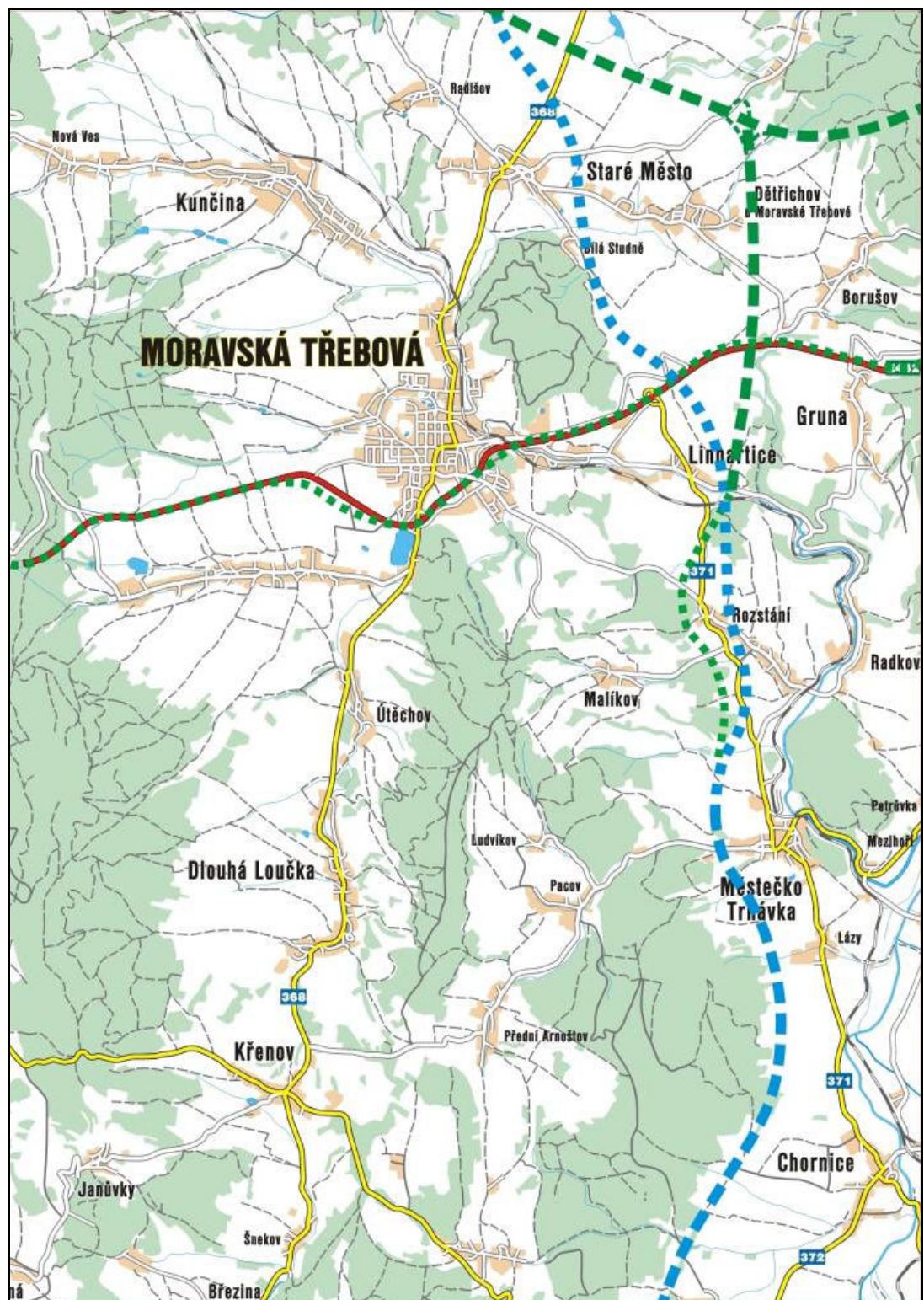
### Příloha 3: Mapové výřezy k navrženým variantám výstavby

	Dálnice
	Rychlostní silnice
	Plánovaná rychlostní silnice R43
	Plánovaný úsek rychlostní silnice
	Varianta rychlostní silnice R43
	Silnice I. třídy
	Silnice II. třídy
	Silnice III. třídy
	Železnice
	Označení mezinárodní silnice
	Označení rychlostní silnice
	Číslo silnice I. třídy
	Číslo silnice II. třídy



### Příloha 3. 1: Víška u Jevíčka – Moravská Třebová

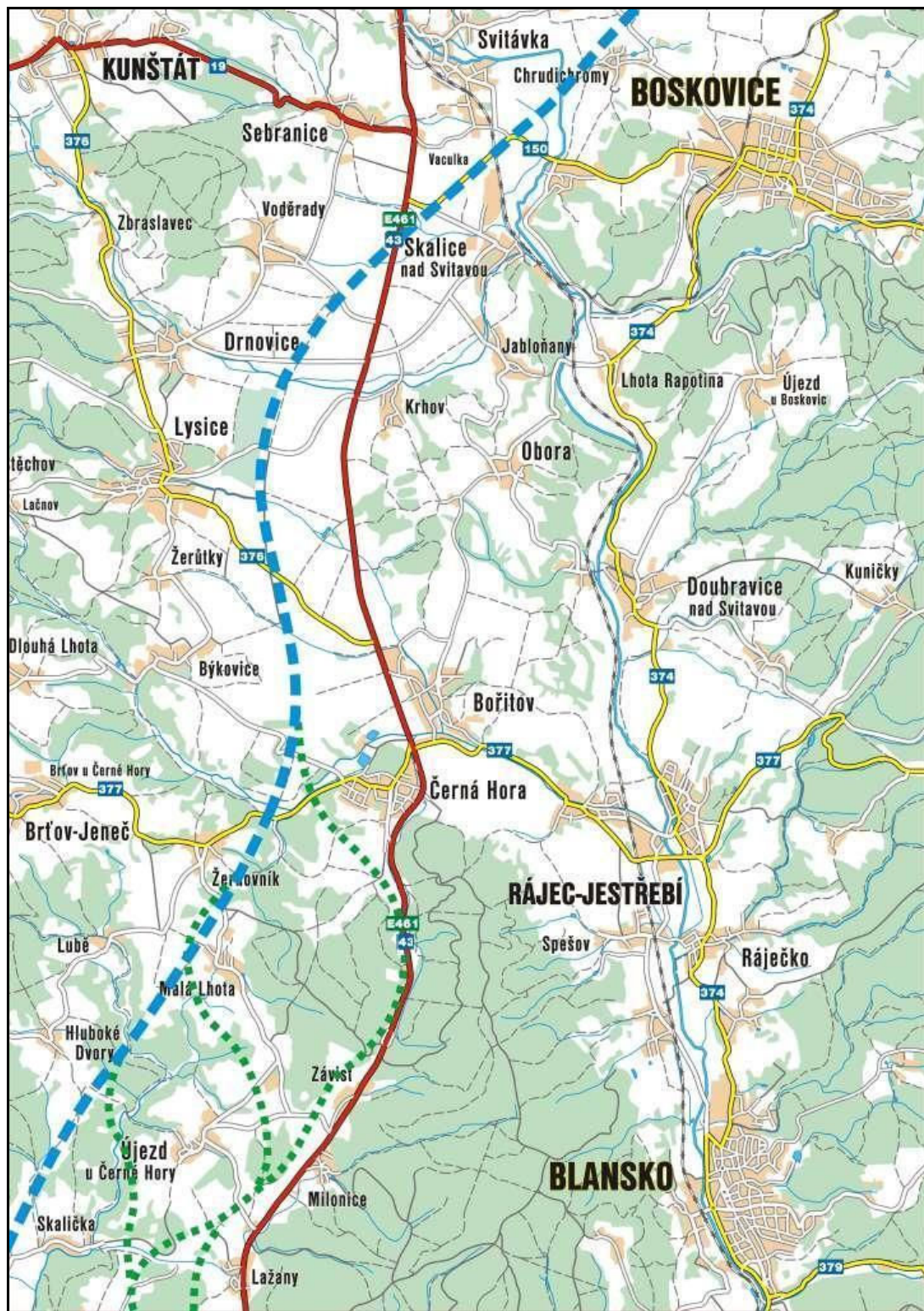
(Zdroj: Upraveno podle [www.dalnice.com](http://www.dalnice.com))



Příloha 3. 2: **Boskovice – Víska u Jevíčka** (Zdroj: Upraveno podle [www.dalnice.com](http://www.dalnice.com))



Příloha 3. 3: Lažany – Boskovice (Zdroj: Upraveno podle www.dalnice.com)



Příloha 3. 4: D1 – Lažany (Zdroj: Upraveno podle [www.dalnice.com](http://www.dalnice.com))



Příloha 4: **Přehled dotčených obcí řazených ve směru od Brna**

(Zdroj: www.czso.cz, 2001)

Obec	Místní část	Počet obyvatel (r. 2001)		Statut	
Černá Hora		1 913		městys	
Býkovice		173		obec	
Žerůtky		65		obec	
Lysice		1 843		městys	
Drnovice		1 123		obec	
Voděrady		473		obec	
Skalice nad Svitavou		609		obec	
Sebranice		573		obec	
Svitávka		1 683		městys	
Boskovice	Mladkov	10 848	229	město	obec
	Bačov		79		obec
Chrudichromy		185		obec	
Sudice		397		obec	
Pamětice	Drvalovice	210	obec		
			obec		
Knínice		779		městys	
Šebetov		936		obec	
Vanovice		570		obec	
Světlá		195		obec	
Borotín		438		obec	
Cetkovice		718		obec	
Uhřice		305		obec	
Velké Opatovice		4 192		město	
Jevíčko		2 829		město	

**Příloha 5: Dotčené komunikace a typy mostů řazené v pořadí, jak dochází k jejich střetu (křížení) s rychlostní silnicí ve směru od Brna (Zdroj: www.rsd.cz)**

Kategorie	Číslo	Směr	Typ mostu
II	377	Černá Hora – Žernovník	deskový
III	37720	Černá Hora – Býkovice	ne
II	376	silnice I/43 – Lysice	ne
III	3767	silnice I/43 – Lysice	základy
III	3764	silnice I/43 – Drnovice	deskový
III	3765	silnice I/43 – Voděrady	základy
I	43	Brno – Svitavy	ne
II	150	silnice I/43 – Boskovice	ne
II	37420	I/43 – Svitávka – silnice II/150	deskový
III	37418	Chrudichromy – Míchov	ne
III	37415	statek Sudice – Bačov	parabolický
III	37414	Sudice – Pamětice	deskový
III	3744	Vanovice – Šebetov	deskový
III	37410	vlakové nádraží Cetkovice – Borotín	deskový
III	3742	Velké Opatovice – Cetkovice	ne
II	372	Jevíčko – Velké Opatovice	deskový
II	36612	Jevíčko – Bělá	parabolický
II	366	Jevíčko – Křenov	deskový

**Příloha 6: Vodní toky a typy mostů řazené v pořadí, jak dochází k jejich střetu (křížení) s rychlostní silnicí ve směru od Brna**

Vodní tok	Typ mostu
Býkovka	deskový
Žerůtský potok	ne
Lysický potok	deskový
Úmoří	parabolický
Výpustek	parabolický
Chlumský potok	ne
Svitava	ne
Semič	parabolický
Pamětický potok	parabolický
Drvalovický potok	parabolický
Semič	parabolický
Borotínský potok	parabolický
bezejmenný potok	deskový
Jevíčka	parabolický
Malonínský potok	parabolický

## Příloha 7: **Fotodokumentace**

### **Seznam fotografií**

Obr. 1: Pohled na Malou Hanou a území pro vedení rychlostní silnice R43, ve středu snímku

Obr. 2: Část tělesa německé dálnice – pruh zalesněného území, ve středu snímku.  
V pozadí obec Borotín

Obr. 3: Pohled na dálniční křižovatku u Jevíčka. Vlevo most přes Malonínský potok, vpravo druhý most přes Malonínský potok a silnici III/36612 (Jevíčko – Bělá).  
V pozadí Velké Opatovice

Obr. 4: Deskový most přes silnici II/366 (Jevíčko – Křenov)

Obr. 5: Parabolické mosty – vlevo přes Malonínský potok a vpravo přes silnici II/36612 (Jevíčko – Bělá)

Obr. 6: Most přes železniční trať č. 2021 (Velké Opatovice – Chornice)

Obr. 7: Most přes polní cestu (Uhřice – Velké Opatovice) a bezejmenný potok

Obr. 8: Most na přeložce polní cesty (Vanovice – Světlá) přes německou dálnici

Obr. 9: Most přes silnici III/3844 (Vanovice – Šebetov)

Obr. 10: Most přes Pamětický potok

Obr. 11: Most přes silnici III/37414 (Sudice – Pamětice)

Obr. 12: Most přes silnici III/37415 (Sudice – Bačov) a jeden z nejvyšších náspů u nás

Obr. 13: Most přes silnici III/3764 (silnice I/43 – Drnovice)



Obr. 14: Most přes vodní tok Úmoří

Obr. 15: Most přes polní cestu a Lysický potok

Obr. 16: Část tělesa (násep) nedokončené německé dálnice v blízkosti Černé Hory

Obr. 17: Tabule u vstupu na přírodní památku Čtvrtky za Bořím



Obr. 1: Pohled na Malou Hanou a území pro vedení rychlostní silnice R43, ve středu snímku (foto z 13. 4. 2008)



Obr. 2: Část tělesa německé dálnice – pruh zalesněného území, ve středu snímku. V pozadí obec Borotín (foto z 8. 12.2007)



Obr. 3: Pohled na dálniční křižovatku u Jevíčka. Vlevo most přes Malonínský potok, vpravo druhý most přes Malonínský potok a silnici III/36612 (Jevíčko – Bělá). V pozadí Velké Opatovice (foto z 9. 11. 2007)



Obr. 4: Deskový most přes silnici II/366 (Jevíčko – Křenov) (foto z 9. 11. 2007)



Obr. 5: Parabolické mosty – vlevo přes Malonínský potok a vpravo přes silnici II/36612 (Jevíčko – Bělá) (foto z 9. 11. 2007)



Obr. 6: Most přes železniční trať č. 2021 (Velké Opatovice – Chornice)  
(foto z 15. 11. 2007)



Obr. 7: Most přes polní cestu (Uhřice – Velké Opatovice) a bezejmenný potok  
(foto z 11. 11. 2007)



Obr. 8: Most na přeložce polní cesty (Vanovice – Světlá) přes německou dálnici  
(foto z 15. 11. 2007)



Obr. 9: Most přes silnici III/3844 (Vanovice – Šebetov) (foto z 17. 11. 2007)



Obr. 10: Most přes Pamětický potok (foto z 17. 11. 2007)



Obr. 11: Most přes silnici III/37414 (Sudice – Paměťice) (foto z 16. 11. 2007)



Obr. 12: Most přes silnici III/37415 (Sudice – Bačov) a jeden z nejvyšších násypů u nás (foto z 25. 11. 2007)



Obr. 13: Most přes silnici III/3764 (silnice I/43 – Drnovice) (foto z 29. 11. 2007)



Obr. 14: Most přes vodní tok Úmoří (foto z 29. 11. 2007)



Obr. 15: Most přes polní cestu a Lysický potok (foto z 29. 11. 2007)





Obr.16: Část tělesa (násep) nedokončené německé dálnice v blízkosti Černé Hory (foto z 29. 11. 2007)



Obr. 17: Tabule u vstupu na přírodní památku Čtvrtky za Bořím (foto z 29. 11. 2007)