

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

**RELIKTY DÁLNIČE VÍDEŇ – VRATISLAV  
V ÚSEKU BRNO – MORAVSKÁ TŘEBOVÁ**

Bakalářská práce

Martin Sedlák

Olomouc 2020

Vedoucí práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

## Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Martin Sedlák (R16040)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Relikty dálnice Vídeň – Vratislav v úseku Brno – Moravská Třebová

Title of thesis: The relics of the Vienna – Wrocław motorway in the section Brno – Moravská Třebová

Vedoucí práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

Rozsah práce: 39 stran, 1 volná příloha

Abstrakt: Bakalářská práce „Relikty dálnice Vídeň – Vratislav v úseku Brno – Moravská Třebová“ pojednává o historii německé dálnice. Terénní výzkum se zaměřuje na její aktuální stav a možné výhledy do budoucna.

Klíčová slova: Relikty, dálnice, terénní výzkum

Abstract: The bachelor thesis "The relics of the Vienna – Wrocław motorway in the section Brno – Moravská Třebová " deals with the history of the German motorway. Field research focuses on its current state and possible prospects for the future.

Keywords: Relics, motorway, field research

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Aleše Létala, Ph.D. s použitím literatury a zdrojů, které jsou uvedeny v seznamu zdrojů na konci práce.

V Olomouci, dne 25. 5. 2020

.....

Podpis

## **Poděkování**

Děkuji vedoucímu práce RNDr. Aleši Létalovi, Ph.D. za jeho věnovaný čas při konzultacích této práce a také za rady a nápady v průběhu psaní mé práce. Dále bych chtěl poděkovat mému strejdovi Romanu Suralovi, který se zajímá o tuto problematiku a pro mou práci mi poskytl některé materiály a zároveň se se mnou účastnil terénního mapování reliktní. Děkuji také rodině, která mě ve studiu podporovala.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2017/2018

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin SEDLÁK**  
Osobní číslo: **R16040**  
Studijní program: **B1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Relikty dálnice Vídeň-Vratislav v úseku Brno Moravská  
Třebová**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem práce je zmapovat a inventarizovat zachovalé relikty exiteritoriální dálnice Vídeň-Vratislav a v rámci práce připravit online interaktivní mapový výstup zaměřený na zmapované relikty, případně na problematiku této stavby. V rámci terénního šetření bude také monitorováno pokrytí uvedených reliktnů geocachingem. Autor bude během práce spolupracovat s odbornou veřejností řešící danou problematiku.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

**ČIHÁK M. A kol.(2013): Pátevní síť silnic a dálnic v ČR. Agentura Lucie spol. s r. o., Praha, 2013.**

**JANDA, T., LÍDL, V. (2006): Stavby, kterým doba nepřála: Výstavba dálnic v letech 1938 - 1950 na území Čech a Moravy. 1. vyd. Praha 4: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006.**

**POSPÍŠIL, E.(1955): Přestavba silniční sítě v ČSR: určeno pracovníkům v silničním stavitelství, plánovačům, projekčním pracovníkům a posluchačům odb. škol silničních. SNTL, Praha. 119 s.**

**ŠTĚPÁN, Luděk a PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji: historie a současnost. 1. vyd. Pardubice: Mayday, 2009. 259 s.**

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Aleš Létal, Ph.D.**

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **23. ledna 2018**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2019**

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.  
děkan

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 23. ledna 2018

## Obsah

1. Úvod .....	8
2. Cíle .....	9
3. Metody .....	10
4. Exteritoriální dálnice Vídeň – Vratislav v úseku Brno – Moravská Třebová..	20
4.1 Historie výstavby .....	20
Politický vývoj ovlivňující potřebu stavby .....	20
Stavba dálnice Vídeň – Vratislav – podpis smlouvy .....	21
Dálnice Vídeň – Vratislav v organizační a trasovací fázi .....	23
Dálnice Vídeň – Vratislav ve stavební fázi .....	26
Dálnice Vídeň – Vratislav v útlumové a ukončovací fázi .....	29
4.2 Rekonstrukce vývoje po 2. světové válce .....	29
4.3 Možné výhledy do budoucna .....	30
5. Aplikace ArcGIS Online relikty exteritoriální dálnice .....	34
6. Závěr .....	35
7. Summary .....	36
8. Zdroje .....	37
9. Seznam elektronických příloh .....	39

# 1. Úvod

Téma bakalářské práce zní „Relikty dálnice Vídeň – Vratislav v úseku Brno – Moravská Třebová“.

Cílem bakalářské práce je zmapovat relikty nedostavěné dálnice mezi Vídní a Vratislaví, zabývat se historickými souvislostmi a příčinami vzniku této stavby přes naše území a po terénním výzkumu vytvořit online interaktivní mapu.

V teoretické části se práce zabývá historickými souvislostmi vzniku a samotnou historií výstavby dálnice, konkrétně nedostavěnou dálnicí mezi Vídní a Vratislaví, dříve německým Breslau, v úseku od Brna po Moravskou Třebovou. Je to část, která byla na našem území rozestavěna a do dnešního dne je v krajině tato stavba v různých fázích výstavby patrná. Po nedokončené stavbě zůstala řada rozpracovaných propustků či mostů v přírodě, většina z nich chátrá a je na nich znát zub času. Celé těleso dálnice se z velké části zahaluje v letních měsících do bujné vegetace.

Dříve německé město Breslau a rakouské město Vídeň bylo potřeba vzájemně propojit dálnicí, jelikož Rakousko bylo připojeno k Německu. Tohle nově vzniklé dálniční spojení mělo být exteritoriální. To znamená, že dálnice měla sice procházet přes naše území, ale patřila by Německu. Československo mělo dodat zdarma pozemky. Koncem roku 1938 byla podepsána smlouva o výstavbě exteritoriální dálnice a zároveň byl ve stejném roce vypracován projekt.

Samotná stavba dálnice byla zahájena na jaře roku 1939. Výstavba postupovala velice rychle, mírné zpomalení bylo na podzim roku 1939, avšak pokračovala dále až do jara roku 1942. V tom roce byly zastaveny všechny civilní stavby v Německu a v zemích okupovaných Německem. Stavba byla německou armádou hlídána až do konce války.

Po válce byly Německem odvezeny nevyužité stavební materiály a stavební zařízení. Od té doby zůstala staveniště zcela opuštěná a chátrají. V krajině jsou ale stále patrné a určitě si zaslouží pozornost a zmapování současného stavu.



## **2. Cíle**

Cílem práce je zmapovat a inventarizovat zachovalé reliktý exteriální dálnice Vídeň – Vratislav a v rámci práce připravit online interaktivní mapový výstup zaměřený na zmapované reliktý, případně na problematiku této stavby. V rámci terénního šetření bude také monitorováno pokrytí uvedených reliktů Geocachingem.

### 3. Metody

Geografický výzkum započal shromážděním příslušné literatury a jejím prostudováním. Byla to literatura zabývající se všeobecně dopravou, dálniční dopravou, a hlavně konkrétní nedokončenou dálnicí Vídeň – Vratislav. Knižních zdrojů k nedokončené dálnici není mnoho. Nejvíce se touto stavbou zabývala dvojice autorů – Tomáš Janda a Václav Lídl. Tito autoři napsali dvoudílnou knihu pod záštitou Ředitelství silnic a dálnic ČR. Kniha se nazývá Německá průchozí dálnice, první díl je o severním úseku dálnice a druhý díl je o jižním úseku dálnice. Dalším zdrojem jsou rešerše odborných článků na internetu a bakalářských nebo diplomových prací na toto téma.

Součástí bakalářské práce je i terénní výzkum, kterému předcházelo nastudování starých leteckých map a rešerše dostupné literatury. Při plánování trasy pro terénní výzkum napomohly i údaje z celosvětové hry Geocaching. Některé schránky ze hry Geocaching jsou tematicky zaměřené na nedostavěnou dálnici a jsou ukryté u některých reliktních dálnice. Tyto relikty nebyly dohledatelné ani na starých leteckých mapách. Při práci v terénu byly všechny nalezené relikty fotograficky zdokumentovány a pomocí GPS zaznamenány jejich souřadnice. Cílem terénního zkoumání je inventarizace a kategorizování reliktních mostů, propustek a jiných. Výstupem bude také online interaktivní mapa vytvořená pomocí ArcGIS Online. Bakalářská práce je doplněna mapami, které jsou vytvořené pomocí ArcGIS.

ArcGIS Online je aplikace pro publikaci, sdílení dat, vytváření interaktivních map a jejich prohlížení v internetovém prostředí. Výhodou této aplikace je snadná a intuitivní obsluha, není třeba ji instalovat, ve webovém prohlížeči je připravena k okamžitému použití, protože se jedná o softwarové řešení formou služeb v cloudu. ArcGIS Online je proto vhodný pro zpřístupnění map a svých dat v rámci organizace či široké veřejnosti. (ARCDATA PRAHA)

V bakalářské práci bylo čerpáno převážně z literárních, ale také z elektronických zdrojů a z vlastního terénního zkoumání.

Před zahájením terénního výzkumu bylo potřeba nastudovat historické mapové zdroje, zejména archivní ortofoto-mapy, které byly nasnímané v padesátých letech. Těleso nedokončené dálnice totiž v těchto letech nebylo tolik zarostlé vegetací a na mapách je zřetelně vidět. Oproti dnešku jsou v těchto mapách vidět ještě obnažené

betonové části, jako jsou mosty nebo propustky. V dostupné literatuře jsou také orientační mapy se zákresem některých částí dálnice. Všechny mapy byly detailně nastudovány a vytvořen harmonogram terénního výzkumu, podle kterého se výzkum realizoval. Počátek terénního mapování byl řešen od Brna, přesněji od dnešní dálnice D52, a pokračoval až do Moravské Třebové. Rozestavěné části však končí u Městečka Trnávky. Odtud až po Moravskou Třebovou se v krajině již žádné relikty nenachází. Dnešní mapy byly využity pro srovnání historického a současného stavu zaznačeného v mapách. Na aktuálních mapách jsou vidět převážně místa s náspem.

Během terénního šetření bylo využito hry Geocaching. Hráči za pomoci GPS navigace hledají takzvané kešky. Hlavním cílem hry je navštívit místa, kam by se člověk za běžné situace asi nepodíval. Po nalezení kešky se hráč zapíše do návštěvní knihy a pak si může své zkušenosti vyměnit s dalšími hráči při setkání hráčů této hry. Geocaching se řadí mezi aktivitu, která v sobě spojuje hru, vzdělávání, turistiku a sport. U každého ukrytého pokladu je na internetu popis místa i to, na co mají hráči dát pozor, či co by měli mít s sebou pro úspěšný lov. Na celém světě k 29. lednu 2020 bylo 3 178 540 aktivních keší, z toho 60 092 v České republice. (Geocaching.com, wikigeocaching.cz)

Některé schránky jsou ukryté na místech, která se vztahují k nedokončené stavbě, ale v mapách či leteckých snímcích nejsou patrná. Zakladatelé schránek o místech ví, protože jsou místní a většina lidí své okolí dobře zná. Schránka byla někde ukrytá i uprostřed dlouhého propustku, na dálničním mostě nebo v jeho blízkém okolí. Úkryty pro hru Geocaching se uvádí s přesnými GPS souřadnicemi, proto je jejich nalezení přesné a hodně v práci pomohlo při lokalizaci některých reliktnů.

Terénní výzkum probíhal v zimním období, protože v letním období by výzkumu a detailní fotodokumentaci bránila bujná vegetace, které je v těchto neudržovaných a nevyužívaných prostorech nadmíru. Jednotlivá místa daného úseku byla detailně prozkoumána společně s mým strýcem panem Romanem Souralem. Pan Roman Soral se zajímá o nedokončenou dálnici dlouhodobě a už v minulosti určitou část těchto reliktnů navštívil a zdokumentoval pomocí fotoaparátu i videokamery. Díky jeho dokumentaci a komentářům v terénu bylo možné srovnat aktuální stav se stavem před více jak deseti lety.

Je důležité se seznámit se základními pojmy, které používám při popisu výzkumu v terénu.

**Propustek** je mostní objekt, jehož mostní otvor je do 2,0 m včetně. Slouží k provedení stálých nebo občasných vod.

Podle konstrukce se propustky dělí na trubní, rámové, klenbové, deskové a ostatní. Také se mohou dělit podle stavebního materiálu použitého na nosnou konstrukci. Například kamenné, cihelné, betonové, ocelové a v dnešní době také sklolaminátové a plastové. (Ministerstvo dopravy, 2012)



**Obr. 1** Trubní propustek (M. Sedlák, březen 2019)

**Most** je stavební dílo, díky kterému překonáváme překážky, jako je vedení komunikace. Při světlosti do 2,0 m se jedná o propustky a vše, co je větší jak 2,0 m, se nazývá most. Světlost mostního otvoru je vodorovná vzdálenost líců podpěr. Mosty se také mohou dělit podle materiálu (dřevo, kámen, železobeton, kov), druhu dopravy (pozemní komunikace, drážní komunikace, kombinované), geometrie v půdorysu (kolmé, šikmé), statického působení nosné konstrukce (deskové, trámové, obloukové, rámové, visuté a zavěšené).



**Obr. 2** Deskový most (M. Sedlák, březen 2019)



**Obr. 3** Obloukový most (M. Sedlák, březen 2019)

Na exetitoriální dálnici Vídeň – Vratislav se převážně stavěly mosty deskové, u nichž je deska mostovky nosnou konstrukcí. Obvyklé je toto řešení u mostů betonových (železobetonových). Deska mostovky z železobetonu se dělá v maximálním rozpětí 15 m,

pro větší rozpětí jsou nevhodné. Dalším převážně stavěným typem mostu na již zmíněné dálnici je obloukový. Výhodou těchto mostů z hlediska statického je tvar, který se volí podle výslednicového tvaru čáry od vnějšího zatížení. Nejvhodnější tvar je parabola, která také i z estetického hlediska působí oproti jiným konstrukčním tvarům velice příznivě. Nevýhodou obloukových mostů je pracnější, náročnější a převážně nákladnější výroba. (Konstrukce a dopravní stavby, VUT Brno – Stavební fakulta)

V rámci prvního dne výzkumu se začalo s mapováním terénu u obce Sobotovice a skončilo u obce Rozdrojovice nedaleko Brněnské přehrady. Celkem bylo zmapováno dvacet dva objektů, z toho bylo dvanáct mostů, šest propustků, jeden dokončený mostní pilíř, dvě místa dnes již zbouraných mostů a jedno místo zahrnutého propustku.

Za zmínku stojí používané stavební prvky u Sobotovic. Zde se nachází most, který se využil při stavbě dálnice D52. Opodál se měly nacházet dva propustky. Dochoval se však pouze jeden z nich a druhý zanikl při stavbě dálnice. První propustek byl při stavbě dálnice D52 upraven navýšením opěrných zdí, avšak základ byl využit. Stejně tak je tomu i u obce Sirovice, kde je také most využit na dálnici D52. Další zajímavé zastavení bylo u obce Hajany, zde měl být dle dobových leteckých map propustek, ale na jeho přibližných souřadnicích z leteckých map se aktuálně nachází odkladiště stavebních materiálů a zeminy, takže propustek je pravděpodobně zasypán pod vrstvou zeminy.

Další zajímavostí bylo mapování dvoupatrového mostu v ulici Stará Dálnice v městské části Bystrc. Zde v dolním patře protéká potok Vrbovec a v horním patře prochází místní komunikace pod Starou dálnicí. Zajímavé využití získal jeden dostavěný mostní pilíř pro most přes údolí Svratky u hráze Brněnské přehrady. Tento pilíř byl osazen lezeckými chyty a slouží jako cvičná horolezecká stěna, která dosahuje 22 m.



● Objekt



ČÚZK - WMS - ZM 100, vlastní mapování objektů

**Obr. 4** Zmapované objekty během prvního dne

V rámci druhého dne výzkumu se pokračovalo od obce Rozdrojovice kolem města Kuřim a končilo se u obce Lubě. V tomto dni bylo zmapováno celkem dvanáct objektů, z toho čtyři mosty a osm propustků. Každý most byl v různé fázi rozestavěnosti, některé již byly, co se týče betonážních částí, dokončeny, jiným zase chyběla mostovka či opěrné zdi.

V tomto dnu byl zajímavý nález propustku u obce Jinačovice, kterému v poli byla už vidět jen vrchní římsa čela mostu, zde a v okolí bylo těleso dálnice rozoráno. Stejný nález byl i u obce Čebín, kde také došlo k rozorání a skrytí velké části propustku pod zem. Nejzajímavější mapování toho dne bylo u přírodní památky Krkatá bába, kde mělo být

vybudováno čtyřmostí. Zde se nacházel dvakrát lomený trubní propustek a nedaleko jedenkrát lomený trubní propustek.



● Objekt



ČÚZK - WMS - ZM 100, vlastní mapování objektů

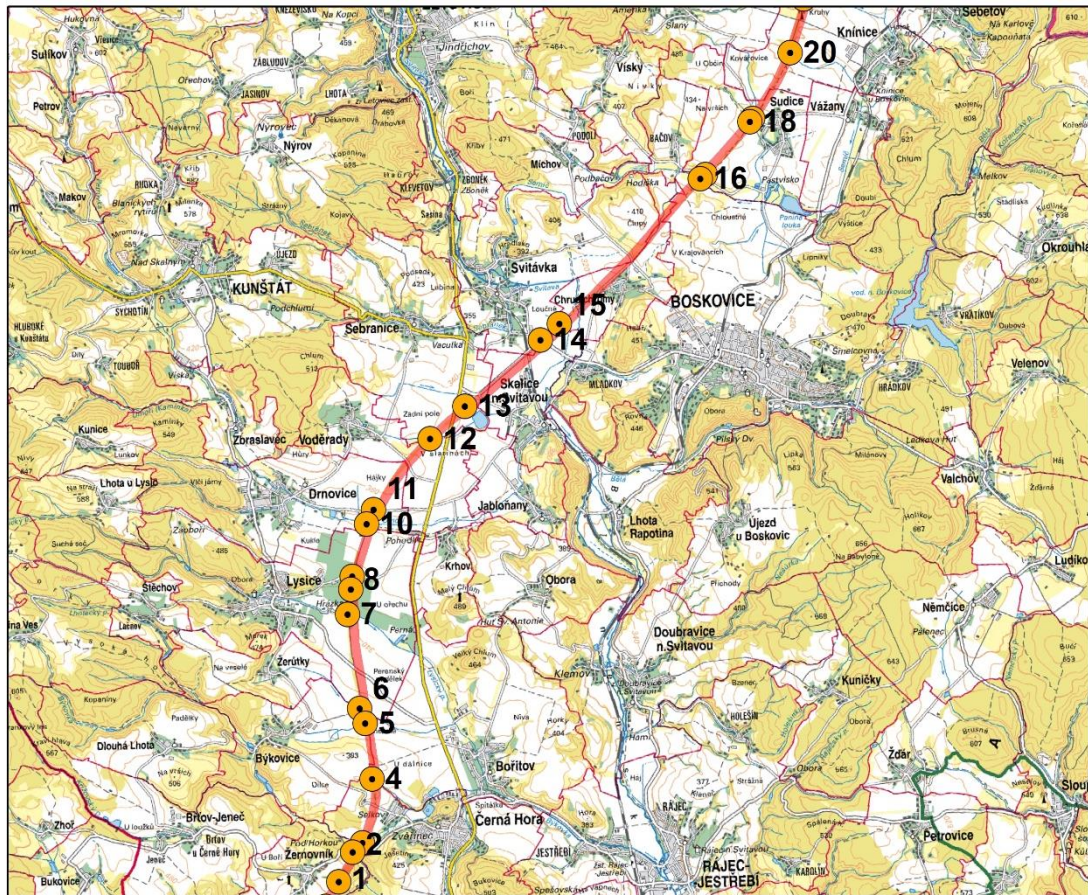
**Obr. 5** Zmapované objekty během druhého dne

Během třetího dne výzkumu bylo zmapováno dvacet objektů, jedenáct mostů a devět propustků. V trase se pokračovalo severně od Žernovníku po Sudice. Většina propustků v tomto úseku byla trubního provedení. Některé mosty byly stavěny tak, že pod mostem při jednom okraji vede žlab pro protékající potok a u druhého vede místní komunikace či polní cesta.

Za zmínku také stojí dvojice mostů u Bačova, kde se nachází i nejvyšší násep na této nedokončené dálnici. Tyto mosty opravdu ohromí svou velikostí. Velká většina dálničního tělesa včetně relikvů je v tomto úseku zarostlá náletovou vegetací. U obce



Sudice byly na dálničním tělese nalezeny jímky středové kanalizace, taktéž i na mostech byl vidět odvodňovací systém.



● Objekt



ČÚZK - WMS - ZM 100, vlastní mapování objektů

Obr. 6 Zmapované objekty během třetího dne



**Obr. 7** Nejvyšší násep na nedokončené dálnici. Dosahuje výšky 28 metrů nad okolní terén (M. Sedlák, březen 2019)

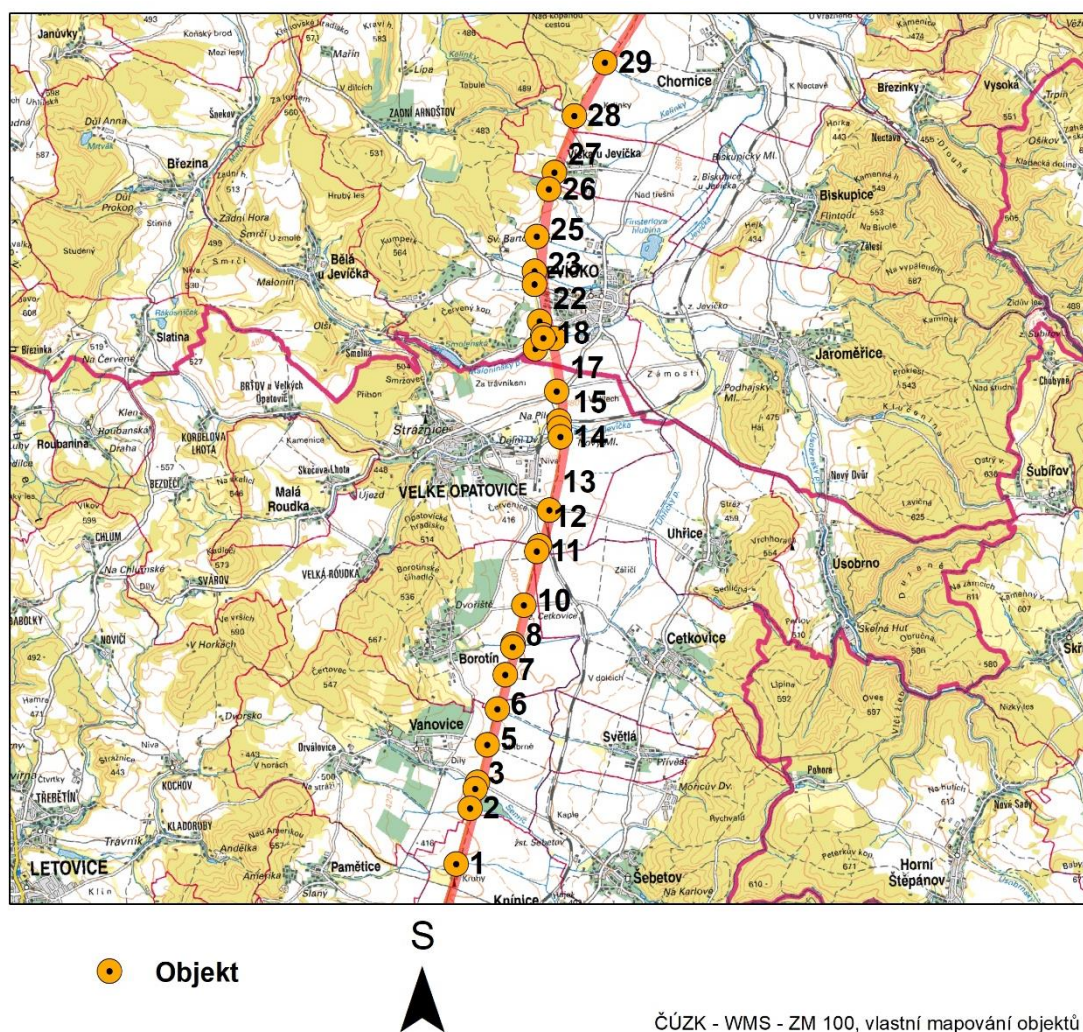


**Obr. 8** Jímka středové kanalizace u obce Sudice (M. Sedlák, březen 2019)

Během čtvrtého, tedy i posledního, dne terénního výzkumu se pokračovalo v trase od Sudic po Městečko Trnávku. Bylo zmapováno dvacet čtyři mostů a pět propustků. V tomto mapovaném úseku se nachází největší počet dokončených mostů, neboť tento

úsek byl ve fázi příprav na pokládku povrchu. Za zmínku stojí jeden z mostů u Velkých Opatovic, kde v jednom průčelí vede spojnice obcí a v druhém měla vést přeložka železnice z Velkých Opatovic do Boskovic. V dnešní době se toto místo stalo velkou černou skládkou.

Dále se u Velkých Opatovic v části Nové mlýny nachází most přes řeku Jevíčko. Tento most je již v havarijním stavu, čelo mostu se již vyklenuje. O několik desítek metrů dále se nachází most přes železniční trať, kde je zajímavé to, že zesponu je mostová deska ještě začerněna od parní lokomotivy. I v těchto částech se nachází jímky středové kanalizace. V dnešní době jeden z mála využívaných mostů je most na silnici mezi Jevíčkem a Velkými Opatovicemi. Posledním mapovaným reliktem je trubní propustek nedaleko Městečka Trnávka.



Obr. 9 Zmapované objekty během čtvrtého dne

## **4. Exteritoriální dálnice Vídeň – Vratislav v úseku Brno – Moravská Třebová**

### **4.1 Historie výstavby**

#### **Politický vývoj ovlivňující potřebu výstavby**

Smlouva o výstavbě exteritoriální dálnice byla podepsána 29. listopadu 1938. V roce vzniku smlouvy, tedy roku 1938, došlo k řadě významných událostí politického rázu v zainteresovaných zemích, to je Československu, Německu a Rakousku. Souhrn těchto historických skutečností vyústil o něco později do potřeby Německa tuto smlouvu požadovat a stavbu dálnice uskutečnit. (Janda, Lidl, 2008)

První důležitou skutečností byl anšlus, to je připojení Rakouska k nacistickému Německu. Od roku 1933, kdy byl Adolf Hitler jmenován říšským kancléřem, usiloval nejen o absolutní moc v Německu, ale i o sjednocení či spíše o zahrnutí všech území obývaných Němci do tzv. Velkoněmecké říše. Testovacím rozhodnutím v tomto směru byla remilitarizace Porýní 7. března 1936. Toho dne nacistické Německo obsadilo vojensky demilitarizované pásmo vytvořené po odchodu armád Dohody, která toto území obsadila po vítězné první světové válce. Reakce Francie i dalších vítězných mocností předchozí války nebyla žádná. To umožnilo Hitlerovi přejít k dalším fázím k dosažení svého cíle. Dalším krokem bylo již zmiňované připojení Rakouska, které bylo pro naše dějiny tak významné v roce 1938. O toto území obývané rakouskými Němci usiloval Hitler již od roku 1934, ale teprve v březnu 1938 se v Rakousku podařil převrat, který vyústil v pozvání německých vojsk. Tahle událost proběhla 12. března 1938. Po provedeném plebiscitu 10. dubna 1938 se Rakousko stalo součástí Německa. (Christopher Ailsby, 2013)

Další na řadě byly Sudety. Takto bylo označováno území Československa, které se rozkládalo v pohraničních částech Čech, Moravy a Slezska. V těchto částech žilo především obyvatelstvo, které mluvilo německy. SdP (Sudetendeutsche Partei) bylo původně politickým hnutím, které pod vedením Konráda Henleina oficiálně hájilo zájmy obyvatelů Sudet. Finančně bylo podporováno z Německa. V roce 1938 však již bylo přímo řízeno z Berlína, odkud přicházely pokyny, které tato strana měla provádět na území Sudet. Cíleným podporováním místního obyvatelstva k projevům odporu k republice a předkládáním takových národnostních požadavků, jež vláda

Československa nemohla akceptovat, dosáhla SdP krize. Tento stav v květnu 1938 vyústil v částečnou mobilizaci. Po zklidnění situace v červnu se však v dalších týdnech události nevyvíjely nijak příznivě.

V pohraničí, díky množství zbraní, které byly pašovány přes hranice, klid nenastal. Francie a Velká Británie se situací začaly zabývat. Tyto země, vítězné mocnosti Velké války, byly situací v Sudetech znepokojeny. Hitler začal otevřeně vyhrožovat vojenskou agresí vůči Československé republice z důvodu ochrany německých obyvatel Sudet. (Milan Jenčík, 2018)

Československo vyhláší mobilizaci 23. září 1938 a bylo odhodláno se bránit. K tomuto účelu byla po celém úseku hranic, hlavně s Německem a Rakouskem, vybudována celá soustava na sebe navazujících pevností a bunkrů. Bohužel i přes intenzivní výstavbu v letech 1935–1938 nebyly všechny úseky dokončeny, nehledě na chybějící vybavenost většiny těchto opevnění. Francie nejprve ujišťuje ČSR, že v případě napadení země přijde na pomoc. Hitler však i nadále vyhrožuje, a tak Francie s Velkou Británií nemíní riskovat vojenský konflikt, do kterého by mohly být zataženy a vše vyústí 30. září 1938. Tento den je podepsána Mnichovská dohoda, nazývána takto podle města vzniku, ve které zástupci Německa, Itálie, Francie a Velké Británie rozhodli, že Československo musí do 10. října vyklidit pohraniční území a předat ho Německu. V dokumentu je uvedeno, že odmítnutí této dohody a vojenské akce by znamenalo, že na Československo by bylo nahlíženo jako na původce této války. V samotném důsledku by toto zprostilo spojence poskytnout jakoukoliv vojenskou pomoc. Zástupci ČSR nebyli k jednání přizváni a výsledek jim byl pouze oznámen. Vláda po zvážení situace tuto dohodu přijala. (František Čapka, Jitka Lunerová, 2011)

### **Stavba dálnice – podpis smlouvy**

Mnichovská dohoda uspíšila běh věcí, který již od zabrání Rakouska vyplynul pro Německo jako nutnost. Již od počátku třicátých let budovalo rychlostní komunikace s parametry i názvem AUTOBAHN – Dálnice. Od roku 1934 se tato výstavba každoročně zvyšovala. V roce 1935 bylo v Německu v provozu 112 km dálniční sítě, v roce 1936 již 1 065 km, 1937 pak 2 010 km a v roce 1938 už 3 046 km dálniční sítě včetně dálnic vystavěných na okupovaném území.

Jednou z těchto dálničních tras byla i dálnice Berlín – Breslau – Gliwicz. Začínala na tehdy částečně dokončeném dálničním okruhu kolem Berlína, spojovala hlavní město s významným průmyslovým centrem města Slezska. Dále mířila do dalšího města u hranic s Polskem Gliwicz. Tento úsek dálnice však ještě nebyl dokončen. (Janda, 2002)

Nicméně dálniční spojení Breslau – Berlín bylo v roce 1938 plně funkční, a tak propojení Vídně s Vratislaví by vyřešilo vlastně i spojení Vídně s Berlínem. Vedení německého režimu toto začalo řešit v říjnu 1938 a to jako zadání pro jednání česko – německé komise. Tyto komise řešily po Mnichovské dohodě různá spektra problémů, které vznikly jako důsledek odtržení Sudet.

Komise jednající o dopravní problematice tedy projednávala i tento požadavek ohledně dálnice Vídeň – Vratislav. Požadavky Německé strany byly určitě v té době znásobeny pocitem vítěze, který zatím dosáhl vždy svého. Jak jinak vnímat třeba požadavek exteritoriality. Znamenalo by to vlastně vyjmutí území, na kterém vede dálnice, z československé pravomoci a jeho předání. Stát, již tak zmenšený odejmutím pohraničního území, by tak byl na mapách ještě jakoby rozpůlen na dvě části. U všech vjezdů a výjezdů by byly umístěny celnice, přes které by občané ČSR museli, sice zdarma a bez pasových formalit, projíždět, aby mohli na našem území dálnici využívat. Stát se také zavázal poskytnout všechny pozemky nutné k výstavbě zdarma Německé říši.

Stavbou byla pověřena Německá státní firma RAG (Reichsautobahngesellschaft), specialista pro stavbu dálnic v Německu. Celá stavba podle smlouvy, která jak již bylo uvedeno, byla podepsána 29. listopadu 1938, bude provedena na náklady Německé strany. (Janda, Lídl, 2008)

Kromě této stavby proběhly v časovém horizontu přípravy dalších tří dálnic, které měly protínat území dříve patřící Československu. Byla to především dálnice Streita – Görlitz, která vedla přes území Sudet na trase Cheb – Karlovy Vary – Lovosice – Česká Lípa – Liberec, kde byla výstavba zahájena již 1. prosince 1938. Dále dálnice Chemnitz – Karlovy Vary – Mariánské Lázně – Regensburg, a ještě dálnice Dresden – Ústí nad Labem – Lovosice. (Janda, 2003)

Kromě těchto čistě německých dálnic je ještě do konce roku 1938 vypracován projekt na česko – slovenskou dálnici Praha – Brno – Zlín – slovenské hranice. Dále měla vést Slovenskem až do Podkarpatské Rusi na hranici s Rumunskem. Po podpisu vídeňské arbitráže 2. listopadu 1938, kdy Československo muselo odstoupit Maďarsku část jižního

a východního Slovenska a také jihozápadní část Podkarpatské Rusi, se uvažovaná část trasy na Slovensku musela posunout dál na sever, jelikož města Košice, Užhorod, Mukačevo zůstala mimo republiku v zabraném pásmu. Tato část dálnice zůstávala však jen v pásmu návrhů, zatímco česká část této dálnice vyústila z příprav až k zahájení této stavby v květnu 1939, kdy byla u Průhonic stavba zahájena. Mezitím došlo 14. března 1939 k osamostatnění Slovenska a následující den 15. března 1939 došlo k obsazení Čech a Moravy německými vojsky a k vytvoření Protektorátu Čechy a Morava. Tímto se stavba stává jen českou záležitostí. I přes to, že je rozpracována řada stavebních úseků, na kterých pracuje mnoho českých stavebních firem, je tato dálnice, stejně jako ty německé v Sudetech, nedokončena. Výstavba se zastavuje 30. dubna 1942. (Janda, Lídl, 2006)

### **Dálnice Vídeň – Vratislav v organizační a trasovací fázi**

Po podepsání smlouvy začali Němci ihned s organizační činností. V hierarchii organizační struktury stál nejvýše generální inspektor říšských silnic Ing. Dr. Fritz Todt se sídlem v Berlíně. Tuto funkci vykonával již od roku 1933, tedy od samého začátku budování německých dálnic.

Stavba byla rozdělena na dva úseky – jižní a severní. Tyto úseky řídilo vrchní vedení stavby říšských dálnic, které sídlilo pro jižní úsek ve Vídni a pro severní úsek ve Vratislavi. Pod Vídeň spadaly ještě stavební úřady v Brně a Mikulově. Vrchnímu vedení ve Vratislavi podléhaly stavební úřady v Lanškrouně a Moravské Třebové. V Moravské Třebové měl kancelář přímý zmocněnec F. Todta prof. Ing. Dr. Hans Lorenz. Tento zkušený vedoucí pracovník RAG se zabýval silničními stavbami od dvacátých let a od roku 1934 i stavbami dálnic. Na stavbě dálnice Vídeň – Vratislav řídil přípravnou a projekční činnost a posléze i stavební práce.

Projekt dálnice byl k dispozici ještě koncem roku 1938. Trasa dálnice měla přes území Československa vést v délce 65 km. Na severu vstupovala na naše území u Jevíčka, na jihu to bylo u Ledců. V současných hranicích je to na severu u Králík, respektive u Mikulova na jihu. Mezi obcemi Skalička a Vsechovice ležela tzv. hraniční čára mezi severním a jižním úsekem. Celková trasa dálnice čítala 320 km. Začínala jihozápadním směrem od města Vratislav, kde by se u obce Kanth (dnešní polský Katy Wrocławskie) napojovala na již zmíněnou dálnici Berlín – Breslau – Gliwicz a končila by

u Vídně. S naší dálnicí Praha – Brno – slovenské hranice se měla křížit v prostoru Bosonohy – Troubsko u Brna. Úsek české dálnice, kterou bude při křížení stavět RAG, se GŘSD (Generální ředitelství stavby dálnic) vyúčtuje. Výstavba se měla provádět podle tehdy platných norem pro německé dálnice.

Šířka dálničního tělesa činila 28,5 m. Směrové oblouky měly určeny jako minimum 600 m. Na trase této dálnice však tento poloměr byl použit pouze v jednom případě ve zvláště obtížném terénu. Všechny ostatní oblouky měly poloměr mnohem větší. Povolené stoupání mělo být maximálně 5 % a bylo též použito jen v ojedinělých případech. Navrhovaná rychlost po celém úseku dálnice činila 160 km/h, což je hodnota na tehdejší dobu více než úctyhodná. (Janda, Lídl, 2008)

V době projektování této stavby se po silnicích tehdejšího Československa jezdilo vlevo. V polovině listopadu vyšlo ve sbírce zákonů vládní nařízení o zavedení jízdy vpravo na československých silnicích, ke změně mělo dojít 1. května 1939, ale již od zveřejnění vyhlášky se prováděly různé přípravy pro změny směru jízdy. Nakonec ke změně směru jízdy vpravo došlo o něco dříve, než se plánovalo. Po 15. březnu 1939 tj. po obsazení země a vytvoření Protektorátu, Němci nařídili, že od 17. března od 6 hodin ráno se po celém území Čech a Moravy zavádí jízda vpravo.

Hlavní trasér dálnice Ing. Hans Lorenz využíval při plánování trasy služeb akademického malíře Schaffrana. Tento malíř nejdříve nakreslil krajinu podle původní reality. Na dalším obraze se do této krajiny dokreslovala dálnice. Touto revoluční metodou tak vzniklo velmi dobré zakomponování dálnice do krajiny a zároveň omezilo tzv. uskakování trasy. To vzniká při průjezdu zatáčkou, kdy se řidiči na chvíli ztrácí plocha dálnice z jeho zorného pole.

Na severním úseku v náročném terénu byly naprojektovány dva velké mosty. Byl to most přes údolí Třebůvky v Linharticích a most přes údolí Pacovky v Městečku Trnávce. Zvláštním projektem (projekt Vierbrücken) mělo být vyřešeno překlenutí říčky Lubé a údolí Hlubockého potoka. Na celém jižním úseku velkých mostů nebylo potřeba, jelikož se jednalo především o rovinnaté území.

Projekt dálnice ovšem do zahájení prvního výkopu nebyl zhotoven pro celou trasu, kudy měla vést. Nejvíce rozpracovány byly úseky, které procházely teritoriem tehdejšího Československa a malého úseku sudetského pohraničí. Např. úseky dálnice, které měly procházet jižně od Ledce až do Vídně, projekt dokončený neměly a stavba těchto úseků



nebyla nikdy zahájena. Na severním úseku je v oblasti Sudet, tj. mezi hranicí Československa, později Protektorátu, u Jevíčka a naší bývalou hranicí u Králík, jen málo dochovaných informací o průběhu přípravných prací a samotné výstavbě. Tady byly zahájeny hlavně stavby, v úseku Víška u Jevíčka – Městečko Trnávka, dvou velkých mostů v Městečku Trnávce a Linharticích. U Lanškrouna byly provedeny práce v menším rozsahu jak terénním, tak přípravném. Byly zde postaveny dva tábory pro dělníky. Od tohoto úseku až do Králík se žádné práce nevykonávaly. (Janda, Lídl, 2008)

Co se týče pozemků nutných ke stavbě dálnice, vláda se rozhodla je vyvlastnit. Provést tento krok jí umožňovala existence takového zákona, a tak se rozhodla ho využít. Firmě RAG umožňovala vláda bezplatně na své náklady užívat pozemky, které byly nutné pro přímé stavební práce. Němečtí projektanti se při vytyčování trasy vůbec nemuseli ohlížet na jiné než nejvýhodnější řešení, které považovali za správné při volbě, kudy dálnice povede. Německá strana předkládala požadavky na pozemky potřebné pro stavbu a naše státní instituce v informativních jednáních, kterých se zúčastňovala řada zástupců ministerstev, úřadů, komisí, správ a obecních úřadů obcí, tyto požadavky většinou schvalovala.

Vysoké státní úřady, jako je ministerstvo veřejných prací přímo vybízelo jiné státní složky a úřady, které měly co do činění se záležitostmi kolem této stavby, aby vycházely všem německým požadavkům maximálně vstříc. Navíc měly tyto požadavky vyřizovat s maximální rychlostí, a tak nedávat žádnou příčinu, aby Němci měli pocit, že české úřady s nimi nespolupracují nebo pracují liknavě. Snaživost českých úřadů zřejmě byla pro Němce dostačující, a tak ji vyjádřili ústy samotného Ing. Lorenze za uspokojivou. Konkrétně šlo o spolupráci se Zemským úřadem v Brně. Tento úřad se touto „pochvalou“ pochlubil v dokumentu, který zaslal na ministerstvo veřejných prací 5. března 1939, následující den po jednání s vládním stavebním radou Lorenzem.

V rámci informativních schůzek se zástupci obcí nacházejících se podél dálnice vyplynulo, že tyto obce často požadovaly určité úpravy projektu. Většinou se jednalo o přesunutí dálnice z navrhované trasy z důvodu velmi úrodné půdy, o kterou vlastníci těchto pozemků nechtěli přijít. Obce měli snahu si na těchto jednáních vybojovat také více podjezdů a nadjezdů a co nejvíce zpřístupnit pozemky, které dálnice oddělila od obcí. Tyto požadavky obcí Němci rovnou zamítali. O čem vůbec nediskutovali byla trasa, v tom neustoupili vůbec. Vyslechli argumentaci o potřebě přesunu trasy, ale neměli zájem

ji jakkoli měnit. O něco lépe dopadla informativní řízení o podjezdech a nadjezdech. Oprávněnost jejich požadavků skutečně v některých případech uznali a v projektu se objevily změny. Většinou je ovšem zamítli, protože každý z těchto podjezdů či nadjezdů prodražoval stavbu.

Ochota Němců ustupovat od jejich plánů přišla hlavně od 15. března 1939 po vzniku Protektorátu. Jestliže se do této doby úřady sice okleštěného, ale pořád samostatného státu Československa, snažily německému nacistickému státu jen podbízet, po vzniku Protektorátu to bylo vše jinak. Diskuse sice probíhala dál, požadavky obcí se projednávaly také a protektorátní úřady komunikovaly s říšskými. Byla to ovšem jen divadelní scéna. Poslední slovo měli vždy Němci, a tak prosadili prakticky vše, co potřebovali. Říšské slovo a zájmy byly od této chvíle nad českým protektorátním. Informativní jednání se uskutečňovala na více místech po celé trase dálnice. Probíhala nejen před zahájením stavby úseku, ale uskutečňovala se i v případech, kdy stavba již probíhala a pozemky se dodatečně oceňovaly, převáděly, a kromě vyvlastňování se vyplácely za pozemky i finanční náhrady. (MZA Brno)

### **Dálnice Vídeň – Vratislav ve stavební fázi**

11. dubna 1939 byla stavba dálnice zahájena. V plánu bylo zprovoznění některých úseků do konce roku 1940. Z tohoto důvodu se práce rozjely tempem dvou směn po deseti hodinách. Němci brali tuto stavbu jako prioritní, proto byla nebývale zásobena materiálem, technickým vybavením a mechanizací a počtem pracovníků. Jako subdodavatelské firmy zde pracovala řada německých stavebních firem, např. Sager & Woerner, Lanna, Deutch & Kleckner, Hermann & Mieg, Funke & Co, Engelbert Weiss, Pittel & Brause – Wetter. Zakázky získaly i české (tehdy protektorátní) firmy – Jakub Swatek, Litická a.s., A. Hubený, Jaroslav Jáchymek, Hrabě & Lozovský, Konstruktivita, Ryšavý a spol., Karger a spol. (Janda, Lidl, 2008, 2011)

Dělníci pro práci na výstavbě dálnice se najímali jak z přilehlých obcí, kdy mohli každý den docházet na pracoviště z domova, tak i z větší dálky, kde ta možnost samozřejmě nebyla. Pro tyto pracovníky se začaly stavět tzv. ubytovací dělnické tábory. Pro každý úsek stavby se počítalo s tím, že bude potřebovat podle délky a objemu prací 300-800 dělníků. Němcům nebylo zatěžko během náboru slibovat vyšší platy, než byly tehdy běžné. (Janda, Lidl, 2011)

Takto výhodné platové podmínky měl v oblasti výstavby pro dělnické profese jen málokterý zaměstnavatel. Němci přetahovali zaměstnance okolními firmám, kterým to způsobovalo problémy. Dělníci totiž často v jejich firmách poukazovali na vyšší mzdu na stavbách dálnice. (Archiv obce Bratčice)

Dělník ubytovaný v dělnických táborech sice musel za stravu a ubytování platit, ale byly to ceny takřkajíc mírné. Kdo byl ženatý a měl více dětí, tomu se vyplácelo ke mzdě navíc tzv. nocležné, jako kompenzace odloučení pracovníka od rodiny. Ostatní dělníci zde ubytování dostávali příplatky pro ženaté a k tomu ještě cestovné. Většina vedoucích pracovníků na stavbě byli Němci. Většina firem si z Německa přivezla zároveň se spoustou strojů a zařízení i jejich odbornou obsluhu. Pokud se jedná o vztahy německých vedoucích k českým podřízeným, byly rozdílné. Pokud se jednalo o Říšské Němce (z původních Německých zemí), tak ti byli podle pamětníků korektní, tzn. vztah nadřízený – podřízený. Pokud ovšem jakoukoli funkci zastával Němec původem ze Sudet (z dřívějšího území Československa), tak byly do vztahů čistě pracovních zanášeny častěji prvky nesnášenlivosti, nadřazenosti a vyvyšování.

V roce 1939 byla zahájena útokem na Polsko 1. září 2. světová válka. Tempo výstavby do tohoto data ohromující se od podzimu toho roku v důsledku těchto událostí snížilo, ale bylo i nadále vysoké.

Dělnické stavební tábory se stavěly podél celé trasy budované dálnice vždy někde poblíž. Byly velmi dobře vybavené celkovým zázemím. Každý tábor měl kuchyň, jídelnu a sociální zařízení. Jídelna mohla sloužit mimo stravování jako místnost pro společné setkávání ubytovaných při společné zábavě nebo jen tak při relaxaci u poslechu rádia, které bylo ve výbavě. WC byla opatřena splachovacími toaletami a na umývárně si každý mohl mimo studené pustit i teplou vodu. (Janda, Lídl, 2011)

Výčet těchto táborů od severu k jihu: dva tábory východně od Lanškrouna, u obce Třebořov, v Moravské Třebové, u Dětrichova u Moravské Třebové, u Rozstání, nedaleko Vísky u Jevíčka, u Městečka Trnávka, u Jevíčka, tábor Borotín, Pamětice, u Bačova, u Mladkova, u Lysic, tábor Potsdam (kat. území Žernovník), tábor Steinbrück (kat. území Žernovník), tábor Vierbrücken I a II (kat. území Hluboké Dvory), tábor Brückenstein (kat. území Hluboké Dvory), tábor u Všechovic, u obce Drásov, u Kuřimi, tábor u dnešní městské části Brno – Bystrc, u dnešní městské části Brno – Kníničky, u městské části

Brno – Žebětín, tábor u Bosonoh, u obce Nebovidy, vzorový tábor u obce Ostopovice, u Želešic, u obce Syrovice, u obce Želešice – tábor II a u Sobotovic.

Další objekty, které se nacházely u stavenišť, byly technické (stavební) dvory. Firmám podílejícím se na výstavbě poskytovaly zázemí. Zde byly většinou umístěny kanceláře vedoucích pracovníků firem, dílenské prostory, garáže stavební mechanizace, sklady např. maziv, pohonných hmot, výtopny parních lokomotiv a sklady uhlí. Jednotlivé firmy disponovaly množstvím stavebních strojů. Dvory se nacházely většinou poblíž lomů. Materiál vytěžený z lomu se naskladňoval ve stavebním dvoře. Odtud se expedoval na stavbu různými způsoby. Většinou na mnoha místech byly zřizovány úzkokolejné stavební drážky a parní lokomotivou byl materiál dopravován na stavbu. V případě nutnosti naskladnit materiál podél stavby vznikly další pomocné dvory. Mimo písku a všeho pro stavbu potřebného materiálu zde vznikaly sklady pro pomocné provozy např. uhlí nejen pro lokomotivy, ale i pro např. rypadla a lokomobily na parní pohon. (Janda, Lídl, 2008, 2011)

Po celé trase bylo vybudováno velké množství mostů, propustků a dálničního tělesa. Jejich výčet je uveden v části terénního výzkumu. Velké mosty, které překlenovaly údolí, se měly zbudovat v Městečku Trnávce přes údolí Pacovky a přes údolí Třebůvky v Linharticích. Na obou byly prováděny přípravné práce, na mostu přes údolí Pacovky se provádělo hloubení základů pro všechny pilíře.

Další velké dálniční mosty měly vzniknout blízko Černé Hory. Tady se dálničnímu tělesu postavil do cesty výběžek Hornosvratecké vrchoviny. Zde se projekt několikrát měnil, ať už z důvodu úpravy trasy nebo konstrukcí mostů. Konečným výsledkem bylo řešení, které mělo překonat údolí říčky Lubé a Dvorského potoka tzv. čtyřmostím. Dálnice byla rozdělena do dvou těles, vzdálenost mezi nimi byla 140 m a mezi nimi by se nacházela přírodní památka „Krkatá bába“. Z důvodu neustálých změn projektu se stavební práce začaly s velkým zpožděním a do ukončení stavby se provedly jen v malém rozsahu.

Dálniční stavba byla pro zaměstnance sice příležitostí k vysokému výdělku, ale ten nebyl zadarmo. Práce zde byla velmi namáhavá a fluktuace dělníků vysoká. Nároční němečtí vedoucí požadovali vždy bezchybnou výkonnou práci. Pokud by se tak nestávalo, mzda byla samozřejmě nižší. Navíc pokud se vyskytovaly častěji nějaké problémy a havarijní stavy, které způsobovaly zbrzdění prací, Němci to v některých

případech považovali za sabotáž. Vyskytovaly se i případy, kdy si pro domnělého sabotéra přijelo gestapo. (Janda, Lídl, 2011)

### **Dálnice Vídeň – Vratislav v útlumové a ukončovací fázi**

Výstavba exteritoriální dálnice od zahájení stavby na jaře 1939 probíhala až do poloviny roku 1941 celkem v obstojném tempu. Jednotlivé úseky nabíhaly do výstavbové fáze v průběhu těchto roků a stavba měla stále prioritu. Němci ale museli poopravit svoje plány, zprovoznit některé úseky již v roce 1940. Německo bylo ve válce, v hospodářství byl od této doby upřednostňován válečný průmysl, do toho určité potíže na některých úsecích jak s projekty, tak se stavební činností. Přišel zákaz novostaveb a v polovině roku 1941 se v Německu přešlo na řízené hospodářství. Dálnicím však byla udělena výjimka. Pracovalo se tedy na ní dále, ale již to byly především práce nutné na možné zakonzervování stavby.

30. dubna 1942 Německo zastavilo všechny stavby v civilním sektoru. Různá hospodářská odvětví se přeorientovala na výrobu pro vojenské účely. Stavba dálnice byla ukončena.

Po zastavení výstavby byla většina ubytovacích dělnických táborů zrušena a v roce 1942 nebo 1943 odstraněna. Ze stavebních dvorů sice byla odvezena většina stavební techniky a mechanizace, nicméně objekty a stavební materiály hlídala až do konce války německá armáda. (Lídl, 2010)

## **4.2 Rekonstrukce vývoje po 2. světové válce**

Druhá světová válka skončila. Nacistické Německo bylo poraženo a tím bylo umožněno znovu obnovit náš samostatný stát. Po šestiletém období Protektorátu Čechy a Morava zůstala na Moravě jako vzpomínka na tyto nelehké časy německá nedokončená dálnice.

Od severu k jihu se po její trase v délce 83 km nacházejí mosty, propustky, zářezy a násypy. Jsou v různém stavu rozestavenosti. Cílová města této dálnice již nejsou německá. Breslau bylo předáno Polsku a Vídeň se stala znovu rakouským hlavním

městem. Hlavní důvod stavby, propojit dvě významná města tehdejší Německé říše, pominul. (Lídl, 2010)

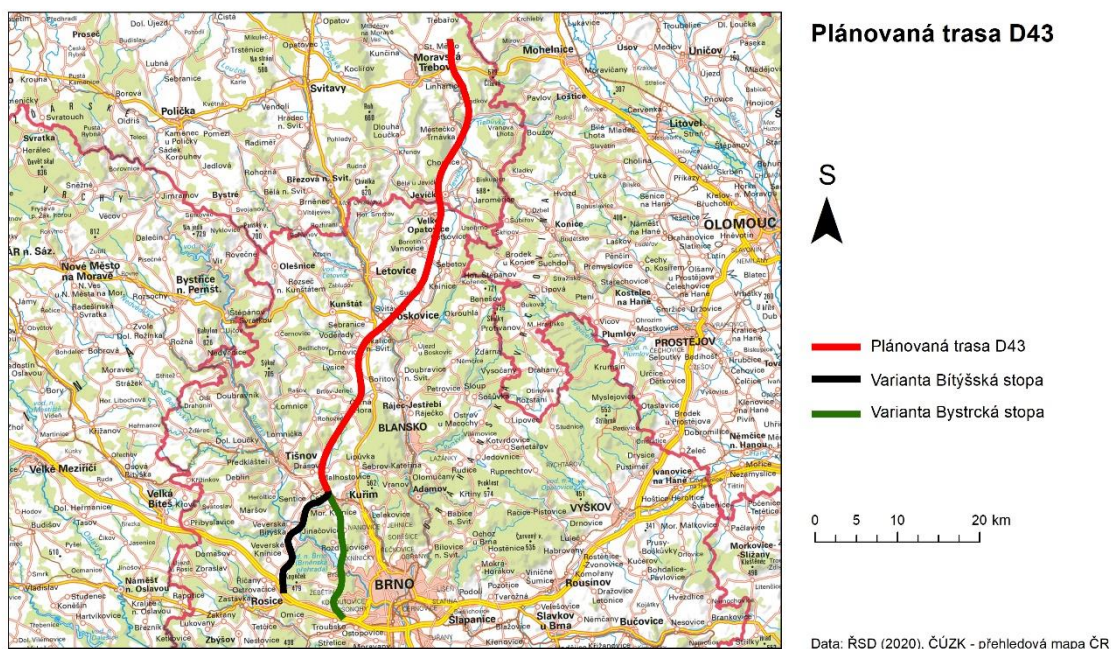
Poválečné Československo nemělo žádnou potřebu, jak z hospodářských, tak především z politických důvodů, tuto stavbu dokončit. Většina zemního tělesa rozestavěné dálnice byla plně, někde částečně, zemědělsky rekultivovaná. Ostatní plochy postupně zarůstaly hustou vegetací.

Jen velmi krátké úseky se v pozdějších letech dočkaly zprovoznění. Dva kilometry u Skalice nad Svitavou (silnice II/150), v Brně – Bystrci jako městská silnice a v úseku Rajhrad – Medlov je zčásti využita pro nynější dálnici D52. Tato dálnice využila čtyři mosty a několik propustků z bývalé stavby za Protektorátu. (Janda, Lídl, 2011)

### **4.3 Možné výhledy do budoucna**

Na trase exiteritoriální dálnice Vídeň – Vratislav v úseku Brno – Moravská Třebová je již delší dobu plánována dálnice. Do 31. prosince 2015 to byla rychlostní silnice R43, od 1. ledna 2016 byly rychlostní silnice převedeny na dálnice a silnice I. třídy. I plánované rychlostní silnice se již začaly plánovat převážně jako dálnice, v tomto případě jako dálnice D43, která má být propojující dálnicí mezi již postavenou dálnicí D1 (v úseku Praha – Brno) a plánovanou ještě nepropojenou dálnicí D35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí. Ke křížení těchto dálnic má dojít u Moravské Třebové.

Dálnice je plánována hlavně z toho důvodu, že dnešní silnice I/43 je v dopravní špičce značně zatížena dopravou. Silnice I/43 je dvoupruhová a kritickými místy jsou hlavně průtahy obcí a úroňové křižovatky, kde dochází ke konfliktním situacím, které způsobuje zvýšená koncentrace dopravy.



Obr. 10 Plánovaná trasa dálnice D43

Plánovaná dálnice D43 je rozdělena celkem do pěti samostatných staveb, které lze stavět nezávisle na sobě. První úsek nese název Troubsko – Kuřim (stavba 4301). Zde jsou v dnešní době posuzovány dvě možné varianty. Jedna z nich je takzvaně Bystrcká stopa, která má vést převážně v historické stopě nedostavěné německé dálnice. Tato trasa má začínat u Troubska, kde se napojí pomocí mimoúrovňové křižovatky na dálnici D1. Dále se má napojit na čtyřproudovou silnici, která byla realizovaná v trase tzv. německé dálnice. U obytné zástavby v Bystrci má být z důvodu snížení hluchnosti vybudován hloubený tunel Bystrc s délkou 1,5 km, za tunelem pak mimoúrovňová křižovatka s napojením na městský okruh Brna. Přes údolí řeky Svatky trasa překoná most a následně má opět pokračovat v trase nedostavěné dálnice. U obce Jinačovice má dojít k vychýlení z původní trasy německé dálnice, aby vedla dále od obce a stejně tak i u obce Moravské Knínice by trasa nevyužívala těleso nedostavěné dálnice. Stavba by byla zakončena na úvarové křižovatce Kuřim.

Druhou variantou je Bítýšská stopa, která se více zamlouvá obyvatelům městské části Bystrc, kteří se obávají zvýšeného hluku z tranzitní dopravy. Tato druhá varianta má být vedena přes Boskovickou brázdou. Začátek této stavby je plánován u Rosic, kde se má spojit s dálnicí D1. Dále pokračuje kolem lesního komplexu, obce Hvozdec a jižně od Veverské Bítýšky. Překonání údolí Svatky má být řešeno estakádou a následný terén

dvěma raženými tunely o celkové délce 1 200 m. Ukončení již stejné jako první varianta. Předběžné zahájení výstavby úseku Troubsko – Kuřim je plánováno na rok 2027.

Druhý úsek Kuřim – Bořitov (stavba 4302) je vedena v nejvyšší možné míře v rozestavěném tělese německé dálnice. První mírné vychýlení z rozestavěného tělesa je při překonání údolí potoka Lubě, kdy dálnice se posouvá vlevo, aby se vyhnula přírodní památce Krkatá bába. Druhé vychýlení z rozestavěného tělesa dálnice je u údolí Býkovky kvůli přírodní památce Čtvrťky za Bořím. Dálnice má být tedy vedena podél rozestavěného tělesa. Předběžné zahájení výstavby úseku Kuřim – Bořitov je plánováno na rok 2027.

Třetí část Lysice/Bořitov – Svitávka (stavba 4303) je, co se týče realizačních příprav, nejdále. V roce 2010 bylo vydáno souhlasné EIA stanovisko a v červnu roku 2019 byla dokončena technická studie a v prosinci téhož roku schválen záměr projektu. Také jsou již známy předběžné termíny pro vydání územního rozhodnutí, stavebního rozhodnutí, vyhlášení výběrového řízení a zahájení stavby v roce 2025. Stavba by měla trvat tři roky. Tento úsek by měl být vybudován jako kapacitní silnice I. třídy o délce 8,3 km. I tento úsek by měl co nejvíce využít rozestavěné těleso dálnice. Součástí tohoto úseku je i etapové ukončení, a to z důvodu časové nejasnosti navazujících úseků. Je možné, že ostatní úseky, které se nyní nazývají a plánují jako dálnice D43, budou také přepracovány na kapacitní silnici I. třídy.

Čtvrtý úsek nese název Svitávka – hranice JM kraje (stavba 4304). Navrhovaný úsek by měl co nejvíce využít rozestavěného tělesa německé dálnice. K vychýlení trasy by mělo dojít u obce Chrudichromy, aby se dálnice oddálila od obecní zástavby a až za ní se opět vrátí do původního rozestavěného tělesa. U Bačova dálnice využije hotový násep, který je v tomto místě nejvyšší z celé délky dálnice, a také využije již dostavěné mosty. Následně dojde opět k malému vychýlení od zástavby obce Sudice. Dále by měly být využity mosty přes Pamětický potok, Drvalovický potok a potok Semič, tyto mosty projdou opravou. Nadjezd polní cesty mezi obcemi Vanovice a Světlá bude nahrazen nově vybudovaným mostem. Kolem Borotína mají být opět využity již dostavěné mosty, včetně mostu, pod kterým byla plánována přeložka železniční trati z Velkých Opatovic do Boskovic. U Velkých Opatovic dojde taktéž k zachování stávajících mostů, kromě aktuálně využívaného nadjezdu na silnici mezi Velkými Opatovicemi a Jevíčkem, zde má být nadjezd nahrazen novou konstrukcí. Centrální komise ministerstva dopravy v roce



2019 jednala o této stavbě, a nakonec nerozhodla o šířkovém uspořádání tahu, a proto zadala požadavek k doplnění tahové studie k jednotlivým variantám navrhovaných kategorií a také k zajištění relevantního průzkumu pro posouzení maximálního využití původně vybudovaného zemního tělesa. Po vypracování bude tahová studie opět předložena na Centrální komisi Ministerstva dopravy ČR. Schválení záměru projektu je plánováno na rok 2023.

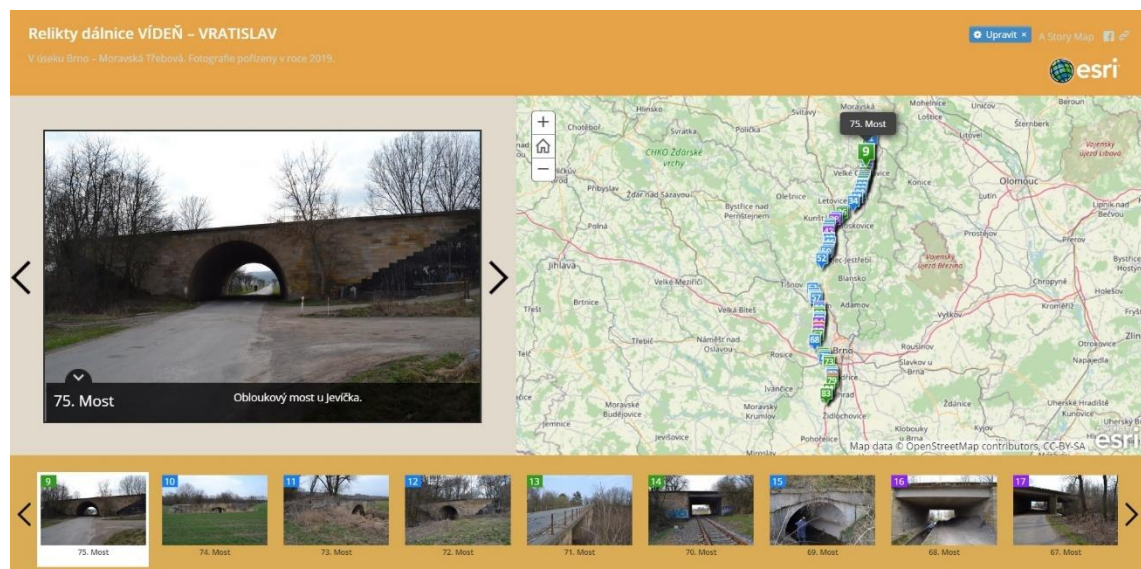
Pátý úsek je hranice JM kraje – Staré Město (stavba 4305). Úsek začíná u hranic Jihomoravského kraje a končí u napojení na plánovanou dálnici D35. O přesné kategorii zatím nebylo rozhodnuto, zda bude budovaná jako dálnice nebo kapacitní silnice I. třídy. Na tento úsek, stejně tak jako na předchozí, zadala Centrální komise Ministerstva dopravy ČR požadavek na doplnění tahové studie k jednotlivým variantám navrhovaných kategorií a také průzkum pro posouzení maximálního využití původně vybudované části zemního tělesa. Trasa začíná u mimoúrovňové křižovatky u Velkých Opatovic, odtud by měla pokračovat ve stopě nedokončené dálnice. Dokončený most přes Malonínský potok a most přes silnici z Jevíčka do obce Smolná mají být zbourány a nahrazeny novým mostem o délce 87 m. Původní křižovatka u Jevíčka nebude podle německé dálnice dokončena s ohledem na vybudovanou křižovatku u Velkých Opatovic. Dálnice by také měla využít již postavený most u křížení silnice z Jevíčka do Zadního Arnoštova.

Poslední dokončený most z nedokončené německé dálnice je most přes polní cestu, tento most by měl být zbourán a nahrazen novým. Německá dálnice by měla dále pokračovat západně od Městečka Trnávka směrem na Linhartice, touto trasou již nová dálnice D43 nepovede z důvodu rozšíření zmíněných obcí. Proto je dálnice plánována východně od Městečka Trnávky směrem na Radkov a Borušov. (Ředitelství silnic a dálnic ČR)

## 5. Aplikace ArcGIS Online relikty exteritoriální dálnice Vídeň – Vratislav

V rámci bakalářské práce byla vytvořena pomocí ArcGIS Online webová aplikace. Je vytvořena pomocí nástroje Story maps (mapy s příběhem). Webové zobrazení se dělí na záhlaví, obsah a zápatí. V záhlaví je uveden název vytvořené mapy s příběhem, ale také logo společnosti Esri a tlačítka umožňující sdílení tohoto příběhu pomocí webového odkazu stránky či na facebookový profil. Uprostřed zobrazené stránky je obsahová část, kde v levé části se zobrazují textem komentované fotografie, které byly pořízeny v rámci terénního výzkumu. K jednotlivým snímkům byly pomocí programu Zoner Photo Studio X přidány do EXIF (formát metadat) GPS souřadnice jejího pořízení, proto se v pravé části obrazovky tyto body zobrazují na mapě. Jako podkladová mapa slouží OpenStreetMap. Ve spodní části je zápatí, kde se zobrazují náhledy jednotlivých snímků jako ve filmovém pásnu.

Odkaz na webovou aplikaci: <https://arcg.is/nvTzn>



**Obr. 11** Webová aplikace Relikty dálnice VÍDEŇ – VRATISLAV

**Zdroj:** SEDLÁK. *Relikty dálnice VÍDEŇ – VRATISLAV* [online]. [cit. 21.4.2020]. Dostupný na WWW: <https://arcg.is/nvTzn>

## 6. Závěr

V rámci bakalářské práce byl zmapován cca 74 kilometrů dlouhý úsek od okolí Brna po Moravskou Třebovou. Na základě studia archivních mapových podkladů, odborné literatury a kontaktem s lidmi, kteří se zajímají o tuto stavbu, se podařilo shromáždit informace k celkem 83 objektům. Jedná se o 52 mostů a 31 propustků.

Jedním z výstupů bakalářské práce je vizualizace výsledků v podobě interaktivní mapy s příběhem. Aplikace byla vytvořena v ArcGIS Online softwaru a detailně přibližuje jednotlivé objekty pomocí mapy a fotografií s komentářem.

V současné době je využito jen cca 5 kilometrů, zbytek rozestavěného dálničního tělesa je zarostlý vegetací či rozoráno. V okolí mostů či propustků se také často vyskytují černé skládky. Na mostech lze pozorovat různé stupně rozestavěnosti od základů až po hotové mosty. Jen málo z nich je v dnešní době využíváno. Využité mosty mají především funkci mostu pro přejezd zemědělské techniky.

Již delší dobu je v plánu vybudovat propojení mezi Brnem a Moravskou Třebovou, přesněji propojení dálnice D1 u Brna s budoucí dálnicí D35 u Moravské Třebové. Dříve bylo toto propojení plánováno jako rychlostní silnice R43. Od roku 2016 se však všechny rychlostní silnice převedly na dálnice nebo silnice I. tříd, a to i plány, v tomto případě dálnice D43. Není ještě přesně dáno, zda dálnice povede přesně v původním koridoru exteritoriální dálnice. V roce 2019 vznikl další návrh tuto komunikaci nestavět jako plánovanou dálnici, ale jako kapacitní silnici I. třídy. (Ředitelství silnic a dálnic)

## 7. Summary

This bachelor thesis is called The relics of the Vienna – Wrocław motorway in the section Brno – Moravská Třebová. The work aims are to map and inventory the preserved relics of the extraterritorial motorway Vienna – Wrocław and prepare an online interactive map output focused on mapped relics. As part of the field research, approximately 80-kilometer-long section was mapped. Based on the study of archival map materials and professional literature, it was possible to gather information on a total of 83 objects. There are 52 bridges and 31 culverts.

At present only about 5 kilometers are used, the rest of the motorway is overgrown with vegetation. There are also often black dumps around bridges or culverts. Bridges are in various stages of construction.

It has been planned to build a connection between Brno and Moravská Třebová. Connection of the D1 motorway near Brno with the future D35 motorway near Moravská Třebová. Previously this connection was planned as the R43 expressway, today as the D43. It is not yet determined whether the motorway will run exactly in the original corridor of the extraterritorial motorway. In 2019 a proposal was made not to build this road as a planned motorway but as a first-class capacity road.

## 8. Zdroje

AILSBY, Christopher. *Třetí říše den po dni*. Praha: Naše vojsko, 2013. ISBN 978-80-206-1347-9.

JENČÍK, Milan. *Zdivočelé Sudety: nový pohled na dramatický rok 1938*. Praha: Mladá fronta, 2018. ISBN 978-80-204-4952-8.

ČAPKA, František a Jitka LUNEROVÁ. *Tragédie mnichovské dohody: skutečná fakta a odhalené mýty*. Brno: Computer Press, 2011. ISBN 978-80-251-3376-7.

JANDA, Tomáš a Václav LÍDL. *Německá průchozí dálnice: I. díl – Severní úsek* [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2008 [cit. 2019-12-26].

JANDA, Tomáš a Václav LÍDL. *Německá průchozí dálnice: II. díl – Jižní úsek* [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2011 [cit. 2019-12-26].

JANDA, Tomáš. *Stručná historie Německých dálnic* [online]. 2002 [cit. 2020-04-26]. Dostupné z: [www.dalnice.com](http://www.dalnice.com)

JANDA, Tomáš a Václav LÍDL. *Stavby, kterým doba nepřála: Výstavba dálnic v letech 1938–1950 na území Čech a Moravy* [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006 [cit. 2020-01-26].

JANDA, Tomáš. *Německé dálnice na území ČR* [online]. 2003, 7. 1. 2003 [cit. 2020-01-26]. Dostupné z: [www.dalnice.com](http://www.dalnice.com)

*Zavedení jízdy vpravo v roce 1939* [online]. 2008, 30. 3. 2008 [cit. 2020-01-26]. Dostupné z: [www.fronta.cz](http://www.fronta.cz)

LÍDL, Václav a kolektiv. *Silnice a dálnice v České republice* [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2010, 2010 [cit. 2020-02-26].

*Dálnice D43: Troubsko – Kuřim* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2020 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: [https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/487/infoletak\\_d43-troubsko-kurim.pdf](https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/487/infoletak_d43-troubsko-kurim.pdf)

*Dálnice D43: Kuřim – Bořitov* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2020 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: [https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/489/infoletak\\_d43-kurim-boritov.pdf](https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/489/infoletak_d43-kurim-boritov.pdf)

*Dálnice D43: Lysice/Bořitov – Svitávka* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2020 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: [https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/490/infoletak\\_d43-lysice-boritov-svitavka.pdf](https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/490/infoletak_d43-lysice-boritov-svitavka.pdf)

*Dálnice D43: Svitávka – hranice JM kraje* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2020 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: [https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/488/infoletak\\_d43-svitavka-hranice-kraje.pdf](https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/488/infoletak_d43-svitavka-hranice-kraje.pdf) <http://d43.cz>

*Dálnice D43: Hranice JM kraje – Staré Město* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2020 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: [https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/499/infoletak\\_d43-hranice-kraje-stare-mesto.pdf](https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/499/infoletak_d43-hranice-kraje-stare-mesto.pdf)

Vládní nařízení č. 309/1938 sb. Z.A.N., O některých opatřeních souvisejících se zřízením průběžné automobilové silnice Vratislav – Brno – Vídeň. Dostupné z: [www.evravo.cz/vyhledani-aspi/](http://www.evravo.cz/vyhledani-aspi/)

*ArcGIS Online* [online]. Praha: ARCDATA PRAHA [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/arcgis/webovy-gis/arcgis-online/jak-zacit>

Národní archiv leteckých měřických snímků. *ČÚZK* [online]. Český úřad zeměměřický a katastrální [cit. 2019-01-28]. Dostupné z: [https://lms.cuzk.cz/lms/lms\\_prehl\\_05.html](https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_05.html)

Geocaching. *Geochaching* [online]. Seattle: Groundspeak [cit. 2020-01-25]. Dostupné z: <https://www.geocaching.com/play/search>

Wiki.geocaching.cz2. *Geochaching* [online]. 2020 [cit. 2020-01-25]. Dostupné z: <https://www.geocaching.com/play/search>

*TP-232 Propustky a mosty malých rozpětí* [online]. Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, 2012 [cit. 2020-04-22]. Dostupné z: [https://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwii\\_LaJhYfpAhW1qHEKHRucCWQQFjAAegQIAxAB&url=http%3A%2F%2Fwww.pjpk.cz%2FviewFile.asp%3Ffile%3D5080&usq=AOvVaw3xN9S4A3XORR3UQr5T-3u5](https://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwii_LaJhYfpAhW1qHEKHRucCWQQFjAAegQIAxAB&url=http%3A%2F%2Fwww.pjpk.cz%2FviewFile.asp%3Ffile%3D5080&usq=AOvVaw3xN9S4A3XORR3UQr5T-3u5)

*Konstrukce a dopravní stavby: Konstrukce – základní typy konstrukcí konstrukční řešení staveb, mosty* [online]. Vysoké učení technické, Fakulta stavební [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: <http://lences.cz/domains/lences.cz/skola/subory/Skripta/BO01-Konstrukce%20a%20dopravni%20stavby/Konstrukce%20a%20dopravni%20stavby%200%20M02-Konstrukce%20II%20-%20zakladni%20typy%20konstrukci,%20konstrukcni%20reseni%20staveb,%20most.pdf>

Moravský zemský archiv v Brně, Zemský úřad Brno – Průběžná automobilová silnice Vratislav – Brno – Vídeň. Informativní jednání se zástupci obcí, vyvlastnění pozemků 1939–1941, Kart. 8809

SOKA Brno–venkov, Archiv obce Bratčice–Pamětní kniha obce Bratčice II. 1939–1974, inv. č. 22, strana 36–37

## **9. Seznam elektronických příloh**

Příloha 1: Katalog objektů dálnice Vídeň – Vratislav