

Do Evropy podle

TINA

,nebo podle

ÚHA

?

Posouzení Potřeb Dopravní Infrastruktury
(**T**ransport **I**nfrastructure **N**eeds **A**ssessment)

na území kandidátských států EU
ve střední a východní Evropě,

nebo další „postupné naplňování závěrů z roku 1974“
„postupným“ ožíváním historické stopy „Hitlerovy dálnice“
v územním plánování

Útvaru Hlavního Architekta Magistrátu města Brna ?

ZPRÁVA O STAVU
územního plánování v městě Brně a brněnském regionu
z hlediska

HARMONIZACE
dopravní politiky ČR s EU / TINA

Ing. arch. Karel Bystřičan
duben 2002

*Dnešní vedoucí úředníci z Útvaru si musí dobře pamatovat, že schválili **MAGISTRÁLU**, což je unikátní řešení, za které nikdo nenese zodpovědnost...*

(z nejmenovaného článku nejmenovaných pražských kolegů v nejmenovaném odborném tisku - „před mnoha lety“)

29. října 1993 Evropská rada stanovila v Kodani jednoznačné podmínky pro všechny země, které se uchází o členství v Evropské unii. K nim patří mimo jiné **„schopnost vyrovnat se s konkurenčními tlaky a tržními silami v Unii a schopnost převzít závazky z titulu členství“**. K prvořadým aspektům pro posuzování „Projektů společného zájmu“ se zařadila

KONFRONTACE
míry **PRIORITY** v evropské dopravní infrastruktuře
s mírou **ZÁVAZNOSTI** v územně plánovací dokumentaci
(dříve pořízené v jednotlivých kandidátských zemích).

Různými zájmy motivovaná, subjektivně podbarvená a místy až úsměvně diletantská polemika na téma: **R43 - polní cesta, transevropská dálnice... nebo „všechnomožné dohromady?“** slaví letos svoje osmé výročí.

Chronické nezvládnání aktuální problematiky **„jasně definovaných priorit nové Evropy“** v konfrontaci s **„lokálními představami o závaznosti dříve učiněných správných závěrů“** začíná dosahovat nebezpečně akutního stádia...

„Zpráva o stavu územního plánování v městě Brně a brněnském regionu z hlediska harmonizace dopravní politiky ČR s EU / TINA“ nebyla nikdy nikým oficiálně objednána...

PROTO JSEM JI VYPRACOVAL
autor

OBSAH:

- Hlava I: (1918 -1938)**
období „první (předmnichovské) republiky“
- Hlava II: (1938 -1939)**
období „druhé (pomnichovské) republiky“
- Hlava III: (1939 -1945)**
období „Protektorátu Bohmen und Mahren“
- Hlava IV: (1945 -1948)**
historické mezidobí „od Osvobození k Únoru“
- Hlava V: (1948 -1960)**
historické mezidobí „utuzování přátelství se SSSR“
- Hlava VI: (1960 -1968)**
historické mezidobí „uvolňování v šedesátých letech“
- Hlava VII: (1969-1989)**
historické mezidobí „od normalizace ke konečnému úpadku“
- Hlava VIII: (1990 - 1992)**
historické mezidobí „porevolučního chaosu“
- Hlava IX: (1. ledna 1993)**
okolnosti vzniku nového státu - České republiky
- Hlava X: (červen 1993 - listopad 1994)**
okolnosti pořízování územního plánu města Brna 1994
- Hlava XI: (10. listopadu 1993)**
změna dopravní koncepce státu RVHP/EU
- Hlava XII: (po přijetí dopravní koncepce ČR v roce 1993)**
aktivity Evropské unie
- Hlava XIII: (po schválení „nového“ územního plánu města Brna 1994))**
„lidský faktor zodpovědných orgánů“ v konfrontaci s dnešní objektivní realitou
- Hlava XIV: („do Evropy podle TINA nebo podle ÚHA ??)**
HODNOCENÍ FAKTŮ

PŘÍLOHY:

- 1/ Období „první (předmnichovské) republiky“
(vyhledávání trasy první Československé dálnice)
- 2/ Období „Protektorátu Bohmen und Mahren“
(nadiktování trasy tzv. „Hitlerovy dálnice“)
- 3/ Období „Československé socialistické republiky“
(koncepce dálniční sítě členského státu RVHP)
- 4/ Období „České republiky“
(koncepce sítě komunikací dálničního typu pro „přibližování k EU“ /1993)
- 5/ Cílový stav sítě TINA v roce 2015
(„Závěrečná zpráva TINA / říjen 1999)
- 6/ Přečodný stav sítě TINA v roce 2010
(„Závěrečná zpráva TINA / říjen 1999)
- 7/ prognóza „Intenzity dopravy v roce 2015“ / Ministerstvo dopravy a spojů ČR / 1998

Hlava I.
období „první (předmnichovské) republiky“
(1918 -1938)

Skončila I. světová válka. Formálně přežívající dualistický státní útvar Rakousko-Uhersko se konečně rozpadl. O jeho okrajová území se podělily Jugoslávie, Polsko, Rumunsko a Itálie. Současně vznikly v centru Evropy tři nové nástupnické státy: německy mluvící (zmenšené) Rakousko, maďarštinou homogenní (zmenšené) Maďarsko a vícenárodnostní (nově vymezené) **ČESKOSLOVENSKO**.

1/ „S ohledem na novou politickou, kulturní a hospodářskou orientaci bylo třeba pomýšlet na přebudování celé silniční sítě především pro vnitřní potřeby státu...“

(Dálnice v Československu/ Ředitelství dálnic Praha/ 1970)

2/ 16. dubna 1919 byly „... sloučeny město Královo Pole a obce Žabovřesky, Jundrov, Horní Heršpice, Komárov, Židenice, Maloměřice, Černovice, Husovice, **Komín**, Bohunice, Obrňany, Juliánov, Medlánky, Řečkovice, Kamenný mlýn, Kohoutovice, Lískovec, Slatina, Dolní Heršpice, Přizřenice, Tuřany a Ivanovice s celým katastrálním obvodem se zemským městem Bmem...“

(Bměnská architektura 1919-1928/Zdeněk Kudělka/ 1970)

Odborníci si uvědomovali, že o dalších směrech rozvoje územně zvýrazněného celku bude rozhodovat především...

„... neobyčejně příhodná zeměpisná poloha města. Nemohla-li sama postačit k tomu, aby se Brno stalo hlavním městem nově vzniklého státu, měla zásadní význam pro... vývoj Brna jako prvořadého dopravního uzlu a hospodářského centra.“

(Bměnská architektura 1919-1928/Zdeněk Kudělka/ 1970)

3/ „Stálý růst automobilové dopravy ukazoval již kolem roku 1930, že bude třeba, kromě nejn nutnějších rekonstrukcí starých silnic, pomýšlet také na stavbu speciálních automobilových silnic, jaké v té době již stavěli v Itálii a Německu... Byl by to rychlý spoj západních a východních prostorů země a komunikační páteř pro napojení přilehlých oblastí hospodářských a průmyslových... a zároveň by umožnil napojení na mezinárodní síť dálkových silnic kontinentu.“

(Dálnice v Československu/ Ředitelství dálnic Praha/ 1970)

Koncepční přístup k vyhledávání trasy první československé dálnice je charakterizován čtyřmi návrhy z druhé poloviny třicátých let minulého století (VIZ PŘÍL. Č. 1):

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

1/ „Projekt pro stavbu vodního díla u obce Kníničky byl... zpracován již za Rakousko-Uherska a místní obyvatelé s ním byli seznámeni...“

2/ Od vzniku Československa byla v Kníničkách a vlastně v celé předpokládané zátopové oblasti vyhlášena stavební uzávěra...“

(Bměnská architektura 1919-1928/Zdeněk Kudělka/ 1970)

Koncem dvacátých let přípravné práce vrcholily. 18. března 1929 byl vydán vodopravní výměr a stavba přehrady se stává realitou.

3/ „Dlouhodobou překážkou stavby byl výkup 270 ha pozemků ležících v zátopě projektované přehrady, avšak provedením pozemkové reformy bylo umožněno opatření kompenzační pozemky...“ (Bměnská přehrada a lidé kolem ní/Moslav Šlezinger/1998)

V roce 1936 došlo k zahájení stavebních prací.

B/

severo-jihní dopravní osa:

Na úrovni města Brna „... šlo o řešení vnitroměstské i průběžné (dálkové) komunikace... Komunikační páteří se měl stát široký bulvár, který se napojoval na Palackého třídu...“

(Bměnská architektura 1919-1928/Zdeněk Kudělka/ 1970)

Hlava II.
období „druhé (pomnichovské) republiky“
(1938 -1939)

30. září 1938 přijala československá vláda mnichovský diktát. Následujícího dne bylo přijato ultimatum polské vlády ve věci Těšínska. 2. listopadu (po vídeňské arbitráži) byly jižní oblasti Slovenska odstoupeny Maďarsku. Území našeho státu (předtím nejrozsáhlejší v celé jeho historii) se rázem zmenšilo....

1/ V souvislosti se zabráním Sudet, Těšínska a jižních oblastí Slovenska byl Velitelství stavby dálkových silnic při Ministerstvu národní obrany (již 5. listopadu 1938) předložen předběžný návrh celé trasy, spolu s návrhem „okružní dálnice kolem města Prahy“, do níž měly dálnice směřující k Praze ústít. Vláda souhlasila (ještě v prosinci) s ohledem na prudce se zhoršující mezinárodní situaci.

2/ „Československá dálnice“ měla být urychleně vybudována na trase: z Prahy přes Brno - Žilinu - Košice až na východní hranice státu. Teprve tato „strategická“ verze se zabývala nejkratším spojením mezi dvěma největšími městy ČSR - hlavním městem Prahou a zemským městem Brnem.

Zatímco „první republika“ trvala dvacet let, „druhá“ nepřežila ani půl roku. 14. března 1939 slovenský sněm odhlasoval vytvoření Slovenské republiky, Maďarsko zabralo Podkarpatskou Rus a prezident Hácha odjel do Berlína kapitulovat.

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

„Ještě do konce roku (1938) byly plně odstraněny následky letní povodně a stavba se opět rozběhla... v prvních měsících roku (1939) věnována značná pozornost možnému příchodu velkých jamích vod...“ (Brněnská přehrada a lidé kolem ní/Moslav Šlezinger/1998)

B/

severo-jihní dopravní osa:

1/ Oficiální návrh Německa na zřízení říšského celního koridoru v nejužším místě okleštěné Moravy (v délce cca 85 km) pro vybudování dálnice Breslau - Wien (KOLEM Brna) byl z hlediska bezpečnosti státu nekompromisně odmítnut. Vysoce kapacitní dopravní koridor měl být realizován výhradně za peníze německé strany a byla zde i možnost bezplatného používání vozidly „hostitelské“ země.

2/ Severo-jihní dálnice přes území ČSR měla propojit systém dálnic na území východního Pruska a Slezska s dálnicemi na území Rakouska (německy mluvící oblasti) v souvislosti se záměrem budoucího „**ROZŠÍŘOVÁNÍ** Velkoněmecké říše“.

3/ Brněnským dopravním odborníkům stále ještě šlo pouze „... o řešení vnitroměstské i průběžné (dálkové) komunikace... Komunikační páteř se měl stát široký bulvár, který se napojoval na Palackého třídu...“ (Brněnská architektura 1919-1928/Zdeněk Kudělka/ 1970)

Do 15. března 1939 !

Hlava III.
období „Protektorátu Bohmen und Mahren“
(1939 -1945)

15. března 1939 byly i zbytky Čech a Moravy „začleněny“ do Velkoněmecké říše a doslova přes noc se „i u nás“ začíná jezdit vpravo...

2. května 1939 byla zahájena stavba torza původní záměru „Československé dálnice“ na západο-východním směru (VIZ PŘÍL. Č. 2). Zásahem zkušených německých specialistů byla ovšem změněna celá řada návrhových prvků. V souladu s parametry dálničních sítí západně, severně i jižně od „našeho“ území se návrhová rychlost pro jejich odvozování zvýšila ze 120 na 160 km/hod.

Postupně došlo k rozpracování několika úseků, o celkové délce asi 78 km. Na nich se pokračovalo do května roku 1941, kdy byly práce přerušeny a krátce nato zcela zastaveny.

S příchodem německých vojsk se i Brno podřídilo jednotné rozvojové myšlence - „vše pro NĚMECKO“, zejména s ohledem na svůj významný průmyslový/zbrojní potenciál.

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

1/ „Rušné dějinné události roku 1939 neměly na postup prací zásadní vliv. I když samozřejmě z počátku nebylo jasno, co se bude dít, stavba pokračovala bez přerušení...“

(Brněnská přehrada a lidé kolem ní/Mloslav Šlezinger/1998)

Vodní dílo Kníničská (podle jména zatopené obce) přehrada bylo uvedeno do plného provozu v roce 1940.

2/ „Údolní přehrada na řece Svatce... (byla) postavena za účelem: zachycení a zmenšení letních a zimních povodní..., získání vodní síly na přehradě, získání vody pro užitkový a pitný vodovod Velkého Bma, zvětšení normálního průtoku vody pod přehradou (pro) větší rozředění splašků městské kanalizace a zavodnění luk a zahrad podél Svatky u Rajhradu“

(Brněnská přehrada a lidé kolem ní/Mloslav Šlezinger/1998)

B/

brněnský fenomén „**HITLEROVA DÁLNIČE**“:

Již 11. dubna 1939 zahájila firma Reichsautobahngesellschaft intenzivní práce na stavbě severo - jižní dálnice Breslau - Wien, jejíž realizace nebyla uvnitř bývalého Československa donedávna vůbec připouštěna (VIZ PŘÍL. Č. 2).

1/ Aniž by „u nás v Brně“ bylo s něčím podobným **PŘEDEM** počítáno, doslova „přes noc“ se „v příměstském území - bezprostředně navazujícím okolí města“ objevila jaksi navíc další dálnice (dokonce významnější a „v **PŘÍČNÉM** směru“).

2/ Trasa dálnice byla k Brnu přivedena z Kladské kotliny (dnešní Polsko) Boskovickou brázdou, protínající od severu k jihu celé území protektorátní Moravy. Před vrchem Čebínka němečtí odborníci trasu odklonili k přesnějšímu směřování na Vídeň, do široké **MEZERY** mezi Brnem - **Komínem** (západní hranicí tehdejšího velkoměsta) a právě dokončovanou **hrází Kníničské přehrady**.

3/ Celých 320 km mělo být zprovozněno do konce roku 1940. Práce se však brzy začaly zpomalovat v důsledku vývoje situace na frontách. 30. dubna 1942 všechny práce definitivně skončily.

4/ Historická stopa tzv. „**HITLEROVY DÁLNIČE**“ se zapsala do krajiny mezi Městečkem Trnávka (u Moravské Třebové) a obcí Ledce (poblíž Hrušovan u Brna). Těchto 85 km odpovídá délce průchodu územím Mahren, protektorátního zbytku Moravy.

5/ Historicky první dálniční **KŘÍŽOVATKA** na území střední Evropy („od Chebu po Mukačevo“) byla naplánována do prostoru **jihozápadně od Brna**, do jeho **BLÍZKOSTI**...

Hlava IV.
historické mezidobí „od Osvobození k Únoru“
(1945 -1948)

9. května 1945 skončila i pro nás II. světová válka. Následující den byla v Praze ustavena vláda Národní fronty Čechů a Slováků (území státu přišlo o Podkarpatskou Rus, ale Slovensko se vrátilo“).

V říjnu byl vydán dekret o znárodnění dolů, hutí, těžkého průmyslu a peněžnictví. V červenci 1946 se stal předsedou vlády Klement Gottwald a týden poté Ústavodárné národní shromáždění schválilo „Budovatelský program“...

Ve stejné době se konala konference západoevropských států o tzv. Marshallově plánu - již bez účasti SSSR a jeho satelitních států.

Následovalo už jen všestranné posilování vlivu SSSR na jím obsazeném území střední Evropy...

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

„Po válce ovlivnila přehrada podstatnou měrou život v Bystrci. Přehradní jezero se stalo velmi ATRAKTIVNÍ... (Dějiny Bystrce-od nejstaršího osídlení k socialistické přítomnosti a budoucnosti/1973)

B/

brněnský fenomén „**HITLEROVA DÁLNIČE**“:

1/ Po skončení války ustala se zastavením stavebních prací na dálnici i studijní činnost v oboru dálnic.... (Dálnice v Československu/Ředitelství dálnic Praha/1970)

2/ Rozestavěná trasa „Hitlerovy dálnice“ byla v roce 1946 formálně převzata k eventuálnímu dokončení jako potenciální silniční OBCHVAT města Brna (v jeho tehdejší velikosti).

Hlava V.
historické mezidobí „utuzování přátelství se SSSR“
(1948 -1960)

„Únor 1948“ odstartoval v Československu čtyřicetileté období budování socialismu po jednotlivých „pětiletkách“ (po první - „dorovnávací dvouletce“). V lednu 1949 následovala dohoda o vytvoření RVHP. V květnu 1955 (závěrem I. pětiletky) byla podepsána Varšavská smlouva...

V roce 1949 začal proces formování NATO, trvající až do roku 1955. V březnu 1957 byla v Římě podepsána smlouva o vzniku EHS (Evropského hospodářského společenství), pravého opaku RVHP za „železnou oponou“...

1/ Uprostřed procesu rozdělování Evropy na „Východ“ a „Západ“ byla v roce 1950 dohodnuta **SÍŤ „mezinárodních silnic E“**, která měla zajišťovat jednotný pohled na dopravní infrastrukturu Evropy jako f u n k č n ě propojeného celku. S výjimkou německých dosud nebyly v provozu žádné dálnice, písmenem „E“ (evropská) byly tedy označeny stávající „význačné“ silnice jednotlivých států.

Podle této dohody (AGR) byly nejvýznamnější (trans-evropské) tahy označeny:

- dvoumístnými čísly:

- s nulou na konci pro směry východ-západ
- s koncovou pětkou sever-jih
- jiné „koncovky“ označily významné diagonální směry.

Území ČSR tak bylo protnuto dálkovými trasami E50 (východ-západ), E55, E65, E75 (sever-jih) a E67 (bilaterální diagonála Praha-Varšava).

- Trojčífernými čísly byly označeny doplňující tahy nižšího významu (n. př. E461 Vídeň - Brno - Hradec Králové, nebo E462 Brno - Olomouc - Český Těšín - Krakov).

2/ Následně došlo na území států RVHP k zvláštnímu separátnímu jevu - byly definovány tzv. **významné mezinárodní tahy „T“**, ne vždy směřující nejkratší cestou k cíli.

Ze sítě silnic RVHP (koordinovaných s AGR) na území ČSR „nabyla největšího významu“ tranzitní trasa „T4“ (Rostock-Berlín-Praha-Brno-Bratislava-Budapešť), objížďka „železné opony“ po vnitřní straně RVHP. Trasa byla sestavena kombinací fragmentů E55, E50/E65, E65 a E75.

3/ „... po rozhodnutí XI. sjezdu KSČ o zahájení výstavby dálnice napříč republikou vypracovalo Středisko pro rozvoj silnic a dálnic v roce 1958 výhledovou studii dostavby od roku 1938 rozpracované dálnice Praha - Jihlava - Brno...“ (rok poté byly) ... „vládním usnesením 972 z listopadu 1959 schváleny zásady nové koncepce rozvoje dálniční sítě...

Odhad budoucího vývoje silniční dopravy, zejména růstu intenzity dopravy a její skladby, je nejdůležitějším podkladem pro plánování rozvoje silnic. Odhad vychází... z politicko - hospodářských podmínek vývoje SOCIALISTICKÉ společnosti...

(Dálnice v Československu/Ředitelství dálnic Praha/1970)

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

1/ 23. května 1948 byla dána do provozu prodlužující linka elektrické dráhy z Brna do Bystrce, blíže k přehradě...

2/ „Kníničská přehrada a zoologická zahrada jsou dvě oddychová místa Brňanů. Aby mohlo město vykonávat na obě tato zařízení přímý vliv, bylo přikročeno k velkorysým úpravám katastrálního území města, do něhož byla celá **oblast přehrady** (1. července 1957) **přičleněna...**“ (ještě bez obcí Bystrc a Kníničky).

(Dějiny Bystrce-od nejstaršího osídlení k socialistické přítomnosti a budoucnosti/1973)

B/

brněnský fenomén „**HITLEROVA DÁLNIČE**“:

Trasa zůstává „v evidenci“ jako potenciální silniční **OBCHVAT** města Brna.

Hlava VI.
historické mezidobí „uvolňování v šedesátých letech“
(1960 -1968)

V dubnu 1960 byl schválen zákon o nové územní organizaci s deseti kraji. V červenci byla schválena nová socialistická ústava a stát byl přejmenován na Československou socialistickou republiku (ČSSR)... Počátkem dubna 1963 ÚV KSČ jedná o nápravě porušování zákonnosti...

„Svou vlast máme v centru Evropy. Leží na křižovatce dějin kultury i cest. Je proto v zájmu státu včas splnit všechny podmínky, které umožňují co nejúčinněji těžit z výhod této křižovatky pro stálý růst hospodářského i politického významu republiky. Poměrně malá rozloha státu v poměru k ploše kontinentu by mohla způsobit, že by nás hlavní mezinárodní doprava obešla, kdybychom neměli v potřebné době silniční síť tak dokonalou, aby umožňovala plynulou a rychlou dopravu... (Dálnice v Československu/Ředitelství dálnic Praha/1970)

1/ Výběr silničních tahů k zařazení do historicky prvního návrhu dálniční **SÍTĚ** na území našeho státu byl proveden **V SOULADU** s platnou „**Mapou mezinárodních silnic členských států RVHP**“. Bylo přijato

„Usnesení vlády Československé socialistické republiky z 10. dubna 1963 č. 86, o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací“ ...

2/ ... které se na dlouhou dobu stává východiskem pro „plánování“ **BUDOUCÍHO dopravního významu jednotlivých tahů** (například **vnitrostátní D1 Brno - Svitavy / s pomocí D35 umožní do konce VIII. pětiletky dálniční spojení „z Brna až do Hradce Králové“**).

(VIZ PŘÍL. Č. 3)

Pokus o „socialismus s lidskou tváří“ při respektování základních pravidel tržního hospodářství skončil definitivně „v srpnu 1968“.

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

1/ V květnu 1960 byly sloučeny obce **Bystrc** a **Kníničky** a následně také připojeny k Brnu (po oblasti **Kníničské přehrady** v roce 1957). Přehrada se stala se vším všudy **BRNĚNSKOU**).

2/ „**Bměnská přehrada** neplní jen hospodářské a vodohospodářské úkoly, ale má velký význam pro zdraví obyvatel průmyslového Brna. Vyhledávají ji desetitisíce lidí, aby tu strávili na čerstvém vzduchu, či ve vodě chvíle svého volna.“

3/ **Snadná dostupnost je pro Brňany velkou výhodou...**“

(Dějiny Bystrce-od nejstaršího osídlení k socialistické přítomnosti a budoucnosti/1973)

B/

brněnský fenomén „**HITLEROVA DÁLNIČE**“:

1/ Rozšířením Brna směrem na západ se **původní idea OBCHVATU**“ (okupovaného cizího města - opět doslova „přes noc“) změnila na **DÁLNIČNÍ PRŮTAH intravilánem druhého největšího města socialistického státu...**

2/ Z hlediska prognóz budoucího mezinárodního provozu **nejméně významný tah** celé sítě (D1 Brno-Sebranice-Svitavy) byl naplánován tak, aby jeho jižní polovina (necelých 40 km Brno-Sebranice) se dostala do „souladu se záměrem **VYUŽITÍ tras ROZESTAVĚNÝCH** za II. světové války“ (včetně **8 km NA ÚZEMÍ MĚSTA BRNA**).

Hlava VII.
historické mezidobí „od normalizace ke konečnému úpadku“
(1968 -1989)

„O výstavbě nového obytného souboru v Bystrci bylo rozhodnuto radou Národního výboru města Brna koncem roku 1970. Již v roce 1971 zpracoval kolektiv projektantů... podrobný územní plán obytného souboru, s jehož realizací se započalo v téže roce. Projektová dokumentace byla zpracována v mimořádně krátkých termínech...“

1/ Aby měl celý zastavěný areál dobré životní podmínky, plánuje se převedení dálkové dopravy na levý břeh Svratky... Tím by získalo bydlení v Bystrci velké výhody, KLID. Bystrcký areál má pojmout do roku 1981 35 000 obyvatel...“

(Dějiny Bystrce-od nejstaršího osídlení k socialistické přítomnosti a budoucnosti/1973)

2/ „Územní rozhodnutí č. 24 (z roku 1971) o umístění výstavby sídliště Bystrc I-VII stavba“ je souhlasným vyjádřením s podmínkou „...aby většina obytných místností u vícepokojových bytů, jednopokojové byty a svobodámy byly orientovány na stranu od komunikací odvrácenou...“

(K památkám na „zlaté časy politicky úkolovaného plánování“ patří rovněž dobře známé „Kocourkovské chodníky“ v sídlišti Bystrc - s řadou sloupů veřejného osvětlení právě uprostřed...)

3/ V této době bylo schváleno také „využití rozestavěného stávajícího tělesa staré dálnice Vratislav-Vídeň“ k „propojení Bystrc-Kohoutovice v trase dálnice D43“, zdůvodněné „rozsáhlou BYTOVOU výstavbou sídliště Bystrc I a Bystrc II a REKREAČNÍ dopravou na přehradu“ s tím, že:

„Jeví se DO BUDOUCNA použití této komunikace jako severojižní tangenty po západním okraji města v **PROPOJENÍ až NA DÁLNICI D1 Praha-Brno-Bratislava...“**

(Územní rozhodnutí Obvodního národního výboru Brno II z roku 1974 č.42)

3/ V roce 1977 byl (dohodou v rámci EHK/OSN) založen projekt (TEM) s cílem zajistit „budování a řízení moderní sítě vysokokapacitních silnic, které spojují Baltické, Jaderské, Severní a Černé moře a rovněž usnadňují spojení s ostatními částmi Evropy, západní Asie a severní Afriky.“ Výsledkem „tehdy možného“ se stala kompromisní trasa „z Varšavy na Budapešť“ s **OBJÍŽDKOU přes Ostravu a BRNO**, (nikoli přímo k jihu - přes Slovensko).

4/ Dálniční síť ČSFR na základě „MAPY MEZINÁRODNÍCH SILNIC ČLENSKÝCH STÁTŮ RVHP“ měla být (úplně) d o k o n č e n a v letech 1985-1990.

Ani VIII. pětiletce se nepodařilo dohnat skluzy předcházejících. V době rozpouštění samotného RVHP byly v provozu pouze úseky D1 Praha-Brno a D2 Brno-Bratislava. Paradoxně jaksi „nad plán“, získalo okresní město Olomouc svoji „hanáckou dálnici“ (do Vyškova / Brna) a okresní Frýdek - Místek „dálniční spojkou“ do krajského města (Ostravy).

Naopak, nepodařilo se „**VČAS stihnout“ velkorysé VNITROSTÁTNÍ dálniční propojení z Brna do Svitav. Zůstala pouze velkorysá „VNITROMĚSTSKÁ MÍSTNÍ KOMUNIKACE“ Brno/Bystrc - Brno/Kohoutovice (v délce 3 km).**

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

V roce 1986 zahajuje provoz nový autodrom Velké ceny Brna, umístěný do jižní části Podkomorských lesů... V následujícím roce je zbytek těchto lesů (v polovině rozdělený dlouhým jezerem rekreační oblasti) „úředně“ vyhlášen za „**KLIDOVOU oblast**“ (motoristické akce jsou od té doby dobře slyšitelné „na Přehradě“ i v Bystrci (a přilehlých obcích). K 1. máji 1989 následuje vyhlášení „přírodních památek“ Pekárna a Skalky u přehrady (obojí v trase „Hitlerovy dálnice“)...

B/

brněnský fenomén „**HITLEROVA DÁLNIČE**“:

1/ „PRŮTAHY DÁLNIC SÍDELNÍMI ÚTVARY SE SOUVISLOU A HUSTOU ZÁSTAVBOU SE ZÁSADNĚ NENAVRHUJÍ...“ (Projektování silnic a dálnic/ČSN 73 6101/5.6.1985)

2/ „... tato trasa nemá opodstatnění takové vážné, aby to byla DÁLNIČNÍ síť, přeřadilo se to do RYCHLOSTNÍCH komunikací...“ (V ROCE 1987)

(hlavní architekt města Brna/FORUM Čs.rozhlasu Brno/únor 1996)

Hlava VIII.
historické mezidobí „porevolučního chaosu“
(1990 -1992)

„Listopad 1989“ u nás už jen urychlil pád setrvačně „úřadujícího“ režimu. V Evropě dochází k dalším k převratným změnám... Byla rozpuštěna Varšavské smlouva, zanikla Rada vzájemné hospodářské pomoci... Na území bývalé Jugoslávie se překvapivě rychle rozhořívají kruté národnostní konflikty, ze kterých se podařilo včas vyváznout pouze Slovinsku...

Evropská unie a NATO začínají formulovat svoje představy o rozšíření na území bývalé „Východní Evropy“, ... zatím bez „horké zóny“ na Balkáně.

Zesilují tendence k osamostatnění Slovenska...

1/ (Ještě) 14. 5. 1990 nabývá účinnosti dlouho připravovaná norma (ČSN 73 6104) s „historicky poslední aktualizací“

„MAPY MEZINÁRODNÍCH SILNIC ČLENSKÝCH STÁTŮ RVHP“,

kteřá je dodnes každoročně uváděná v seznamu „platných“ norem. (VIZ PŘÍL.Č. 3)

2/ (Již) v lednu 1991 byla v Brně „iniciativně“ zpracována „Analýza o stavu a potřebách města v NOVÝCH společensko - ekonomických podmínkách“ Z této analýzy vzápětí vycházelo „urychlené“ zpracování „Územních předpokladů rozvoje města Brna“ (již v červnu téhož roku)...

3/ (O rok později) v lednu 1992 byla zveřejněna „Průvodní zpráva ke studii souboru staveb silnice I.43 v úseku dálnice D1 - Kuřim“ (s odborně formulovanými závěry):

„Veškeré další úvahy vycházejí z předpokladu ukončení trasy komunikace na dálnici D1 na jihu a na stávající silnici I/43 na severu... Zpracovaný elaborát odpovídá STÁVAJÍCÍM znalostem o intenzitách dopravy a jeho SMĚROVÁNÍ. Předpokládané trendy dopravy jsou poplatné současné hospodářské situaci a nejistotám jejího vývoje. Nelze vyloučit růst PODSTATNĚ vyšší.“ (z textové části předmětné zprávy)

4/ O další rok později docházejí nezávislí odborníci Evropské unie (viz zpráva Pracovní skupiny dálnic / květen 1992) k závěrům, že v důsledku očekávaných **ZMĚN SMĚROVÁNÍ dopravních zátěžových proudů** „MEZINÁRODNÍ DOPRAVA uvnitř EU může vzrůst na 110 až 140 %, DO ROKU 2015, a SPOJENÍ SE STÁTY STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ EVROPY dokonce na mnohem více (600-800 % NA URČITÝCH TRASÁCH)...“ (zpráva pracovní skupiny dálnic/EU/květen 1992)

5/ „NOVELA STAVEBNÍHO ZÁKONA k 1. 7. 1992 významně posílila společenskou úroveň a poslání územního plánování; zdůrazňuje se „PERMANENTNOST“ a „GLOBÁLNOST“ působení územního plánování ... (Stavební zákon a předpisy souvisejí - komentář / Hegenbart-Lanč-Sakaří/1992)

**„ORGÁN ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ... SOUSTAVNĚ SLEDUJE,
ZDA SE NEZMĚNILY... PŘEDPOKLADY,
na jejichž základě byla navržena koncepce organizace území...“**

(§ 30 stavebního zákona v platném znění)

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

ZASTUPITELSTVO města Brna považuje... všestrannou péči a ochranu, posilování a rozvoj zdraví brněnských občanů za jeden z předních úkolů celého městského společenství a CHCE jeho naplňování CO NEJÚČINNĚJI přispívat...

(Deklarace Zastupitelstva města Brna k Projektu Brno-Zdravé město/1991)

B/

brněnský fenomén „**HITLEROVA DÁLNIČE**“:

„NOVÉ PRŮZKUMY A ROZBORY NEBYLY ZADÁNY...“

(příloha usnesení č.16 XLII. zasedání ZMB bod 31)

Hlava IX.
okolnosti vzniku nového státu - České republiky
(1. ledna 1993)

Od 1. ledna 1993 je geografický pojem „střední Evropa“ vymezen jako „Česká republika a její obalové státy“ - Německo, Polsko, Slovensko a Rakousko (občasné doplnění o alpské země Švýcarsko a Liechtenstein není podstatné).

Dopravní význam „námi spravovaného území“ uprostřed Evropy (z hlediska kontinentu jako celku) byl vždy přímo závislý na **ZMĚNÁCH HRANIC** našeho státu a jejich aktuální a výhledové propustnosti...

Omezení hranic nové České republiky na historická území Čech a Moravy v důsledku historických přeměn v Evropě je **ZÁSADNÍ změnou, PLNĚ srovnatelnou se změnami po vzniku ČSR (1918), německé okupaci (1938-39) a „osvobození Rudou armádou (1945)“**

„V roce 1993 bylo nutno reagovat na změnu státoprávního uspořádání i novelizací dopravní politiky České republiky...“

Česká republika **ZDĚDILA dopravní SYSTÉM plně NEODPOVÍDAJÍCÍ** potřebám nově se strukturující výroby, **NOVÝM zátěžovým proudům** i životu občanské společnosti... Základním cílem budoucího období je příprava ČR na vstup do NATO a EU...“

(Dopravní politika České republiky/ministerstvo dopravy a spojů ČR/červen 1998)

V „OFICIÁLNÍCH MATERIÁLECH“ MINISTERSTVA DOPRAVY A SPOJŮ SE ZAČÍNÁJÍ OBJEVOVAT „**SPRÁVNÉ TÉZE**“ POLITIKY PŘIBLIŽOVÁNÍ ČR K EU:

1) ... Rozsáhlá restrukturalizace ekonomik bývalých členských zemí RVHP směrem k tržnímu mechanismu a soukromému podnikání vyvolává **ZÁSADNÍ ZMĚNY** v ekonomických a obchodních vztazích s **vlivem na dopravní zátěžové proudy, především na jejich SMĚROVÁNÍ**. V centrální části Evropy se odstranění hranic projeví zejména zvyšováním tempa růstu **TRANZITNÍ a MEZINÁRODNÍ dopravy...**

2) ... Již dnes, zejména v **PRŮTAZÍCH velkými městy** či v jejich blízkosti, dochází k častým kongescím s růstem počtu dopravních nehod. Zpomalování tempa rozvoje dopravní infrastruktury **objektivně chybným „z a s t a r a l ý m“** plánováním v některých atraktivních směrech a městských aglomeracích může vést k **ZAHLCOVÁNÍ dopravní infrastruktury s dalekosáhlými důsledky...**

3) ... **Prioritou** plánování nové výstavby vysoce kapacitních silničních tahů **jsou jednoznačně závazky** plynoucí z napojení do systému EU, **OBCHVATY velkých měst** a dopravní projekty **snížující zátěž životního prostředí...**

4) ... **Výstavba obchvatů** dopravně významných silnic mimo sídelní útvary je **podmíněna územní ochranou NOVĚ vyhodnocovaných tras** v územních plánech jednotlivých států, **aby mohly být propojeny velké aglomerace a regiony Společenství bez „ÚZKÝCH HRDEL“...**

A/

brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:

„Místní část Kníničky je napojena na **NOVOU silnici** ze stávající komunikace... **přeložkou... na Sokolské koupaliště pomocí ramp mimoúrovňové křižovatky... se zlepšil napojení rekreační oblasti Sokolská a Osady...“**

(z průvodní zprávy ke studii souboru staveb SILNICE I/43/DOPRAVOPROJEKT BRNO/24.1. 1992)

B/

brněnský fenomén „**HITLEROVA DÁLNIČKA**“:

1) „**V DŘÍVĚJŠÍCH letech** bylo uvažováno s **prodloužením na sever** a na jih pro umožnění spojení s Vídní a Bratislaví... **Přímé napojení na dálnici D35** v prostoru Jevíčka-Svitav by v budoucnu zlepšilo **propojení Brněnské aglomerace s urbanistickou oblastí východních Čech...**

2) Realizací novostavby **silnice I/43** se **zlepšil dopravní poměr PŘI PRŮJEZDU městem Brnem... Křižovatky jsou navrženy tak, aby umožnily **NAPOJENÍ všech obytných celků...****

(z průvodní zprávy ke studii souboru staveb SILNICE I/43/DOPRAVOPROJEKT BRNO/24.1. 1992)

Hlava X.

okolnosti požívání územního plánu města Brna 1994
(červen 1993 - listopad 1994)

„Územní plán Prahy z roku 1986“ byl operativně nahrazen „Územním plánem hlavního města Prahy - **PLÁNEM STABILIZOVANÝCH ÚZEMÍ**“. Tam kde byly identifikovány p r o b l é m y zůstala v plánu b í l á m í s t a. V souběhu se zahájením prací na novém územním plánu města bylo Ministerstvem hospodářství zahájeno zpracování „**ÚZEMNÍ PROGNÓZY PRAŽSKÉHO METROPOLITNÍHO REGIÓNU**“.

Později bylo konstatováno, že zásadní změny v dopravní koncepci města nelze navrhnout na základě pouhé prognózy regionu - vyvstala nutnost souběžného zahájení prací na „novém územním plánu velkého územního celku (ÚPN VÚC) PRAŽSKÉHO REGIÓNU“...

V BRNĚ BYLO POSTUPOVÁNO JINAK...

Již **17. ČERVNA 1993** objednává Útvar hlavního architekta Magistrátu města Brna (ÚHA MmB) přímo „u r y c h l e n é“ zpracování „n o v é h o“ územního plánu na podkladě:

1/ „Analýzy o stavu a potřebách města v nových společensko - ekonomických podmínkách“ (z ledna 1991),

2/ „Územních předpokladů rozvoje města Brna“ (z června 1991) a

3/ „Zásad územního rozvoje města Brna“ (z března 1993), přičemž

4/ „Průzkumy a rozborů nebyly zadány.“ (příloha usnesení č.16 XLII. zasedání ZMB bod 31)

10. LISTOPADU 1993 (!!!)

DOŠLO K ZÁSADNÍ ZMĚNĚ DOPRAVNÍ KONCEPCE STÁTU (!!!)

(viz následující strana - **hlava XI.**)

5/ PŮVODNÍ ZADÁNÍ územního plánu **MĚSTA NEBYLO UPRAVENO (!!!)** Koncept „nového“ územního plánu byl „předán požívateli 30.12.1993 v souladu se smlouvou o dílo“ ...

6/ Koncept... byl... projednán s dotčenými orgány státní správy, samosprávami městských částí a organizacemi... od 7.3. do 7.4. 1994“...

7/ „Návrh územního plánu byl zpracován na základě souborného stanoviska a byl předán požívateli 31.7. 1994 v souladu se smlouvou o dílo.“

8/ Návrh ... byl... projednán s dotčenými orgány státní správy, samosprávami městských částí a organizacemi... od 10.8. do 27.9. 1994 ...

9/ „Magistrát města Brna-Útvar hlavního architekta požádal dopisem... ze dne 26. 10. 1994... o stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování k návrhu Územního plánu města Brna...“

6/ Potřebné „souhlasné“ stanovisko je vydáno 2. listopadu (s poněkud „zvláštním“ závěrem):
„... stanovení příliš napjatého harmonogramu požívání, ve kterém po odečtení zákonných lhůt pro projednávání konceptu a návrhu zůstalo málo časového prostoru na detailnější prověření některých technických řešení (zejména DOPRAVY)... i pro zhodnocení úsilí tvůrčího kolektivu jsme přijali strmé okolnosti zpracování našeho stanoviska. Věříme, že vyhovění těmto okolnostem nebude bráno jako diskreditace města i jeho stěžejního rozvojového dokumentu.“ (příloha usnesení č.16 XLII. zasedání ZMB bod 31)

7/ „Stěžejní rozvojový dokument s výhledem do roku 2010“ byl schválen Zastupitelstvem města Brna (3. listopadu 1994) TĚSNĚ PŘED UKONČENÍM JEHO VOLEBNÍHO OBDOBÍ.

A/
brněnský fenomén „**PŘEHRADA**“:
Zpracovatel **r e a g o v a l** na připomínku „souborného stanoviska“ ke konceptu: „**DOPLŇTE hranice rekreačních oblastí na území města Brna - Přehrada, Holedná, Ponávka, Mariánské údolí...**“ (příloha usnesení č.16 XLII. zasedání ZMB bod 31)

B/
brněnský fenomén „**SEVEROJIŽNÍ KOMUNIKACE**“:
„**NESOUHLAS s realizací komunikace R43 - nelze akceptovat, jedná se o trasu CELOSTÁTNÍHO významu...**“ (příloha usnesení č.16 XLII. zasedání ZMB bod 31)

Hlava XI.
změna dopravní koncepce státu RVHP / EU
(10. listopadu 1993)

K tomuto datu bylo zrušeno „usnesení vlády Československé socialistické republiky z 10. dubna 1963 č. 286, o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací“, včetně jeho AKTUALIZACE z 29. ledna 1987 („usnesení vlády Československé socialistické republiky č.24, o rozvoji dálniční sítě do roku 1995“), kterým byla SNÍŽENA kategorie „dálnice“ D43 na „rychlostní silnici“ R43.

Se zrušením dopravní koncepce již neexistujícího státu (PRO JIŽ NEEXISTUJÍCÍ RVHP) bylo přijato

**„Usnesení vlády České republiky ze dne 10. listopadu 1993 č. 631
o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla
v České republice do roku 2005.“**

(PRO PŘIBLIŽOVÁNÍ ČESKÉ REPUBLIKY K EVROPSKÉ UNII).

1/ Nová koncepce „zdvojnásobila“ počet vysoce kapacitních NABÍDEK pro VÝHODNÉ SMĚROVÁNÍ MEZINÁRODNÍHO TRANZITU jádrovým územím střední Evropy.

(VIZ PŘÍL. Č. 4).

2/ V harmonogramu výstavby se slovo BRNO vůbec NEOBJEVUJE. Osmikilometrový průtah intravilánem Brna, těsně kolem hráze jeho Přehrady, je „zahrnut“ v položce: „Tah R43 / úsek TROUBSKO - KUŘIM / km - 16“

3/ „Novodobé, využití historické stopy tzv. „HITLEROVY DÁLNIC“ na území čtyřsettisícového velkoměsta je prezentováno jako NEJLEVNĚJŠÍ „řešení“ celé plánované sítě

PRŮTAH MĚSTEM BRNEM / ÚSEK Troubsko - Kuřim (za 60 milionů Kč/ 1 km)

OBCHVAT vesnice Běloutín (u Hranic na Moravě) dvaapůlkrát více (za 142,5 mil. Kč/1 km)

OKRUH „kolem“ hlavního města Prahy pětkrát více (za 296,8 mil. Kč/1 km)

4/ Záměr výstavby komunikací dálničního typu do roku 2005 byl schválen vládou ČR s tím, že bude každoročně AKTUALIZOVÁN. („AKTUALIZACE = PŘÍZPŮSOBENÍ něčeho POTŘEBÁM SOUČASNOSTI“). (Slovník cizích slov/SPN Praha/1966)

5/ Dnes (v roce 2002) je pro úsek Troubsko - Kuřim (s obchvatem Kuřimi k provizornímu napojení na stávající I/43) navrhováno kolem 4 miliard korun. V přepočtu na 1 km se jedná o téměř čtyřnásobné zvýšení nominální ceny oproti roku 1993. Pro komunikaci, jejíž dopravní význam je NADÁLE prezentován

V SOULADU SE STUDII DOPRAVOPROJEKTU BRNO z ledna 1992

jako „brněnská RYCHLOSTNÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE“
v kombinaci s „RYCHLOSTNÍM provedením SILNICE I. TŘÍDY“
- v celkovém rozsahu „od dálnice D1 po stávající I/43“ (u obce Česká).

A/

brněnský fenomén „PŘEHRADA“:

Podle silničního zákona (v platném znění) je vlastníkem „dálnic a silnic“ STÁT, zatímco „místních komunikací“ obec (MĚSTO). Územní plán města Brna 1994 (v souladu s budoucím dopravním významem R43 podle nové koncepce ČR) odřezává MĚSTO od PŘEHRADY (dvěstě metrů širokým) koridorem o jehož využití nebude rozhodovat Magistrát města Brna, ale Ministerstvo dopravy a spojů...

B/

brněnský fenomén „SEVEROJIŽNÍ KOMUNIKACE“:

Úsek R43 Troubsko - Kuřim byl naplánován k realizaci v letech 2000 - 2003. Po Sebranice do roku 2005. Zbytek k napojení na R35 nebyl (ZATÍM) naplánován vůbec.

Hlava XII.
AKTIVITY EVROPSKÉ UNIE
(po přijetí dopravní koncepce ČR v roce 1993)

V září 1995 se uskutečnil první strukturovaný dialog mezi Radou dopravy a Ministry dopravy jednotlivých zemí EU. (Mimo jiné) bylo doporučeno Posouzení Potřeb Dopravní Infrastruktury (Transport Infrastructure Needs Assessment - angl. zkratka „TINA“) v zemích kandidujících na přidružení. Ve smyslu tohoto doporučení spustila Komise EU „proces TINA“ se záměrem

**definování „Trans - evropské sítě dopravní infrastruktury“
pro území budoucí rozšířené Evropské unie.**

V následujícím roce byl ve Vídni ustaven pracovní Sekretariát TINA... V říjnu 1999 byla vydána „ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA TINA“ s podtitulem:

**„Identifikace komponentů budoucí Trans - evropské dopravní sítě
v Bulharsku, Kypru, České republice, Estonsku, Maďarsku, Litvě, Lotyšsku, Polsku,
Rumunsku, Slovensku a Slovinsku“.**

(Následující citace jsou uváděny ve vlastním pracovním překladu z angličtiny)

1/ „Posouzení projektů v procesu TINA se týká hlavně identifikace projektů **SPOLEČNÉHO** (!!!) zájmu ...“ (str.72)

2/ „V některých případech jsou investiční měřítka navrhována k uspokojení **NÁRODNÍCH** strategických zájmů, které **NE** vždy jsou **VE SHODĚ** (!!!) s **Evropskými** perspektivami ...“ (str.15)

3/ „při plánování budoucí infrastruktury musí být brána v úvahu také **BUDOUCÍ dopravní** zatížení, zvláště když někdy toto **BUDOUCÍ dopravní** zatížení je v **ROZPORU** s **národními** záměry...“ (str.17)

4/ „technické standardy budoucí infrastruktury by měly zajišťovat soulad mezi kapacitou komponentů sítě a jejich **OČEKÁVANÝM** (!!!) **dopravním** zatížením...“ (str.14)

5/ „Skupina TINA doporučila ustanovení společných metod pro socio - ekonomické posouzení projektu, které bude schvalováno fondy a finančními institucemi. Navíc, **posouzení z hlediska životního prostředí** musí být začleněno do tohoto socio - ekonomického odhadu jak **na SÍŤOVÉ**, tak na projektové úrovni...“ (str.16)

6/ „Ve svém konečném tvaru je síť TINA zamýšlená jako **JEDEN CELEK, bez jakýchkoliv ROZDÍLŮ** (!!!) **mezi jejími dvěma komponenty** (páteřními / doplňkovými), **V HORIZONTU 2015** (!!!)...“ (str. 26)

- „**Páteřní síť** byla výchozím bodem procesu TINA pro návrh diferencované sítě. Tato síť byla definována Komisí, aby byla identická s liniemi a uzly deseti **multi-modálních Pan-evropských dopravních koridorů** na území států TINA, jak bylo schváleno na Třetí pan-evropské dopravní konferenci v Helsinkách/1997...“ (str. 14)

- „**Jako doplnění páteřní sítě** byly v průběhu procesu TINA navrženy **doplňkové prvky sítě** aby byly **včleněny do konečné sítě TINA**...“ (str. 14)

7/ „**Hlavními finančními zdroji pro infrastrukturu v Centrální Evropě** jsou **národní rozpočty a půjčky od mezinárodních finančních institucí a jiných bank**...Hlavní finanční úsilí musí přicházet ze zainteresovaných zemí...

8/ **Do konce roku 1999** byl jediným významným grantem financovaným ze zdrojů EU v Centrální Evropě **program PHARE**... **v Agendě 2000**, Komise navrhla **nový přístup** založený na ustanovení „**před-přístupového strukturálního fondu**“ **pro dopravu a ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ** (!!!) . **Tento nový „Instrument strukturální politiky před-přístupu“** (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) (**ISPA**) **odstartuje své financování od roku 2000**...“ (str. 12)

9/ CÍLOVÉHO STAVU SÍTĚ TINA MÁ BÝT DOSAŽENO DO ROKU 2015 (!!!)
(VIZ PŘÍL. Č.5)

(po překonání „**vleklých vývojových rozdílů**“ mezi dílčími „**NÁRODNÍMI zájmy**“ a **jasně definovanou „SPOLEČNOU dopravní politikou“ EU**) ... (VIZ PŘÍL. Č.6)

Hlava XIII.

„LIDSKÝ FAKTOR ZODPOVĚDNÝCH ORGÁNŮ“ V KONFRONTACI S DNEŠNÍ OBJEKTIVNÍ REALITOU (po schválení „nového“ územního plánu města Brna 1994)

„Část sítě DÁLNIC A SILNIC na základě mezinárodních dohod tvoří MEZINÁRODNÍ SÍŤ. Prostorové uspořádání a návrhové parametry a tím i příslušná KATEGORIE SILNIČNÍ KOMUNIKACE je vázána v tomto případě PŘIJATÝMI PODMÍNKAMI mezinárodních dohod a norem...“ (ČSN 73 6101-Projektování silnic a dálnic/5.6.1985)

„Česká republika ZDĚDILA dopravní SYSTÉM plně NEODPOVÍDAJÍCÍ potřebám nově se strukturující výroby, NOVÝM ZÁTĚŽOVÝM PROUDŮM i životu občanské společnosti... Základním cílem budoucího období je příprava ČR na vstup do NATO a EU... Nová dopravní politika ČR REAGUJE NA ZMĚNY V REALIZACI POSTUPNÝCH CÍLŮ dopravní politiky, ke kterým došlo v uplynulém období a vychází z... poučení z chyb a omylů provádění dřívějších dopravních politik států EU...“

(Dopravní politika České republiky/ministerstvo dopravy a spojů ČR/červen 1998)

PŘEDSEDA VLÁDY ČR (ODS):

„Problematiku rychlostní komunikace R43 znám dost podrobně, dokonce jsem se k ní vyjadřoval i v Poslanecké sněmovně... Vím, že záměr budování předmětné dopravní komunikace, rozestavěné již ve čtyřicátých letech, zůstal od té doby bez vážného zpochybnění svého umístění nejen v koncepcích dopravních, ale též ve výhledech územního plánování.“

(Václav Klaus/odpověď na dopis starosty MČ Brno-Bystrc/2. 5. 1996)

„Vlastníkem dálnic a silnic je STÁT... Vlastníkem místních komunikací je OBEC, na jejímž území se místní komunikace nacházejí...“ (Se vším všudy - s údržbou, zajišťováním provozu,... s FINANCOVÁNÍM dalšího rozvoje...)

(§ 9 odst.1 zákona o pozemních komunikacích v platném znění)

MINISTR DOPRAVY a spojů ČR (ODS):

„Trasa rychlostní silnice je dlouhodobě sledována v trase rozestavěného dálničního tělesa z válečných let a potvrzena územním plánem města Brna z roku 1994...“ (ing. Martin Říman/dopis starostovi MČ Brno-Bystrc/4.3.1997)

„Dálnice... je určena pro rychlou DÁLKOVOU A MEZISTÁTNÍ dopravu... Místní komunikace... slouží převážně místní dopravě NA ÚZEMÍ OBCE...“

(§ 4 odst.1 a § 6 odst.1 zákona o pozemních komunikacích v platném znění):

„Pro vypracování projektu silniční komunikace se zpracuje přípravná dokumentace, která URČÍ PROJEKTANTOVI základní podmínky pro VEDENÍ TRASY a její KATEGORII (čl.6) zejména na základě územně plánovací dokumentace, dopravně inženýrské dokumentace a VÝHLEDOVÝCH ZÁMĚRŮ ROZVOJE silničních komunikací...“

(ČSN 73 6101-Projektování silnic a dálnic/5.6.1985)

MINISTR DOPRAVY a spojů ČR (ČSSD):

„R43 skutečně není součástí evropské dálniční sítě. Bude určena pro dopravu na střední vzdálenosti a její hlavní význam bude především pro oblast Moravy, českého i polského Slezska, východních Čech a Dolního Rakouska.“

(ing. Jaromír Schling/dopis z 24. července 2000 /č.j.2813/00KM)

V červnu 1998 se ve Vídni uskutečnilo jednání pracovní skupiny TINA, jehož výsledkem bylo vydání „Mapy silniční sítě TINA“. R43 je zde (poprvé „na evropské úrovni“) SYSTÉMOVĚ POTVRZENA V přímém KONTEXTU (budoucí) POLSKÉ DÁLNIČNICE A-3.

V říjnu 1999 byla vydána „Závěrečná zpráva TINA“ s rozlišením „pětiletých vývojových etap“. Zatímco do roku 2010 je ještě předpokládán chaotický stav v důsledku doznívání dílčích „národních“ zájmů (VIZ PŘÍL. Č.6), o pět let později je již očekáván zásadní **KONCEPČNÍ ZVRAT** - dosažení **CÍLOVÉHO stavu „ROZŠÍŘENÍ TRANS-EVROPSKÉ SÍTĚ NA UZEMÍ KANDIDÁTSKÝCH STÁTŮ EU**. V roce 2015 (VIZ PŘÍL. Č.5) má již R43 zaujmout své systémové místo v plném rozsahu. (viz Hlava XII této Zprávy)

MINISTR HOSPODÁŘSTVÍ ČR:

„Vzhledem k tomu, že **koridor komunikace R43 je vymezen v závazné části územního plánu města Brna a je v souladu s územním plánem velkého územního celku Brněnské sídelní regionální aglomerace (z roku 1985), nebylo by vhodné tento koridor měnit...** „Navrhovaný alternativní koridor vedení R43 přes **Malhostice** (zřejmě míněny **Malhostovice**) byl už několikrát prověřován...“

(odpověď ing. Jaromíra Schneidera starostovi MČ Brno-Bystrc/31. října 1996)

„Znakem činnosti územního plánování je **PERMANENTNOST** činnosti. Základním přístupem orgánů územního plánování musí být sledování předpokladů, na kterých spočívají základní zásady uspořádání území a limity pro jejich využití v územních plánech... **SOUSTAVNÁ KONFRONTACE S VÝVOJEM** v území... je **ÚKOLEM POŘIZOVATELE** územně plánovací dokumentace...“ (Vysvětlivky k novele stavebního zákona/1.7.1992)

NÁMĚSTEK MINISTRA

a VEDOUCÍ ODBORNÝCH ÚTVARŮ předsedy vlády ČR:

„**Silnice R43-trasa Troubsko-Bystrc-Kouřim** (opsáno doslova) **plní funkci rychlostní silnice a zároveň je obchvatem města Brna...**“

(PhDr. Ing. Jiří Weigl, CSc /dopis ze dne 14.3.1997)

V dubnu 1960 byl schválen zákon o nové územní organizaci. V květnu 1960 byly sloučeny obce **BYSTRC a KNINIČKY** a následně **PŘIPOJENY K BRNU** (oblast Kníničské přehrady byla samostatně přičleněna již v roce 1957 - dnes se tato **PŘEHRADA** nazývá **BRNĚNSKOU**. Historická trasa Troubsko - Bystrc - **KUŘIM** (nikoli **KOUŘIM**) se již před čtyřiceti lety změnila na **PRŮTAH** statutárním územím (přímo intravilánem) druhého největšího města státu.

(viz Hlava VI této Zprávy)

NÁMĚSTEK MINISTRA dopravy a spojů ČR:

„Do tranzitní evropské silniční sítě není silnice R43 zařazena... a ani ve výhledu neuvazuje ministerstvo dopravy a spojů ČR s jejím využitím pro mezinárodní tranzitní dopravu sever - jih.“ (ing. Petr Forman/dopis ze dne 24. 2. 1998)

„MINISTERSTVO DOPRAVY a spojů... ROZHODUJE o zařazení pozemní komunikace do kategorie SILNICE nebo DÁLNICE a o ZMĚNÁCH těchto KATEGORIÍ...“ (§ 40 odst.2 zákona o pozemních komunikacích (v platném znění)

PŘEDNOSTA OKRESNÍHO ÚŘADU Brno-venkov:

„**Nelze udělat obchvat Brna, protože Brno je příliš velké a převážná část dopravní zátěže v Brně vzniká a končí...** Proto je třeba řešit kapacitní průtahy městem...“ (ing. Jiří Březa-původní profesí „dopravák“/NAŠE NOVINY č.5/1997)

„PRŮTAHY DÁLNIC SÍDELNÍMI ÚTVARY se souvislou a hustou zástavbou se ZÁSADNĚ NENAVRHUJÍ...“ (ČSN 73 6101/5.6.1985)

PRIMÁTOR města Brna BRNA (ODS):

„... jsem přesvědčen, že komunikace R43, a teď už **pomíňme v jaké podobě, zda to bude dálniční komunikace, rychlostní komunikace, nebo**

komunikace ještě nižšího řádu... a to v jednotlivých úsecích a v jednotlivých výškových niveletách... se do budoucna stane nezbytnou součástí dopravního systému města Brna...

(Petr Duchoň-ODS/ještě jako náměstek primátorky/FÓRUM KANDIDÁTŮ PRO VOLBY v Bystřici/červen 1998)

„Komplexní funkční síť komunikací silniční motorové dopravy je orientačně členěna na: síť **NADSTÁTNÍHO** a **CELOSTÁTNÍHO** významu, síť **AGLOMERAČNÍHO** a **REGIONÁLNÍHO** významu (které jsou ve vlastnictví státu), síť **CELOMĚSTSKÉHO** významu, síť tzv. **ZONÁLNÍHO**, síť **OBSLUŽNÉHO** významu (které jsou ve vlastnictví města) - a síť **LOKÁLNÍHO** a **PŘÍSTUPOVÉHO** významu (které mohou být ve vlastnictví právnických nebo fyzických osob)...

Každá z těchto kategorií má plnit **VŽDY POUZE dvě úlohy: NAPOJUJE** nižší územní celky na územní útvary vyšší (n. př. region na celostátní území) a současně **DISTRIBUUJE** dopravu na své území...

(Řešení, které **slučuje všechny funkce dohromady** se odborně nazývá **MAGISTRÁLA** = hlavní dopravní tepna (viz tzv. „pražská magistrála“)...)“

(volně z aktuálních výukových materiálů mladých dopravních odborníků)

NÁMĚSTEK PRIMÁTORKY města Brna :

„Podle vystoupení některých účastníků čtvrtěčního tříhodinového veřejného slyšení je nemoudré, když se město zbavuje přírodního daru, jaký jinde nemají (Přehrady-pozn.aut.)... Náměstek primátorky Jaromír Pánek (ODS) naopak zastával názor, že zátěž z dopravy je třeba rovnoměrně rozdělit po celém území města a pokud možno smazat rozdíly mezi jeho průmyslovými a rekreačními zónami...“ (informace o veřejném slyšení, MF dnes...)

Proklamace, které vloni v Brně zazněly, byly široké. Konkrétní výsledky, k nimž je potřeba právě **PODPORA VEŘEJNÉ SPRÁVY**, ale zatím nemáme...

Situace je o to dramatičtější, že koupání a používání vody z Bměnské přehrady může být v některých případech ŽIVOTU NEBEZPEČNÉ ... stav vody (se) negativně odráží i na návštěvnosti přehrady, a tím i na problémech místních podnikatelů...“ (ROVNOST/březen 2002)

HLAVNÍ ARCHITEKT města Brna:

„Není uvažováno protažení této rychlostní komunikace ze Svitav směrem na sever k polským hranicím na Klodzsko. Čili ta doprava z Polska bude vždycky vedena z Ostravy nebo Českého Těšína...“

(ing. arch. Jaroslav Josífek/FORUM Českého rozhlasu/29.2.1996)

„**SEVER KRAJE POŽADUJE** kontroverzní silnici: Silnici R43 v severní části jižní Moravy podporují i krajští radní. Právě nechali zpracovat vyhledávací studii v úseku od Sebranic do Moravské Třebové... **Silnice NENÍ PLÁNOVÁNA JAKO MEZINÁRODNÍ tah, ale jen jako regionální dopravní spojka...**“ (MF DNES/28. března 2002)

„Trasa plánované silnice by měla na Orlickoústecku vést přes hraniční přechod v Dolní Lipce, dále přes Lichkov, Králíky, Červenou Vodu a Horní Heřmanice a posléze pokračovat na Šumpersko. Z Moravské Třebové by měla plánovaná silnice protínat Jevíčko i Velké Opatovice, odkud povede do Boskovic a Brna... magistrálu vehementně **PODPORUJÍ ZÁSTUPCI WABRZYCHSKÉHO VOJVODSTVÍ...**“ (MF DNES/29.10.1997)

(JEDNÁ SE O HISTORICKOU STOPU „HITLEROVY DÁLNIČE“).

„Čili není pravděpodobné, že by tranzitní doprava z Polska byla nějakou velkou měrou tažena právě silnicí R43...“

(ing. arch. Jaroslav Josífek/FORUM Českého rozhlasu/29.2.1996)

„MEZINÁRODNÍ SDRUŽENÍ REGIONŮ, jehož vznik se připravuje na jaro, chce prosadit dálniční magistrálu vedoucí ze severu Polska ke Středozemnímu moři a získat na ni peníze z Evropské unie... Návrh počítá s propojením skandinávské dálniční sítě ze švédského Ystadu trajektem do Svinoústí a Štětína, a přes hraniční přechod Lubawka - Královec k Hradci Králové. **SILNICE BY MĚLA POKRAČOVAT NA JADRAN...** Do mezinárodního sdružení je zatím přihlášeno šest regionů ze tří zemí.“

(MF DNES/11.1.2002)

(JEDNÁ SE O POLSKOU SEVERO-JIŽNÍ DÁLNICI A-3 A JEJÍ POKRAČOVÁNÍ PŘES ÚZEMÍ ČR - PŘES BRNO (VIZ PŘÍL. Č.5)

„Já jsem si vytáhl územní rozhodnutí ze začátku sedmdesátých let...“

(ing. arch. Jaroslav Josífek/FORUM Českého rozhlasu/29.2.1996)

„Předvídavost řešitelů dřívější územně plánovací dokumentace dnes doznává naplnění vlivem stálého růstu motorové dopravy.“

(Ing.arch. Jaroslav Josífek/Informativní zpráva pro XIII/II zasedání Zastupitelstva města Brna)

„V územním plánu města Brna schváleném v roce 1994 se počítalo s růstem motorizace a s PŘEDPOKLADEM, ŽE V ROCE 2010 bude ve městě připadat na 1000 obyvatel 400 automobilů. Této hodnoty... však bylo DOSAŽENO JIŽ V ROCE 2001..“

(HALÓ BRNO-informační a reklamní časopis statutárního města Brna/duben 2002)

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC:

„Zástupce ředitelství silnic a dálnic tvrdil, že R43 Brno potřebuje pro svou potřebu a pokud bude v budoucnu třeba tranzitní kapacitní trasa, bude nutno ji vyhledat a vedla by zřejmě Boskovickou brázdou...“

(zápis z jednání Občanské poradní skupiny o R43“ na ÚHA/15.ledna 1998)

POSTUPUJÍCÍ URBANIZACE území vyvolává stále se zvětšující ZAHUŠTĚNÍ DOPRAVY jak VE MĚSTECH samých, tak na PŘÍSTUPOVÝCH KOMUNIKACÍCH...“

(Prognóza dopravního zatížení na dopravních cestách,/CDV Brno/prosinec 1997)

K prvnímu výročí rekordně rychlého pořízení „nového“ územního plánu města bylo v barokním sále Místodržitelského paláce Moravské galerie uspořádáno slavnostní „diskusní odpoledne na téma **„Koncepce a postupná realizace sítě pozemních komunikací v Brně“**. Kromě poděkování, že **„URBANISTÉ“** nedělali potíže **„DOPRAVÁKŮM“**, bylo v různých souvislostech opakovaně zdůrazňováno, že **(DÍKY oslavovanému ÚZEMNÍMU PLÁNU):**

„R43 NA ÚZEMÍ BRNA JE SOUČÁSTÍ CELOSTÁTNÍ KONCEPCE, KTERÁ MÁ VE STÁTNÍM ROZPOČTU PŘIDĚLENY FINANČNÍ PROSTŘEDKY...“

(z osobních poznámek autora/slavnostní odpoledne „brněnských dopraváků“/21. listopadu 1995)

Hlava XIV.
(„do Evropy podle TINA nebo podle ÚHA“)
HODNOCENÍ FAKTŮ

Analýzou uceleného souboru informací obsažených v této ZPRÁVĚ bylo zjištěno, že idea oživení historické stopy „Hitlerovy dálnice“ na území města Brna k původně plánovanému účelu pod novým názvem „R43 TROUBSKO - KUŘIM“

JE V SOULADU:

1/ s „ÚZEMNÍM PLÁNEM MĚSTA BRNA 1994“, jehož dopravní řešení je

a/ V SOULADU s „územním plánem velkého územního celku brněnské sídelní regionální aglomerace 1985“, jehož dopravní řešení je

b/ V SOULADU s „usnesením vlády Československé socialistické republiky z 29. ledna 1987“ č. 24, o rozvoji dálniční sítě do roku 1995 (TOTO USNESENÍ BYLO ZRUŠENO 10. LISTOPADU 1993), jímž byla provedena změna kategorie dálnice D43 na rychlostní silnici R43 a které je...

c/ V SOULADU s dopravní koncepcí státu podle „usnesení vlády Československé socialistické republiky z 10. dubna 1963“ č. 286, o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací (TOTO USNESENÍ BYLO ZRUŠENO 10. LISTOPADU 1993), jímž byla D43 zařazena jako VNITROSTÁTNÍ dálniční spojení Brno - Svitavy / HRADEC KRÁLOVÉ

2/ se „STUDIÍ SOUBORU STAVEB SILNICE I/43 V ÚSEKU DÁLNIČE D1 - KUŘIM“ Dopravoprojekt Brno z ledna 1992 (v úvodu textové části této studie je upozornění: „Veškeré další úvahy vycházejí z předpokladu UKONČENÍ trasy komunikace na dálnici D1 na jihu a NA STÁVAJÍCÍ SILNICI I/43 na severu... Zpracovaný elaborát odpovídá stávajícím znalostem o intenzitách dopravy a jeho směřování. Předpokládané trendy dopravy jsou poplatné současné hospodářské situaci a nejistotám jejího vývoje. Nelze vyloučit růst podstatně vyšší...“).

3/ s „MAPOU MEZINÁRODNÍCH SILNIC STÁTŮ RVHP“ (poslední vydání 14. 5. 1990), kde R43 zaujímá pozici na trase bilaterálního významu (mezi dvěma státy) E461 Vídeň - Brno - HRADEC KRÁLOVÉ (KDE KONČÍ !). (Ze sítě silnic RVHP měla pro Brno největší význam tranzitní trasa „T4“ Rostock-Berlín-Praha-Brno-Bratislava-Budapešť, která „přenáší silnou dopravní zátěž ze Skandinávie a NDR do Maďarska a na Balkán. Ostatní směry tento význam nemají a v DOHLEDNÉ době jej nenabudou...“).

4/ s „ÚZEMNÍM ROZHODNUTÍM OBVODNÍHO NÁRODNÍHO VÝBORU BRNO II“ č. 42 z roku 1974, o umístění komunikačního propojení BYSTRČ - KOHOUTOVICE s využitím rozestavěného stávajícího tělesa staré dálnice Vratislav - Vídeň.

JE V ROZPORU:

1/ s „PŮVODNÍM ZÁMĚREM TRASOVÁNÍ >HITLEROVY DÁLNIČE<“, kterým bylo PŘIBLÍŽENÍ komunikace nejvyššího dopravního významu CO NEJVÍCE K ZÁPADNÍMU OKRAJI BRNA (v jeho tehdejších hranicích)

2/ s „PROJEKTOVÁNÍM SILNIC A DÁLNIC“ dle ČSN 73 6101 (z 5.6.1985). (chybná orientace v jednotlivých ustanoveních v důsledku systematické bagatelizace BUDOUCÍHO dopravního významu a označování předmětného tahu obecným názvem „rychlostní KOMUNIKACE“)

3/ se „ZÁKONEM O ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍM ŘÁDU“ (stavebním zákonem) v platném znění, neboť celospolečenské změny v důsledku historických přeměn v Evropě, změna státních hranic a zásadní změna dopravní koncepce státu prokazatelně (od 1. 7.1992) JSOU ZMĚNAMI VE SMYSLU §30 tohoto zákona A NEBYLY DOSUD VZATY V ÚVAHU (zodpovědnými orgány územního plánování)

4/ s „**USNESENÍM VLÁDY ČR ZE DNE 10. LISTOPADU 1993**“ č. 631, o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005, které zásadním způsobem **POVYŠUJE** dopravní význam R43, a to jeho zapojením do nových **NABÍDEK** pro **ZKRÁCENÍ** tras mezinárodního TRANZITU Skandinávie - Balkán přes území ČR (s vynecháním přetěžované Pražské kotliny a dálnice D1 Praha - Brno).

5/ s „**DOPRAVNÍ KONCEPCIÍ POLSKÉ REPUBLIKY**“ ze dne 4. listopadu 1994, neboť není brána v úvahu **ZÁŠADNÍ ZMĚNA VÝZNAMU DOPRAVNÍHO UZLU HRADEC KRÁLOVÉ** (po zrušení koncepce ČSSR/RVHP a přijetí nové koncepce ČR pro přibližování k EU)

6/ se „**ZÁKONEM O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH**“ (silničním zákonem) ze dne 23. ledna 1997 (v platném znění), §4 odst.1 (**CHYBNÁ IDENTIFIKACE** dopravního významu po změně celostátní koncepce), §6 odst.1, §9 odst.1 (**MAJETKOPRÁVNÍ CHAOS**), §40 odst.2 (**NEPLNĚNÍ ZÁKONNÉ POVINNOSTI**) ze strany MDS ČR)

7/ s „**PRAVIDLY PRO ČERPÁNÍ PROSTŘEDKŮ STÁTNÍHO ROZPOČTU**“, neboť prostředky **STÁTU** (na zajištění plné funkčnosti R43 v systému budoucí rozšířené trans-evropské sítě) mají být vynakládány na uspokojení zmatečně formulovaných požadavků jednoho **MĚSTA** (které má svůj vlastní rozpočet)

8/ s „**VÝHLEDOVÝM HORIZONTEM**“ „Závěrečné zprávy TINA“ (z října 1999), která pro **DOSAŽENÍ CÍLOVÉHO STAVU POČÍTÁ** (nejdříve) **S ROKEM 2015**, zatímco zanesení průtahu R43 do **územního plánu města Brna** ve stopě „Hitlerovy dálnice“ je omezeno úředně podloženými „výhledy“ **nejdále do roku 2010**

Územní plán města Brna je „**plně respektován**“ v již hotovém konceptu „nového“ územního plánu brněnského regionu. Pokud nedojde k jeho **ODMÍTNUTÍ** a **ZMĚNĚ ZADÁNÍ** pro vypracování konceptu skutečně nového (**S VÝHLEDEM DO ROKU 2020 !!!**), jeví se jako **důvodné podezření**, že i následný „**stěžejní rozvojový dokument Středoevropského regionu s druhým největším městem ČR Brnem**“ bude opět „v plném souladu“ s koncepcí vlády Československé socialistické republiky **Z ROKU 1963 !!!**

Na základě analýzy shromážděných dokumentů je zjevné, že ani v dubnu 2002 (devět let po vzniku nového státu) **není stále ještě možné posoudit**

STAV
územního plánování v městě Brně a brněnském regionu
z hlediska
HARMONIZACE
dopravní politiky ČR s EU / TINA,

neboť „**NENÍ CO**“ klasifikovat. Stále ještě **nedošlo k zahájení KONFRONTACE „DŘÍVE“** **definovaných priorit socialistického plánování „u nás v Brně a okolí“ s vývojovými prioritami EVROPSKÉ dopravní infrastruktury.**

Vyhledávací studie trasy „Hitlerovy dálnice“ nebyla schvalována ani v Brně, ani v Praze - nýbrž „v Berlíně“ (před více než šedesáti lety). **Urbanismus jako SAMOSTATNÁ DISCIPLINA S ÚPLNOU ZODPOVĚDNOSTÍ** (u nás) stále ještě **nezačal řešit DVA SAMOSTATNÉ úkoly:**

1/ územního plánu brněnského regionu: vyhledání trasy „**OBCHVATU MĚSTA BRNA**“ za jeho západními hranicemi (Boskovickou brázdou) pro plně funkční dálnici D43 - součást sítě celostátního a nadstátního významu (**ZA PENÍZE STÁTU**)

2/ územního plánu města Brna: využití trasy „Hitlerovy dálnice“ na úseku dálnice D1 - Bystrc a vyhledání nové trasy k propojení Bystrc - severní části města (MIMO oblast **PŘEHRADY**) pro vedení plně funkčního „**ZÁPADNÍHO MĚSTSKÉHO POLOOKRUHU**“ - součástí sítě celoměstského významu (**ZA PENÍZE MĚSTA**)

(A vyhledání trasy dálničního přivaděče - „**TIŠŇOVSKÉ RADIÁLY**“ / **ZA PENÍZE STÁTU**).

PŘÍLOHY:

PŘÍLOHA č. 1



1/ NÁRODNÍ SILNICE PLZEŇ - KOŠICE
(NÁVRH ČS. REGIONALISTICKÉHO ÚSTŘEDÍ - 1935)

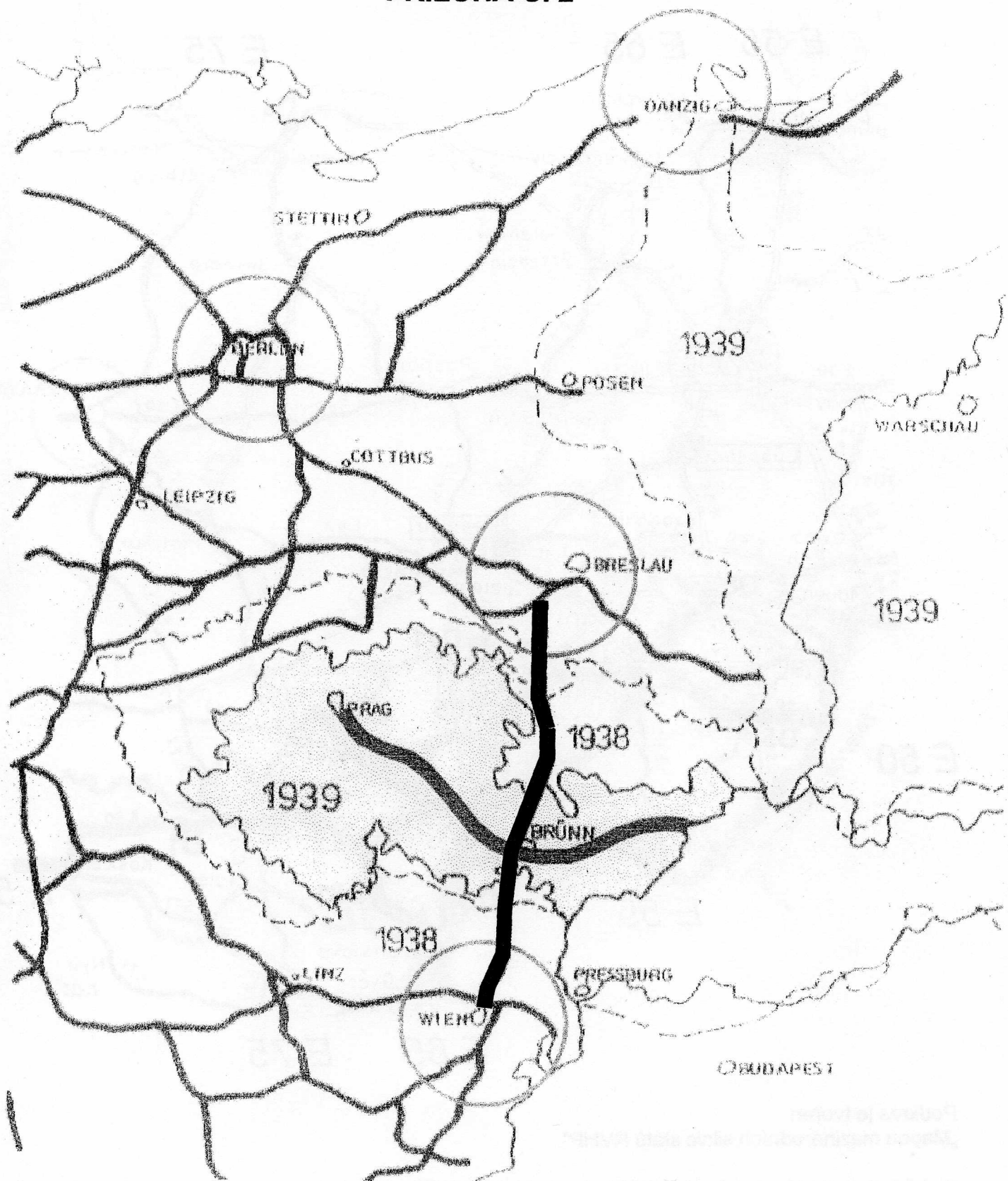
2/ MAGISTRÁLA CHEB - CHUST VE DVOU SOUBĚŽNÝCH TAZÍCH
(NÁVRH BRNĚNSKÉ SKUPINY TECHNIKŮ - 1935)

3/ AUTOMOBILOVÁ SILNICE CHEB - VELKÝ BOČKOV
DR. J. A. BAŤA / BUDUJEME STÁT PRO 40 MILIONŮ - 1937)

4/ DÁLNICE PRAHA-BRNO-ŽILINA-PREŠOV-VÝCHODNÍ HRANICE STÁTU
(ROZHODNUTÍ VLÁDY ČSR - 1938)

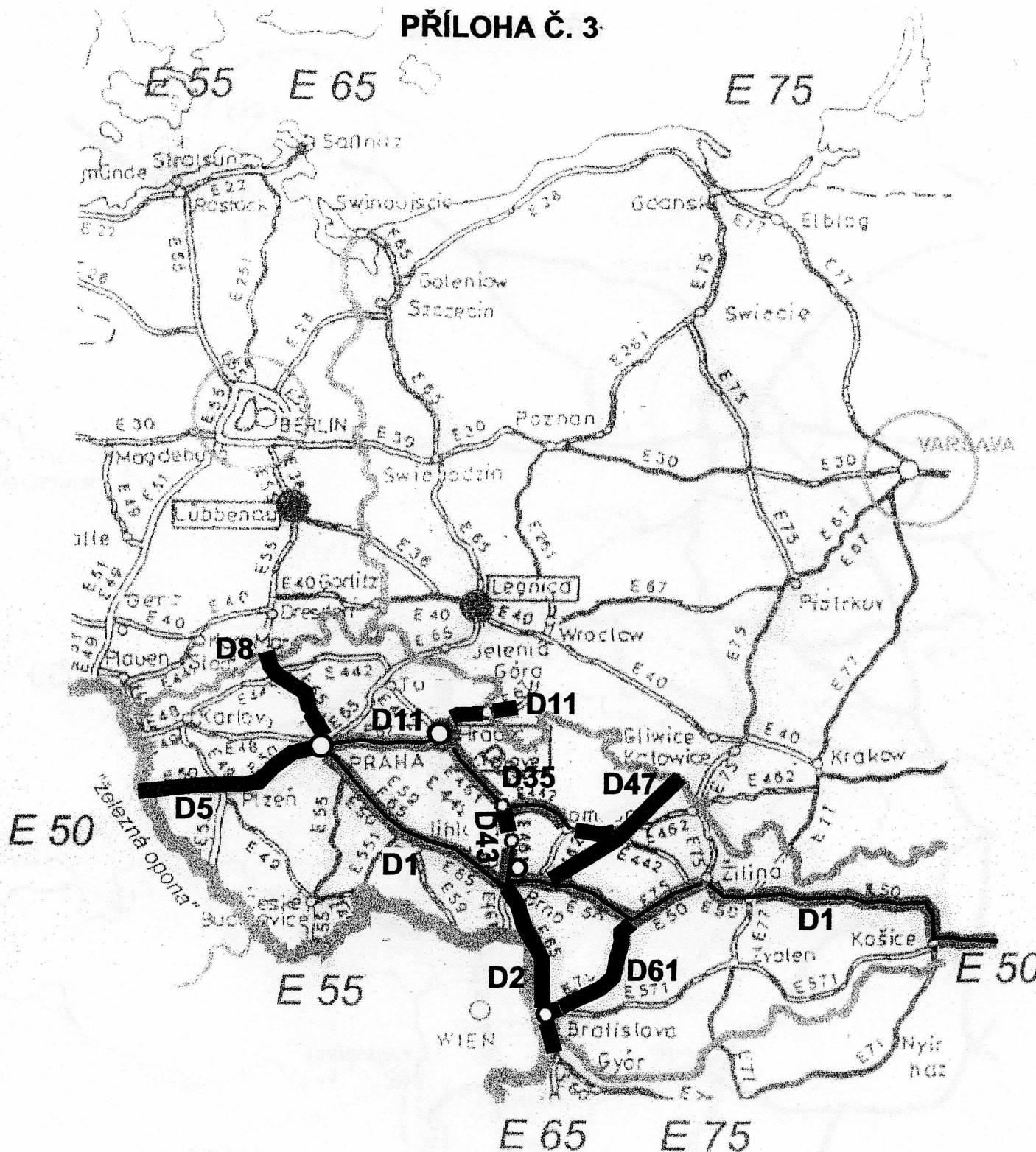
OBDOBÍ „PRVNÍ (PŘEDMNICHOVSKÉ) REPUBLIKY“
(vyhledávání trasy první Československé dálnice)

PŘÍLOHA Č. 2



OBDOBÍ „PROTEKTORÁTU BOHMEN UND MAHREN“ (nadiktování trasy tzv. „Hitlerovy dálnice“)

PŘÍLOHA Č. 3

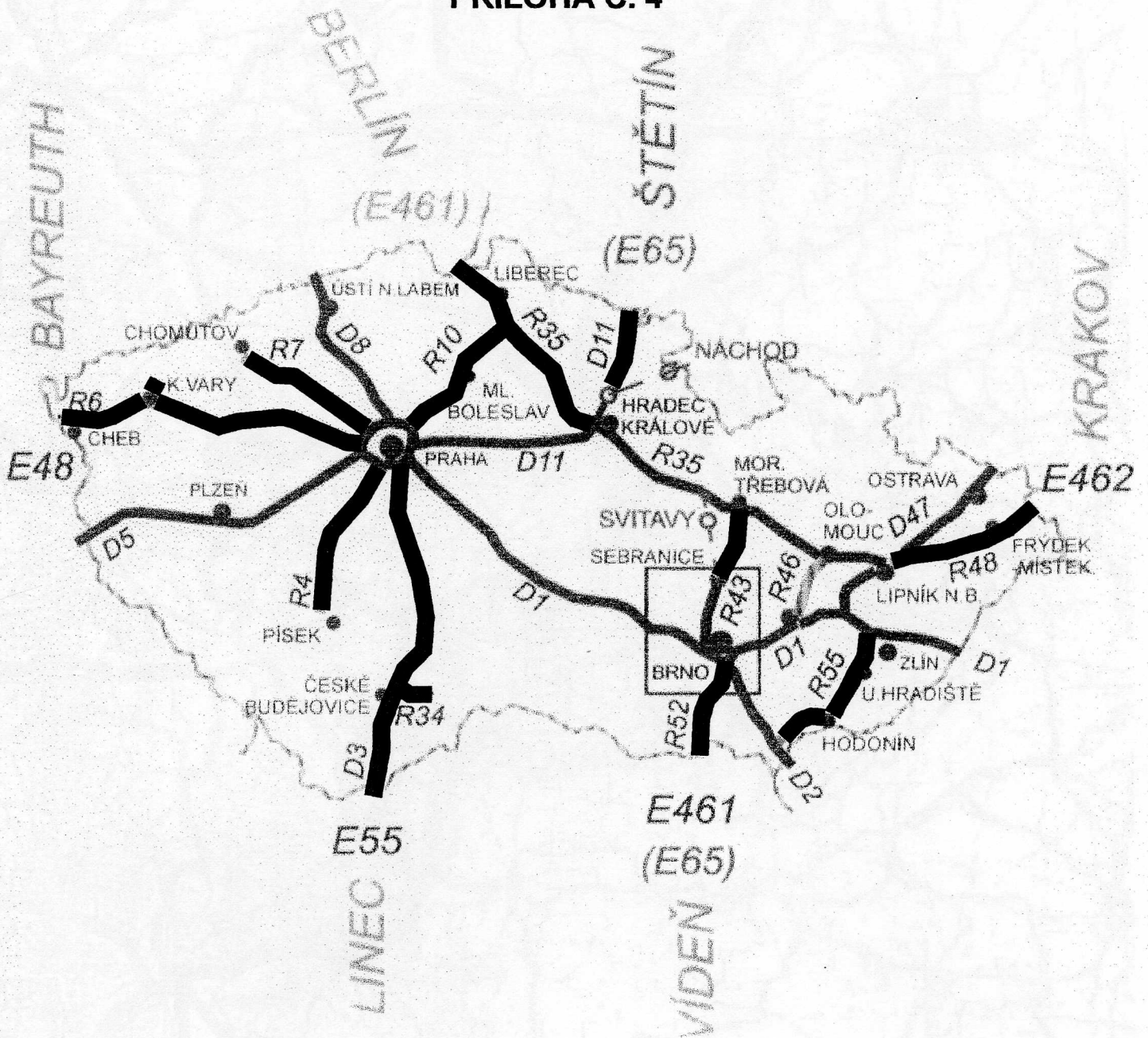


Podkres je tvořen
„Mapou mezinárodních silnic států RVHP“.

Slabě jsou vyznačeny tahy, které již byly součástí dřívějších návrhů.
Silně jsou zdůrazněny tahy navržené poprvé až touto koncepcí.

OBDOBÍ „ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY“ (koncepte dálniční sítě členského státu RVHP / 1963)

PŘÍLOHA Č. 4

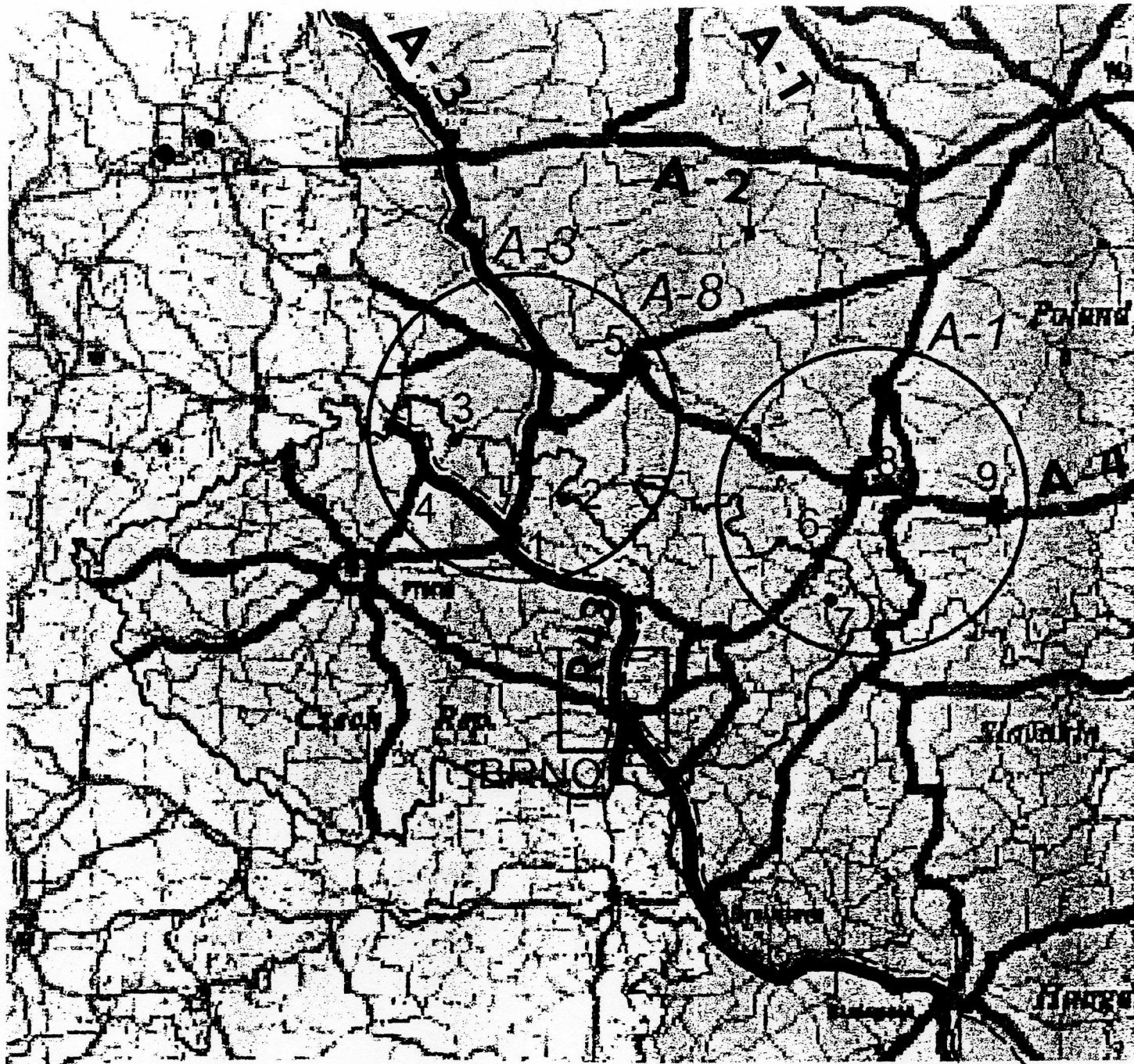


Šedě jsou vyznačeny tahy, které již byly součástí dřívějších návrhů.
Černě jsou zdůrazněny tahy navržené poprvé až touto koncepcí.

OBDOBÍ „ČESKÉ REPUBLIKY“

(koncepte sítě komunikací dálničního typu pro „přibližování k EU“ / 1993)

PŘÍLOHA Č. 5



A - 1, A - 2, A - 3, A - 4, A - 5... polské dálnice
1 - Hradec Králové, 2 - Náchod, 3 - Harrachov, 4 - Turnov, 5 - Vratislav,
6 - Ostrava, 7 - Frýdek-Místek, 8 - Katovice, 9 - Krakov

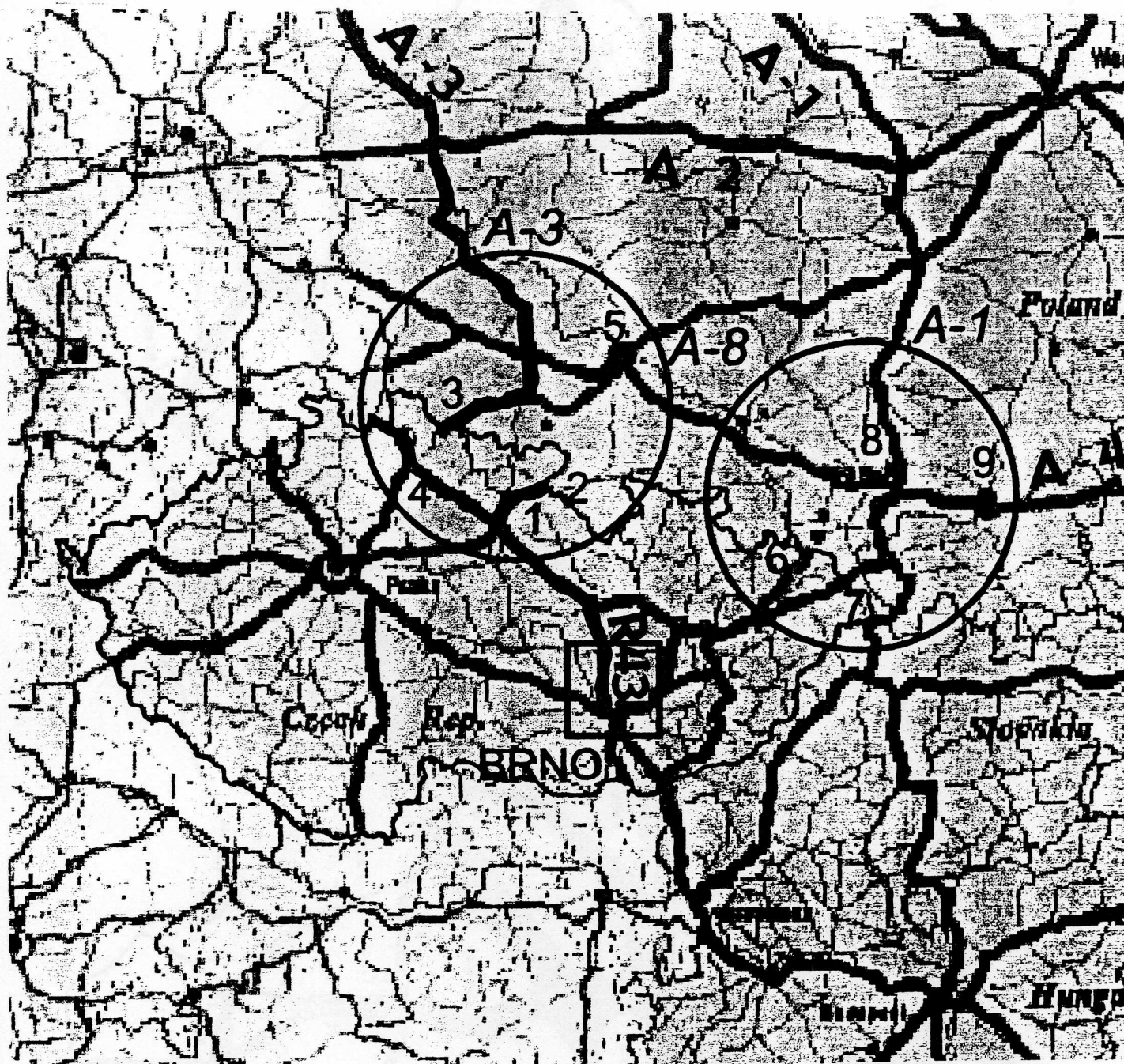
CÍLOVÝ STAV SÍTĚ TINA V ROCE 2015 („ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA TINA“ / ŘÍJEN 1999)

Má být dokončena polská dálnice A - 3 a napojena přímo na D11 / Hradec Králové. Silniční spojení Hradec Králové-Brno (R35 / R43) se stane plně funkční zkratkou pro směřování dopravních zátěžových proudů E65 mimo přetěžovanou Pražskou kotlinu a dálnici D1 Praha-Brno.

Současně bude plně funkční systémová nabídka zkrácení převodu dopravní zátěže z E55 na E65 / E75 (od Berlína přes Brno na Vídeň-Jadran / Budapešť-Balkán) mimo přetěžovanou Pražskou kotlinu a dálnici D1 Praha-Brno.

Zpráva o stavu územního plánování v městě Brně a brněnském regionu z hlediska harmonizace dopravní politiky ČR s EU/TINA
Copyright: Ing. arch. Karel Bystřičan/duben 2002

PŘÍLOHA Č. 6



A - 1, A - 2, A - 3, A - 4, A - 5... polské dálnice

1 - Hradec Králové, 2 - Náchod, 3 - Harrachov, 4 - Turnov, 5 - Vratislav,
6 - Ostrava, 7 - Frýdek-Místek, 8 - Katowice, 9 - Krakov

PŘECHODNÝ STAV SÍTĚ TINA V ROCE 2010

(„ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA TINA“ / ŘÍJEN 1999)

Polská dálnice A - 3 nemá být realizována jako **p r i o r i t n í**. Z toho důvodu je do roku 2010 předpokládán **stále ještě nezměněný stav** - směrování dopravních zátěží E67 (Praha-Varšava) přes Náchod a E65 (Malmo-Štětín-Brno-Budapešť-Balkán) přes Harrachov a Prahu.

Ani **prodloužení E461** Vídeň-Brno-Hradec Králové do SRN ještě nemá být zkapacitněno v plném rozsahu (R35 Hradec Králové-Hrádek nad Nisou).

Dokonce R43 stále ještě směřuje na Svitavy (nikoli na Moravskou Třebovou).

INTENZITY DOPRAVY NA DÁLNICÍCH A DŮLEŽITÝCH TAZÍCÍCH SILNIČNÍ SÍTĚ

1.2015

orientační intenzita dopravy v 1000 voz. / den

