

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 nezvládnutí 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/ Přečhodný 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-jížní 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-jížní 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 Brna, 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 přesnějšmu 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).

