

A

Kancelář  
architekta  
města BrnaX43  
třikrát jinak

## historie aneb D, R, nebo I?

Dálnice  
Videň–Vratislav

Silnice umožňující rychlejší cestu z Brna na sever se na různých kreslicích prknech objevuje už dlouhé desítky let. Například dodnes nedokončené mosty a náspyz tzv. exteritoriální dálnice, která by právě okolo Brna spojila Vídeň a Vratislav, se začaly budovat už v roce 1939. Stavbu dálnice si vůdce nacistického Německa vymínil přímo v Mnichovské dohodě, práce ale vzhledem k vývoji druhé světové války skončily v roce 1942. Za zmínku stojí i fakt, že dálnice měla být napojena na Brno právě v blízkosti Brněnské přehrady mohutnou křižovatkou.



Plán mimoúrovňové křižovatky Brno-sever (1940)  
Trasa exteritoriální dálnice Vídeň–Vratislav  
zdroj: Německá průchozí dálnice: II. díl – Jižní úsek, Tomáš Janda, Václav Lidl



Celkový pohled na staveniště dálničního mostu přes údolí řeky Svatky  
zdroj: Německá průchozí dálnice: II. díl – Jižní úsek, Tomáš Janda, Václav Lidl



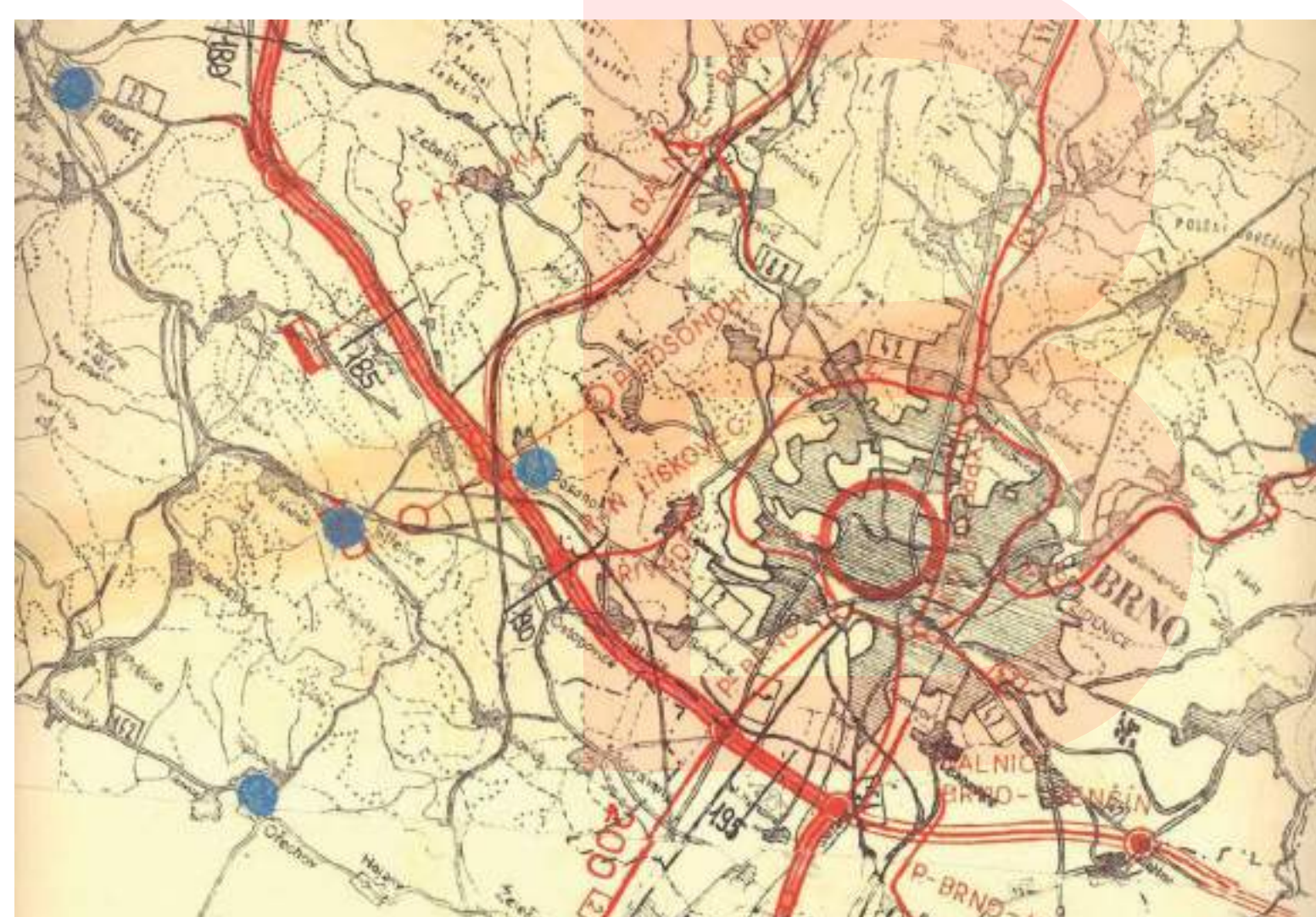
Stavba exteritoriální dálnice Vídeň–Vratislav  
zdroj: Technické muzeum v Brně



Stavba exteritoriální dálnice Vídeň–Vratislav  
zdroj: Technické muzeum v Brně

Dálnice,  
nebo silnice?

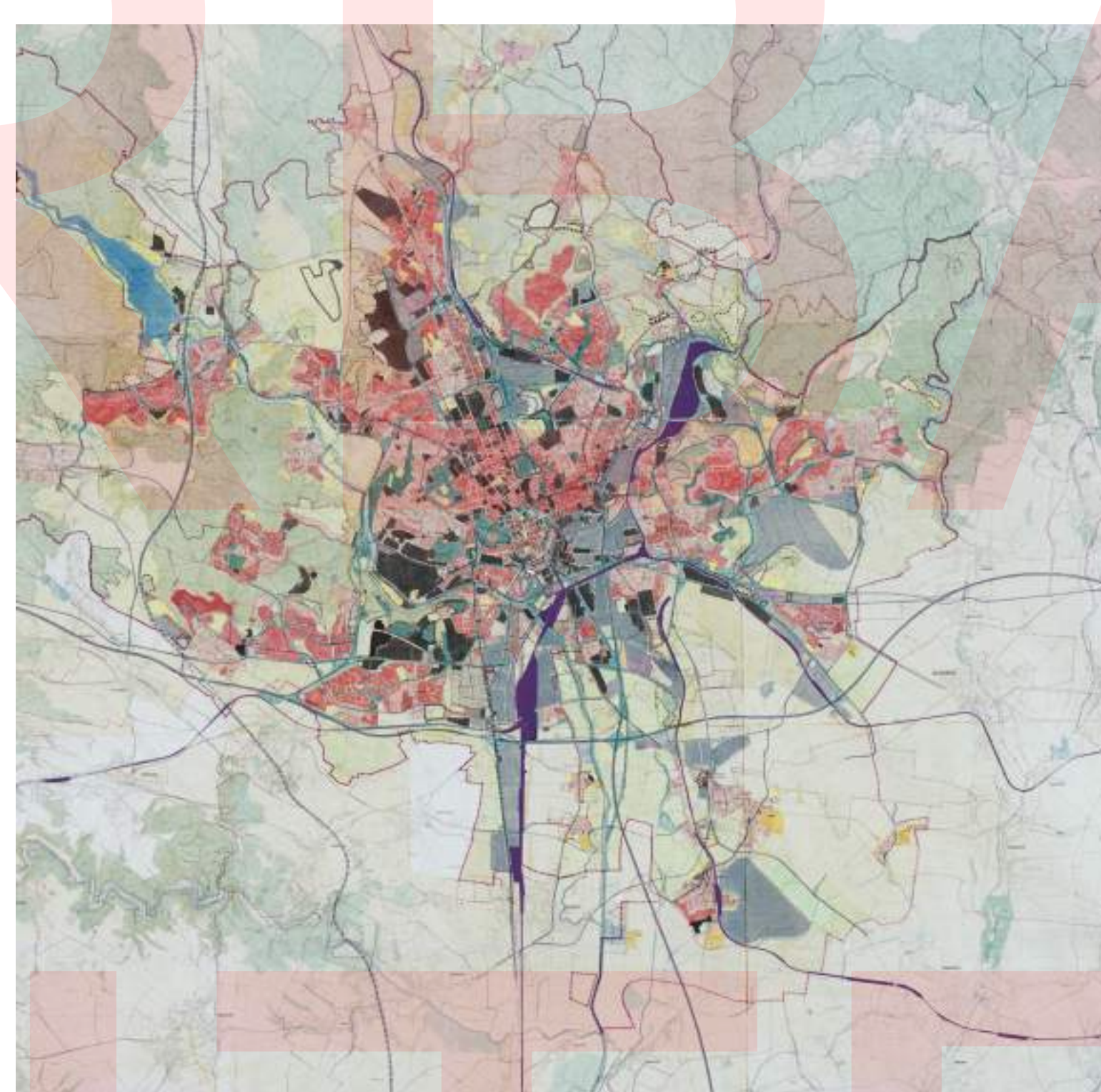
Československá vláda otázku severojižního spojení oživila znovu v roce 1963. Možné propojení dálnice D1 a D35, tehdy označované jako D43, by částečně využívalo doposud zarůstající těleso rozestavěné exteritoriální dálnice. V průběhu více než půlstoletí plánování se pak označení trasy postupně měnilo z dálnice D43, na rychlostní komunikaci R43, silnici I/43 a zpět. A ani dodnes není definitivně rozhodnuto, proto i my používáme označení X43.



Průběh dálnic u Brna, Investiční studie výstavby dálnice Praha–Jihlava–Brno–Bratislava, 1966  
zdroj: Dálnice 1967–2007, Michal Prášil

X43 v územních  
plánech

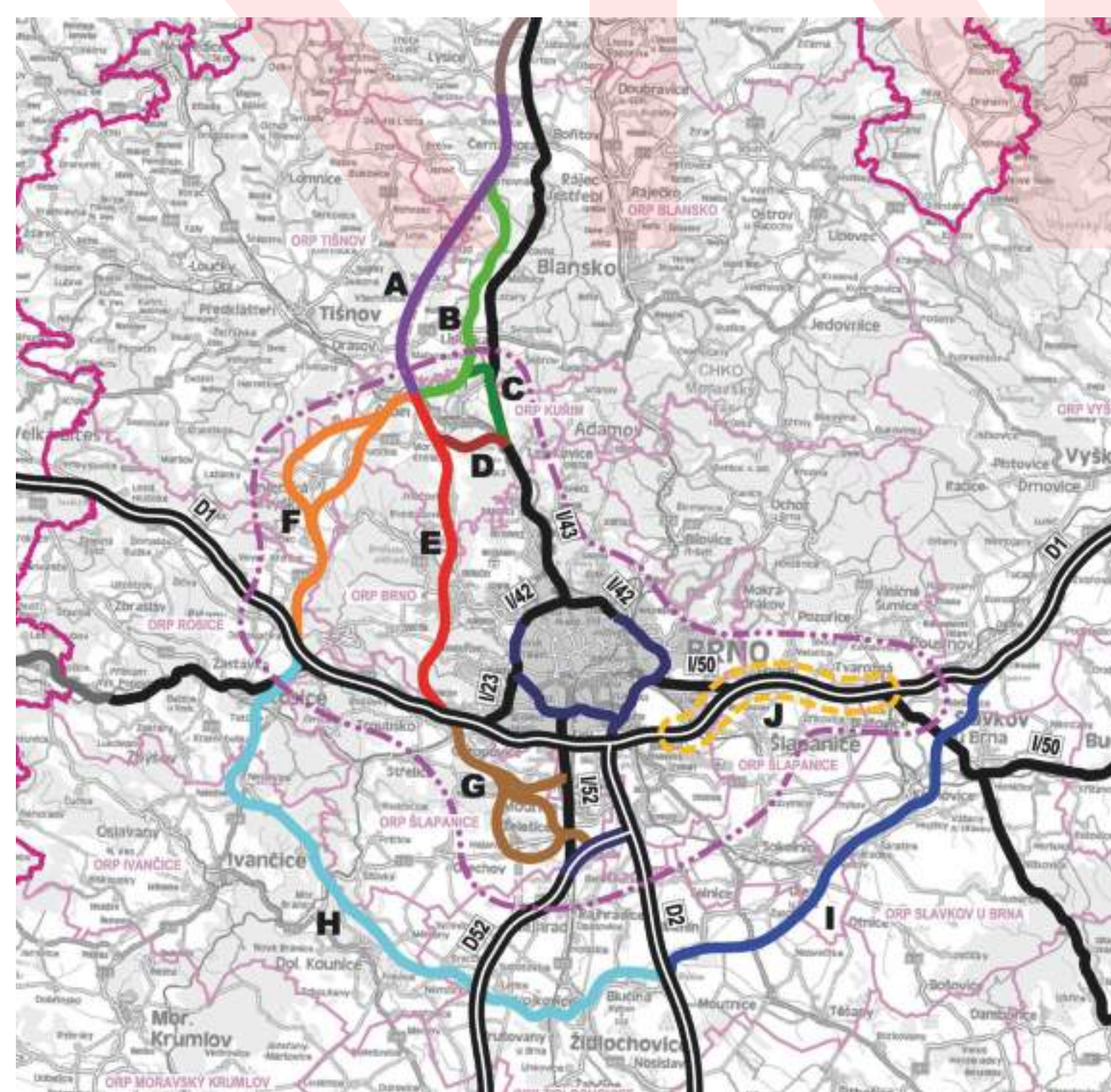
Trasy silnice X43 se už od roku 1963 objevují v územních plánech dotčených měst a obcí. Tvořily například součást Územního plánu velkého územního celku Brněnské sídelní regionální aglomerace, který byl zpracován pro území okresů Brno – venkov, Blansko i Vyškov a platil od roku 1985 do konce roku 2009. Dopravní plochy byly součástí také Územního plánu města Brna od roku 1982 do roku 2010, kdy je zrušil rozsudek Krajského soudu v Brně.



Územní plán města Brna, 1982

## Kudy má vést?

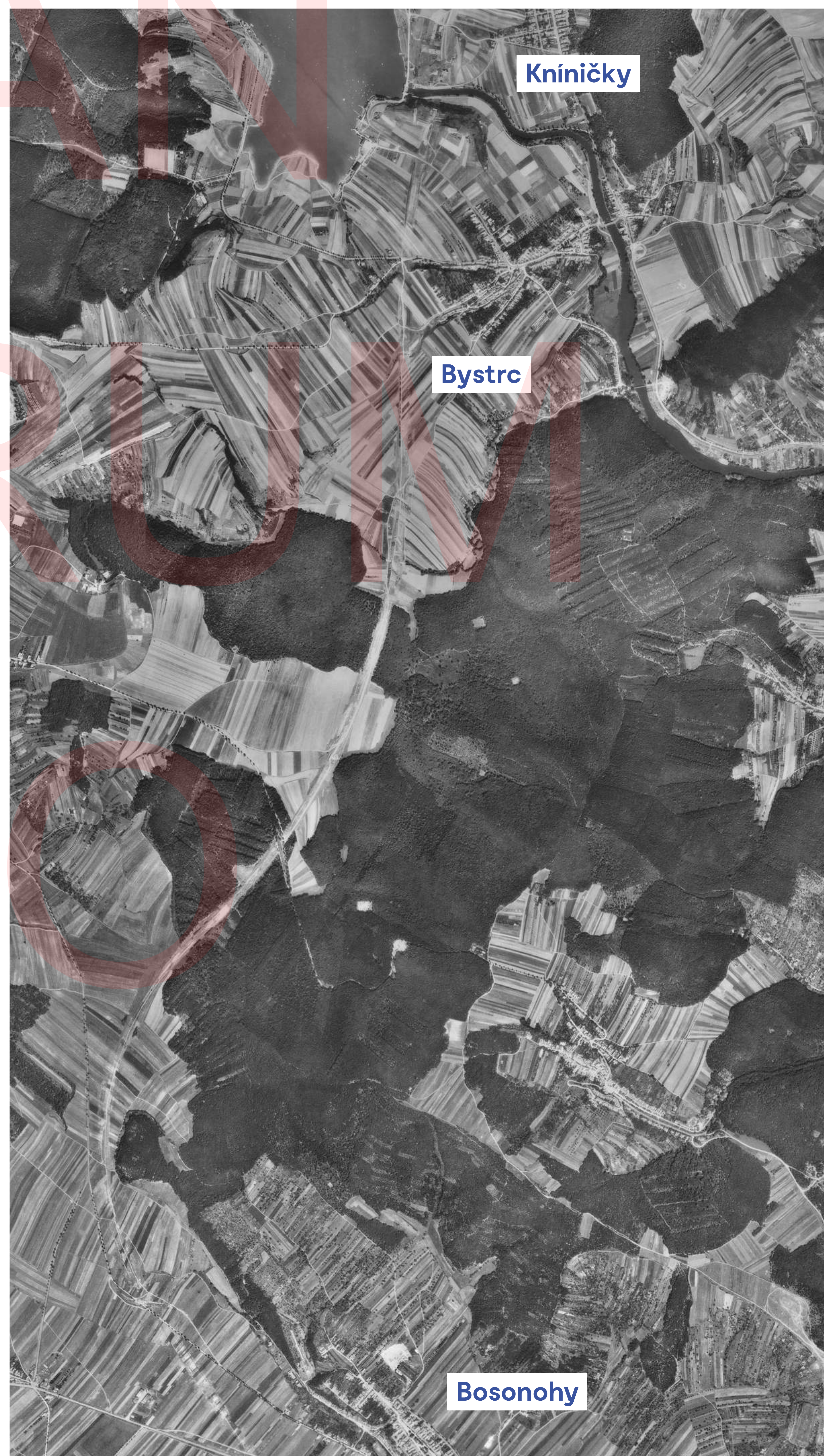
Aktuální „územní plán“ Jihomoravského kraje, tzv. zásady územního rozvoje, platí od roku 2016 a stanovují koncepci zdejší dálniční a silniční dopravy. Trasu a typ silnice X43, včetně minimalizace jejich dopadů na životní prostředí a lidské zdraví, měla vyřešit územní studie z roku 2018. Doporučila vedení v bystrcké stopě a uvedla, že by nemuselo jít o dálnici, ale kapacitní čtyřpruhovou silnici I. třídy. Přípomínky místních také přinesly požadavky na vedení silnice tunelem v zastavěných částech Brna, ty by měly být aktualizacemi zaneseny do krajských zásad územního rozvoje a poté i do návrhu nového územního plánu Brna.



Varianty dálniční a silniční sítě v okolí Brna

A – německá  
B – optimalizovaná  
C – severní obchvat Kuřimi  
D – jižní obchvat Kuřimi  
E – bystrcká  
F – bitýšská

zdroj: Německá průchozí dálnice: II. díl – Jižní úsek, Tomáš Janda, Václav Lidl



Výřez historické ortofotomapy, rozestavěná exteritoriální dálnice na západě Brna, 50. léta  
zdroj: geoportal.gov.cz