

Středoškolská odborná činnost 2004/5005

Obor 05 – geologie, geografie

Stará německá dálnice a plánovaná rychlostní komunikace R43

Autoři:

Hana Slunská, Jana Vašíčková

Gymnázium Jevíčko, A. K. Vitáka 452
569 43 Jevíčko, septima

Konzultant práce:

RNDr. Hynek Skořepa

(Gymnázium Jevíčko)

Jevíčko, 2005
Pardubický kraj

Prohlašujeme tímto, že jsme soutěžní práci vypracovali samostatně pod vedením RNDr. Hynka Skořepy a uvedli v seznamu literatury veškerou použitou literaturu a další informační zdroje včetně internetu.

V Jevíčku dne

vlastnoruční podpis autorů

Evropské perspektivy

„Evropa: to nejsou jen autostrády, ale také cesty pro chodce, není to tajemná maska, ale požitek z výrazu, temperamentu a originality, není to vznešená monotónnost, ale členitá rozličnost, není to obrovitý rozměr, ale také směr života, půvab a míra, není to absolutizování, ale pochybování, rozpor a ironie, nejsou to peníze a úspěch za každou cenu, ale spíše vanutí ducha, vkus a nezávislost.“

Ernst Fischer: Problémy mladé generace (Bezmocnost nebo odpovědnost?)

Praha: Mladá fronta 1965

Obsah

1. Úvod	5
2. Metodika	6
3. Historie budování dálniční sítě	7
4. Historické souvislosti stavby dálnice Vratislav – Vídeň	8
5. Plánovaná stavba R43 a ekologická stabilita krajiny	9
5. 1. Vymezení sledovaného území	9
5. 2. Základní principy koncepce ÚSES	9
5. 3. Přehled chráněných území a ekologicky významných krajinných prvků na trase dálnice	10
6. Připravovaná výstavba R 43 (přínosy a negativa)	13
6. 1. Dopravní a ekonomický přínos výstavby	13
6. 2. Dopady na ekologickou stabilitu krajiny	13
7. Diskuse	14
8. Závěr	15
9. Seznam použité literatury, archivních pramenů a mapových podkladů	17
10. Přílohy	

Seznam použitých zkratk

č. - číslo

eds. - editoři

k. ú. – katastrální území

MŠLZ – Moravské šamotové a lupkové závody Velké Opatovice

MVP – Ministerstvo veřejných prací

MŽP – Ministerstvo životního prostředí

NPR – národní přírodní rezervace

OkÚ – okresní úřad

RAG – Reichsautobahngesellschaft

silnice V – B – V – silnice Vratislav – Brno - Vídeň

ÚSES – územní systémy ekologické stability

1. Úvod

Téma práce jsme si vybraly z důvodu aktuálního projednávání výstavby rychlostní silnice R43 mezi Brnem a Moravskou Třebovou, která by měla vést bezprostředním okolím našeho bydliště a znamenala by významnou změnu v rázu krajiny, která je pro nás nepředstavitelná, protože žijeme na území s velice zachovalou přírodou. Naší prací se budeme snažit rozšířit povědomí o výstavbě mezi lidmi, žijících na území, jehož se výstavba bezprostředně týká. Uvědomujeme si nutnost ochrany přírody, ale také dopravní přínos tohoto spojení. V naší práci se věnujeme historii R43, která sahá až do 30. let minulého století, a kladům i záporům spojeným s výstavbou. V určitém konkrétně vymezeném úseku se pak zabýváme případnými dopady stavby rychlostní komunikace na ekologickou stabilitu krajiny.

Rádi bychom poděkovaly panu Františku Plechovi, pamětníkovi z Jevíčka, za konzultace a poskytnutí materiálu k výstavbě v okolí Jevíčka, dále panu ing. Františku Mlatečkovi z Boskovic za informace o významu tělesa staré dálnice pro ekologickou stabilitu krajiny, panu Bohumilu Jakubcovi z Boskovic za vzpomínky na válečná léta. Dále pracovníkům Státního okresního archivu v Blansku, pracoviště v Boskovicích, za všestrannou pomoc při vyhledávání archivních materiálů.

V neposlední řadě děkujeme panu profesorovi Hynkovi Skořepovi za odborné vedení naší práce. Za pomoc technického rázu při počítačovém zpracování dat děkujeme našemu vyučujícímu informatiky panu profesorovi Ladislavu Lórovi.

2. Metodika

S cílem získat podrobné informace k tomuto tématu jsme se nejprve rozhodly navštívit místní pamětníky, kteří nám vyprávěli svoje vzpomínky na dobu výstavby dálnice a posléze Státní okresní archiv Blansko, pracoviště v Boskovicích, kde jsme získaly množství zajímavých informací. Aktuální informace jsme vyhledávaly na internetu (takto získané informace jsme se snažily ověřit z jiných zdrojů). Přesnou polohu tělesa dálnice ve sledovaném území jsme vyhledaly na listech Základní mapy ČR, kterou nám poskytly k nahlédnutí místní úřady.

Využily jsme též literárních pramenů (viz seznam použité literatury).

Vzhledem k ročnímu období zpracovávání práce jsme se pouze v menší míře věnovaly terénnímu průzkumu, při kterém jsme získaly za pomoci studenta Gymnázia v Jevíčku Tomáše Machorka fotodokumentaci úseku dálnice nejbližšího našemu bydlišti.

Nakonec jsme se pokusily o srovnání údajů, získaných z různých zdrojů a jejich zhodnocení.

3. Historie budování dálniční sítě

20. století bylo ve znamení pohybu, spojeného s rozšířením automobilismu a tudíž dopravy všeobecně v celosvětovém měřítku. Rozvoj automobilů je ovšem neodmyslitelně spjat s vynálezem 1. tříkolového samohybného vozu s benzinovým motorem, vyrobeného v roce 1885 v dílně Karla Benze v Mannheimu v Německu. Naše území patřilo k prvním v budování a rozšiřování dopravních tras. O tom svědčí i založení Silničního fondu již v roce 1927. V polovině 30. let se objevily dva konkrétní návrhy na trasy budování dálkových komunikací napříč republikou, ovšem žádný z nich neprocházal územím větší koncentrace obyvatel ani nezískal takovou důvěru, aby došlo k jeho vybudování. V roce 1937 bylo firmě Baťa uděleno povolení k provádění přípravných prací na projektu silniční magistrály v úseku Lužná – Makov, tzv. Javornické silnice.

U zrodu jedné z prvních tras dálniční sítě stála potřeba dálnice spojující Prahu, Brno a Bratislavu, která se ukázala již za první republiky. Reálně se však o její stavě začalo uvažovat až v době pomnichovské. Vláda ji povolila v listopadu 1938 a práce byly spuštěny 2. května 1939, tedy již za protektorátu - s pouhými sto padesáti dělníky, šesti lokomotivami, šesti nákladními auty a třemi parními válci. 19. listopadu 1938 podepsali zástupci vlád Německa a Československa (za naši vládu gen. Husárek) dohodu o stavbě "německé" autostrády z Vratislavi (německy Breslau) přes území Moravy do Vídně, která se měla křížit s naší magistrálou Praha – Brno – Bratislava u Brna. Trasa dálnice se podle dohody měla stát říšským exteritoriálním územím uvnitř Česko – Slovenské republiky (Kvaček, R., Chalupa, A., Heyduk, M., 1998). 1. prosince 1938 zahájili Němci stavbu tzv. sudetské autostrády (tehdy na území Německa). První úseky dnešní D1 měly být podle původních plánů otevřeny už v říjnu 1940, celá dálnice z Prahy až do Otrokovic u Zlína v roce 1943. S návazností na Slovensko se po jeho odtržení od zbytku republiky již nepočítalo. Stavbu hned od počátku provázely stěžní uvěřitelné provozní problémy a organizační zmatky. Otevření dálnice D1 se v říjnu 1940 nestihlo proto, že projektanti počítali s osmi sty pracovníky, ale stavbyvedoucí jich nikdy neměli k dispozici víc než dvě stě padesát. Před zimou 1939/1940 navíc nepochopitelně nepoložili protizámrazovou vrstvu a celé následující jaro bylo ve znamení nápravy škod (Anonymus, 2004). V průběhu roku 1941 se k těmto problémům přidala i tíže války. Když byl 1. srpna vyhlášen zákaz civilních staveb na území protektorátu, obdržela ještě dálnice výjimku. Ta však začala být zbytečnou ve chvíli, kdy byl vydán zákaz používání cementu – Němci usoudili, že je ho třeba jen na vojenských stavbách. V dubnu 1942 vše završil zákaz výstavby dálnic, jenž byl už ovšem zbytečný, jelikož bez cementu se stavět nedalo. Do konce války se výstavba dálnice naprosto zastavila. Po osvobození však jeden z Benešových dekretů, konkrétně ten s číslem 88, nařizuje dostavbu a prodloužení klíčové dopravní tepny až na Slovensko. Od roku 1946 se opět staví, v následujících dvou letech jsou však práce kvůli dobovému přesvědčení o nepotřebnosti dálnic spíše utlumovány. V roce 1949 víceméně stagnují. V prosinci 1950 přichází po osmi letech druhý zákaz výstavby dálnic, který trval až do 18. dubna 1966 (Anonymus, 2004). V roce 1977 bylo otevřeno prvních 75 souvislých dálničních kilometrů, patřících k D1, a to z Prahy směrem na Brno k obci Hořice. Od roku 1966 již výstavbě dálnic nic nebránilo, a to i přes různé snahy o její přerušení. V roce 1974 byla zahájena stavba dálnice D2 ve směru Brno - Bratislava a o dva roky později se začala budovat trasa dálnice D5 (Praha – Plzeň – Rozvadov). V roce 1978 se začala realizovat výstavba dálnice D11 (Praha – Přední Lhota ...) a o 4 roky později také D8 (Praha – Lovosice), které stále ještě probíhají. V říjnu 2004 byl také zprovozněn historicky první úsek dálnice D3 Chotoviny – Tábor.

Postupem let přibývá stále více snah o rozšíření dálničních sítí ČR, které jsou, jak nám ukazuje doba, pro každodenní život moderního člověka téměř nepostradatelné. Jednou

z těchto snah je také celoevropsky podporovaná výstavba dálnice D43, již dnes zahrnutá do transevropské dálniční sítě.

4. Historické souvislosti stavby dálnice Vratislav - Vídeň

Když fašistické Německo zabralo sousední Rakousko, bylo při pohledu na novou mapu Evropy Němcům jasné, že se některé věci musí změnit. Již před tím měla naše země hranici s Německem od Šumavy až po Ostravu. Nyní prodloužila Německá říše hranice s Československem i na jihu a to až k Bratislavě. Rázem se tak z tehdejší svobodné Československé republiky stal jakýsi úzký klín, vražený hluboko do nitra Velkoněmecké říše. Dvě největší města na východě nového Německa - Vratislav a Vídeň - tak bylo možné spojit buď obrovskou oklikou, nebo nejkratší cestou, ale přes cizí území. V tomto případě 320 km dlouhá dálnice měla vést z dnešní Wrocław (tehdy Breslau) přes Kłodzko (Kladsko) k hranicím, kde by na okraji Orlických hor u Králík vstoupila na československé území. Kolem Červené Vody, kde by překonávala hřeben Suchého vrchu, by se dostala až na východ od Moravské Třebové a odtud měla vést dlouhou brázdou přes Jevíčko, Boskovice až k Brnu. Samotnému Brnu se měla dálnice vyhnout dlouhým obchvatem kolem Kuřimi a Brněnské přehrady. U Troubska pak měla být vybudována křižovatka s naší československou dálnicí z Prahy na Podkarpatskou Rus. Od Troubska pak měla německá dálnice vést kolem Ořechova a Syrovic k Pohořelicím a dále až do Mikulova, opět na německé hranice. Za nimi, nyní už zase na německem okupovaném území, by dálnice pokračovala až do Vídně. Samozřejmě, naše země o výstavbu žádné takové dálnice zájem neměla a už vůbec, když měla sloužit někomu cizímu, natož fašistickému Německu. Hitler si toho byl vědom a tak jak snadno bez boje získal Rakousko, jinou lší zase dostal souhlas k výstavbě své dálnice. Využil totiž Mnichovské smlouvy o odstoupení našeho pohraničí a nezapomněl si tam mezi ostatní potupné podmínky přidat i umožnění výstavby této dálnice. Bylo rozhodnuto. Jako by to nestačilo. Nejen, že jsme přišli o rozsáhlé oblasti podél německých hranic, nyní jsme ještě museli Říši vyhradit desítky metrů široký pruh území přes celou Moravu, pro budoucí stavbu dálnice.

5. Plánovaná stavba R43 a ekologická stabilita krajiny

5. 1. Vymezení sledovaného území

V této části práce se zabýváme pouze částí navrhované trasy rychlostní komunikace R 43 v úseku vymezeném přibližně městy Kuřim a Jevíčko. Sledovaný úsek prochází geomorfologickým celkem zvaným Boskovická brázda. Z hlediska horopisného členění je **Boskovická brázda** součástí geomorfologické oblasti Brněnská vrchovina. Je to protáhlá, 3 - 10 km široká sníženina, probíhající od jihozápadu k severovýchodu, vyplněná permokarbonskými (prvohorními) a neogenními (třetihorními) usazeninami s ostrůvky křídových (druhohorních) usazenin. Žernovnickou hrástí (v okolí Černé Hory) je rozdělena na Oslavanskou brázdu na jihu a Malou Hanou na severu. Nejvyšším bodem je vrchol Nad Amerikou (553 m) poblíž Letovic.

5. 2. Základní principy koncepce ÚSES

ÚSES – **územní systém ekologické stability krajiny** - je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodně blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišujeme **místní (lokální)**, **regionální** a **nadregionální** ÚSES. ÚSES místního (lokálního) významu zahrnuje plošně méně rozlehlá území, které mají pro krajinu význam na úrovni např. katastru obce. Příkladem lokálního biocentra je vlhká louka, zbytek bučiny ve smrkových monokulturách, rybníček atd. Regionální význam mají plošně rozsáhlejší segmenty (tj. části) krajiny, reprezentující společenstva určité biogeografické oblasti. ÚSES nadregionálního významu jsou rozlehlá území (nad 1000 ha), kde nachází podmínky pro existenci i druhy organismů náročnější na prostor. Tato území by měla zajistit zachování charakteristických společenstev daného regionu. Jejich jádra by měla tvořit chráněná území s dlouhodobým přírodním vývojem. Příkladem je NPR Praděd (horské smrčiny a hole nad horní hranicí lesa), NPR Králický Sněžník (horské smrčiny), NPR Vývěry Punkvy v Moravském krasu (krasové jevy, smíšené lesy), atd (Buček, A., Lacina, J., 1993).

Hlavní myšlenkou této koncepce byl již v době jejího vzniku (konec 70. let 20. stol.) předpoklad, že stabilní ekosystémy mají kladný vliv na okolní ekologicky méně stabilní krajinu. Dnes jsou ÚSES součástí zákona 114/1992 Sb., podle něhož je ochrana a vytváření ÚSES spolu s budováním sítě chráněných území, ochranou volně žijících organismů či ochranou dřevin rostoucích mimo les základním předpokladem pro zajišťování ochrany přírody.

Východiskem pro tvorbu ÚSES se stává vymezení kostry ekologické stability, což jsou stabilizační prvky v krajině, zaznamenané v mapách patřičného měřítka, tzn. existující biocentra a biokoridory. **Biocentry** jsou myšlena území, která svou velikostí a stavem ekologických podmínek umožňují trvalou existenci druhů a společenstev organismů. Mohou být tvořena přírodními biocenózami (společenstvy), typickými pro danou biogeografickou oblast (přirozené lesy), nebo biocenózami, jejichž existence je podmíněna lidskou činností (louky, rybníky, atd.). **Biokoridory** jsou liniová společenstva umožňující migraci organismů a propojující biocentra (z oddělených biocenter tak vytváří síť). Většinou neumožňují organismům dlouhodobou existenci. Biokoridory mohou být jak prostorově spojitě (souvislý břehový porost kolem vodního toku), tak prostorově nespojitě (remízky v polní krajině).

ÚSES tedy tvoří síť ekologicky významných segmentů krajiny, účelně rozmístěných na základě funkčních kritérií (Buček, A., Lacina, J., 1993).

K cílům ÚSES patří:

- 1) Uchování biodiverzity (druhové rozmanitosti).
- 2) Zachování unikátních (jedinečných) krajinných fenoménů.
- 3) Zajištění příznivého působení na zemědělské a lesní kultury a urbanizovaná území.
- 4) Podpora mnohostranného funkčního využití krajiny, omezování střetů zájmů mezi hospodářstvím a ochranou přírody, hledání kompromisů.

Aktivní tvorba ÚSES je technicky a zejména finančně velmi náročná a v nejbližší budoucnosti nelze předpokládat její rozsáhlejší realizaci. Proto je třeba v maximální míře zachovat existující stabilní segmenty v krajině a poskytnout jim patřičnou ochranu.

5. 3. Přehled chráněných území a ekologicky významných krajinných prvků na trase dálnice

V prostoru severozápadně od Kuřimi míjí těleso staré dálnice v těsné blízkosti významná zvláště chráněná území **Zlobice** (přírodní památka, listnatý les s teplomilnými druhy rostlin) a **Malá skalka** a **Malhostovická pecka** (obě v kategorii přírodní památka, lokality teplomilné květeny na vápencovém podkladu, např. koniklece velkokvětého, *Pulsatilla grandis*).

Z hlediska ochrany přírody je jednou z nejcennějších lokalit v jižní části našeho zájmového území **Krkatá bába** v k. ú. Lubě. V rámci připravované koncepce ÚSES okresu Blansko byla tato lokalita vedena jako ekologicky významný krajinný prvek regionálního významu. V roce 1997 byla Krkatá Bába vyhlášena nařízením Okresního úřadu v Blansku zvláště chráněným územím v kategorii přírodní památka na ploše 9,02 ha. Trasa staré německé dálnice vede přímo přes toto chráněné území.

Předmětem ochrany zde jsou slepencové skalní útvary s přirozeným společenstvem zakrslých borových doubrav a dubových bučin s výskytem četných teplomilných druhů rostlin. Ve 30. letech 20. století zde byl udáván i sesel sivý (*Seseli osseum*), dodnes zde roste strdivka sedmihradská (*Melica transsilvanica*) či radyk sítinovitý (*Chondrilla juncea*), marulka pamětník (*Calamintha acinos*), mochna jarní (*Potentilla tabernaemontani*), rozchodník bílý (*Sedum album*) či skalník celokrajný (*Cotoneaster integerrimus*).

V minulosti byla druhová skladba lesních porostů změněna, zcela vymizel původní buk a převládly porosty smrkové a borové. Přírodě blízké porosty zůstaly zachovány pouze na nejextrémnějších stanovištích. Vážným zásahem bylo vykácení pruhu lesa v místě plánovaného přemostění údolí potoka Lubě na trase plánované německé dálnice (Lacina, J. a kol., 2001).

Čtvrtky za Bořím jsou přírodní památkou, vyhlášenou roku 1996 v k.ú. Býkovic na ploše 3,1 ha. Jedná se o mokřinu s významným výskytem vstavačovitých rostlin - vemeník dvoulistý (*Platanthera bifolia*), prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*) a vstavač vojenský (*Orchis militaris*) (Lacina, J. a kol., 2002).

Ekologicky významný krajinný celek **Ježovec** se nachází v blízkosti tělesa dálnice v k. ú. Malá Lhota. Má rozlohu asi 15 ha. Jedná se o hluboce zaříznuté údolí horního toku levobřežního přítoku potoka Lubě v nadmořské výšce 350 - 395 m. Jsou to pastvinná lada

s teplomilnými společenstvy rostlin (kociánek dvoudomý, hořeček brvitý). Lokalita postupně zarůstá křovinami (Lacina, J., Quitt, E., eds., 1986).

Ekologicky významný krajinný celek **Jedurky** o ploše 20 ha se nachází též v blízkosti tělesa dálnice v k. ú. obcí Lubě a Brťov - Jeneč. Jde o údolí levostranného přítoku potoka Lubě v nadmořské výšce 375 - 440 m. Pestrá mozaika křovinných lad a luk (Lacina, J., Quitt, E., eds., 1986).

Totéž platí pro ekologicky významný krajinný prvek lokálního významu **Mučedník** rozkládající se na ploše 2 ha v k. ú. Bořitova. Mírný svah rozčleněný agrárními valy (hromady kamení vysbíraného v minulosti z okolních polí). Polokulturní louky a lada se skupinami dřevin (třešeň, hrušeň, dub zimní, růže šípková, líska, atd.). Z významných druhů rostlin se zde vyskytují lomikámen zrnatý, čilimník řezeňský, zběhovce ženevský, rozchodník největší, atd. Hnízdí zde ůuhýk obecný (Lacina, J., Hrádek, M., Lacinová, I., 1994).

Plánovanou stavbou bude nejvíce zasažen biokoridor "**Stará dálnice**". Jedná se o úsek tělesa (násep) staré německé dálnice v délce asi 30 km a šířce 30 - 50 m mezi obcemi Černá Hora až Velké Opatovice. Nachází se v nadmořské výšce 310 - 412 m. Dna výkopů jsou pomístně zamokřena, svahy náspů i výkopů jsou teplé a suché. Travinobylinná lada se skupinami dřevin byla v přirozeném vývoji místy doplněna umělou výsadbou. Jde o významnou migrační trasu organismů a důležitý ekologický stabilizační prvek v souvisle zorněné Boskovické brázdě. Problémem je lokální výskyt černých skládek (Lacina, J., Quitt, E., eds., 1986). Sledovaný úsek staré dálnice převážně vede bezlesou polní krajinou a má velký význam pro migraci organismů, jako stabilizační prvek v krajině (větrolam) a je útočištěm ptáků a drobné zvěře. Hnízdí zde například ůuhýk obecný, strnad obecný, bramborníček hnědý a koroptev polní. Zdržuje se zde srnčí zvěř, zajíc polní a přechodně i zvěř černá (prase divoké). Za více než půl století, kdy bylo rozestavěné těleso bez betonového svršku ponecháno ladem, zde došlo k tzv. sekundární sukcesi (samovolnému zarůstání dřevinami). Uplatnily se zde především pionýrské dřeviny jako je bříza, osika, jeřáb ptačí, topoly a vrby. Myslivci zde záměrně vysazovali další dřeviny (borovice lesní, modřín) a včelaři zde vyseli medonosné rostliny. K dominantním druhům travinobylinných společenstev patří třtina křovištní a na vlhkých místech rákos obecný (Lacina, J., Hrádek, M., Lacinová, I., 1994).

Ekologicky významný krajinný prvek lokálního významu **V slatinách** v k. ú. obce Sebranice o rozloze 2 ha je drobný rybníček ve výkopu staré dálnice v nadmořské výšce 320 m. Rybníček zarůstá vodním rostlinstvem (rdest, rákos), hnízdiště vodního ptactva. Lokalita je významná pro rozmnožování obojživelníků (Lacina, J., Quitt, E., eds., 1986).

Chloustné - jedná se o lokalitu evidovanou jako významný krajinný prvek jihovýchodně od obce Bačov. Rostou zde některé regionálně ohrožené teplomilné druhy rostlin. Prvosenka jarní (*Primula veris*) zde má početnou populaci (stovky jedinců), ojedinělý je výskyt kostivalu hlíznatého (*Symphytum tuberosum*), hlaváčku letního (*Adonis aestivalis*) a čilimníku řezeňského (*Chamaecytisus ratinsbonensis*). Významný je výskyt ohroženého stromu jilmu drsného (*Ulmus glabra*), který zde velmi dobře zmlazuje.

Z chráněných druhů živočichů byli zaznamenáni ůuhýk obecný a křepelka obecná. Hojná je zde srnčí zvěř (Lacina, J., Mlateček, F., 1998).

Ekologicky významný krajinný prvek lokálního významu **Bačovská stráň** (Bačovské stráňky) o ploše přibližně 10 ha. Jedná se o strmé jižní svahy v nadmořské výšce 350 - 365 m s drobnými opuštěnými lomy permokarbonských břidlic. Travinná lada s rozptýlenými stromy a keři (dub zimní, svída krvavá). Výskyt teplomilných druhů rostlin (divizna rakouská, šalvěj přeslenitá) a živočichů (plži) (Lacina, J., Quitt, E., eds., 1986). Řada druhů organismů zde dosahuje nejsevernějšího výskytu v oblasti Boskovické brázdy, např. růže galská (*Rosa gallica*), modřelec chocholatý (*Muscari comosa*), divizna rakouská (*Verbascum austriacum*), čekanka porýnská (*Acosta rhenana*), mařinka psí (*Asperula cynanchica*) a voskovka menší (*Cerinth minor*).

Jedná se o významnou lokalitu fosilií v jílovitých vápencích a slínech (tzv. střední bačovské vrstvy). Nachází se zde zkameněliny ryb, obojživelníků (krytolebců) a rostlin (jehličnanů) (Mlateček, F., Zahradníček, J., 1999).

Lokalitou evropského významu je **Naleziště Stegocephalů** (krytolebců) v k. ú. obce Bačov v blízkosti tělesa dálnice. Paleontologické naleziště zkamenělin v bývalém lomu. Území bylo vyhlášeno jako chráněný přírodní výtvar již v roce 1986, nyní má kategorii přírodní památka. Jeho výměra je 3,02 ha a je pokrata smíšeným lesem s převahou dubu zimního. Z živočichů je významný výskyt výra velkého (*Bubo bubo*).

Přední blata - evidovaný významný krajinný prvek lokálního významu v k. ú. Velké Opatovice. Díky lidskému zásahu zde vznikl malý mokřad významný pro rozmnožování obojživelníků (čolek obecný). Hnízdí zde chráněný dravec pochop rákosní (*Circus aeruginosus*) (Lacina, J., Mlateček, F., 2000).

Na pile - významný krajinný prvek lokálního významu v k. ú. Velké Opatovice. Na ploše necelých 7 ha za průmyslovým areálem MŠLZ je zachována pestrá mozaika polokulturních luk, rákosin a skupin stromů. Z významných druhů rostlin zde najdeme hadí kořen větší (*Bistorta major*), kakost hnědočervený (*Geranium phaeum*) a vrbu trojmužnou (*Salix triandra*). Hnízdí zde pochop rákosní. Loví zde čáp bílý. Významný je výskyt drobných pěvců. (Lacina, J., Mlateček, F., 2000).

6. Přípravovaná výstavba R43 (přínosy a negativa)

6. 1. Dopravní a ekonomický přínos stavby

O obnovení úseku nedostavěné německé dálnice se v regionu mluví již delší dobu. Sledovaná oblast Moravy má nedostatečnou silniční síť, především ve směru sever - jih. To souvisí s dopravní koncepcí v bývalém Československu, kde byl kladen důraz především na dopravní spojení ve směru západ - východ (Praha - Slovensko). Byl to logický důsledek protáhlého tvaru území tehdejšího státu. Po společenskoekonomických změnách roku 1989 vzrostl význam Moravy z hlediska propojení celoevropské dopravní sítě. Rozpad Československa vedl ke zvýšení objemu přepravy ve směru sever - jih. Stávající státní silnice číslo 43 ve směru Brno - Svitavy v současné době kapacitně zcela nedostačuje a je nadměrně zatěžována především kamionovou dopravou. Navíc v některých místech prochází obcemi a také vzhledem k povaze terénu ji není možné rozšiřovat. Proto se hledají další řešení a z hlediska finančních nároků stavby se jeví vhodné využít již vybudovaných úseků staré německé dálnice.

Cílový dopravní význam komunikace R43 je nutné odvozovat zejména od závazků České republiky v rámci Evropské unie. Podle těchto závazků je komunikace navržena ve směru sever - jih a vedená západně od Brna zahrnuta do nejvyšší transevropské dálniční sítě označované jako TEN (Trans European Network) - viz schematická mapka. Z tohoto hlediska je označování této komunikace pouze jako rychlostní silnice (R) neadekvátní a je nevyhnutelné respektovat celoevropský význam sítě TEN a komunikaci dnes označovanou R43 posuzovat jako dálniční komunikaci a označovat ji jako D43.

6. 2. Dopady na ekologickou stabilitu krajiny

Těleso dálnice je v krajině nejvíce patrné v oblasti Malé Hané. Ta je využívána převážně jako orná půda a stará dálnice zde tvoří jeden u mála prvků ekologické stability krajiny. Význam trasy "Staré dálnice" z tohoto hlediska shrnul Mlateček a Lacina (1992):

1. Přírodě blízké společenstvo travin, keřů a stromů rozčleňuje rozlehlý (až několik kilometrů široký) pás intenzivně obdělávaných pozemků na Malé Hané, které jsou z ekologického hlediska zcela nestabilní.
2. Jedná se o významný biokoridor, který umožňuje šíření teplomilných druhů směrem k severovýchodu.
3. Skupiny stromů a keřů jsou významným hnízdištěm ptactva, což má příznivý vliv i na snižování početnosti hmyzích "škůdců" polních kultur, kterými se ptáci živí.
4. Společenstva "Staré dálnice" mají velký význam pro myslivost, na Malé Hané jsou prakticky jediným útočištěm lovné zvěře v intenzivně zemědělsky obhospodařované krajině.

Z hlediska ochrany přírody by proto bylo dobré celý biokoridor zachovat. V případě jeho likvidace by bylo nutné s velkými finančními náklady budovat nové ekologické stabilizační prvky v krajině. Plánovaná výstavba rychlostní komunikace v této trase je v rozporu se zájmy ochrany přírody. Výstavba silnice je ovšem též veřejným zájmem. Zvážit, který z těchto zájmů převažuje je obtížné.

7. Diskuse

V naší práci jsme se snažily zpracovat fakta o vybraném úseku R43 (Kuřim - Jevíčko), abychom dosáhly uceleného pohledu na tuto dnes, díky plánované dostavbě, tak prodiskutovávanou dálnici. Nejprve jsme se snažily ve stručnosti objasnit prvotní význam a historický vývoj R43, který je neodmyslitelně spjat s 2. světovou válkou a plány Adolfa Hitlera na silničním propojení částí Německé říše, konkrétně bývalého Pruska (Polska) s Rakouskem přes bývalé Československo na trase Vratislav - Brno - Vídeň, které s sebou mělo nést spoustu ekonomicky kladných důsledků. Také jsme se zabývaly posouzením části trasy z pohledu geografického a krajinářského, přičemž jsme došly k názoru, že na trase se vyskytuje několik velice ekologicky významných míst či prvků různého charakteru, jejichž ekologická stabilita by výstavbou R43 mohla být nenapravitelně narušena. Při shromažďování materiálů k bližšímu popisu sledovaného území nás překvapilo, že jsme nikde nenarazily na žádnou publikaci ani článek, který by se podrobněji věnoval charakteristice životního prostředí na území, kterým má R43 vést a možným důsledkům výstavby dálnice na něj. Je velice zarážející, že lidé v dnešní době si povětšinou uvědomují znepokojující stav naší planety, avšak nadále nehledají a raději přehlížejí možné cesty vedoucí alespoň ke snížení negativních vlivů člověka na Zemi. V případě našeho sledovaného úseku by možným řešením, jak uchovat ekologicky velice cenná území (např. přírodní památka Krkaté bába), mohlo být vybudování dálničního obchvatu, což by ovšem znamenalo nemalé finanční náklady. Tady by se lidé měli rozhodnout, zda jsou pro ně hodnotnější peníze, které by se ušetřily nevybudováním dálničního obchvatu, nebo do jisté míry zachovaná příroda, bez které by lidem ovšem v konečném stádiu peníze naprosto k ničemu nebyly. V naší práci jsme se všeobecně zabývaly významem, který by již vybudovaná dálnice R43 měla. Nejvýznamnějším samozřejmě zůstává ten dopravní, jež by přinesl prospěch ekonomice celé střední Evropy, což potvrzuje i evropská snaha o co nejrychlejší zbudování a zprovoznění dálnice. Všechno na světě má rub a líc, a protože si uvědomujeme jak přínosy (např. ten ekonomický), tak negativa (např. narušení ekologické rovnováhy krajiny) výstavby R43, doufáme, že dojde k prolnutí zájmů ve prospěch ne člověka jako tvora, který sám sebe považuje za bytost na vrcholu evolučního vývoje a v tom přesvědčení si postupně podmaňuje celou planetu, ale člověka - bytosti, která ví, že je součástí přírody - plané růže na kraji cesty, jejíž květy začínají mít barvu olova.

8. Závěr

Pokusily jsme se shrnout základní informace o úseku R43 sledujícím trasu staré německé dálnice, které by mohly vést k rozšíření povědomí o důsledcích plánované stavby. Bohužel se nám zdá, že při rozhodování o výstavbě nejsou brány v úvahu všechna fakta. A proto jsme se snažily svou prací přispět k hledání kompromisu mezi zájmy ekonomickými a ochranou přírody. S výsledky naší práce bychom rádi obeznámily širší veřejnost našeho regionu, např. článkem v místním tisku. Myslíme si, že si občané neuvědomují, o jak velký zásah do krajiny půjde, neboť jsou informováni ze strany politiků jen o ekonomických přínosech výstavby R43.

„Pravděpodobný je boj proti všem, nepravděpodobný je mír mezi lidmi. Pravděpodobná je hloupost, nepravděpodobná rozumnost. Pravděpodobná je smrt, nepravděpodobná nesmrtelnost. Dychtit po nepravděpodobném, to by měl být smysl našeho života.“

Ernst Fischer: Problémy mladé generace (Bezmocnost nebo odpovědnost?)
Praha: Mladá fronta 1965

9. Seznam použité literatury, archivních pramenů a mapových podkladů

- ANONYMUS Hitlerův most. 3.Pól, Praha: Atypo, s.r.o., prosinec 2004, s. 10 – 11.
- BUČEK, A., LACINA, J. Územní systémy ekologické stability. Zvláštní číslo časopisu Veronica. Brno: Veronica, 1993.
- KVAČEK, R., CHALUPA, A., HEYDUK, M. Československý rok 1938. Praha: Panorama 1988.
- LACINA, J., MLATEČEK, F. Chloustné – Komplexní registr významných krajinných prvků okresu Blansko. Blansko: Okresní úřad – referát životního prostředí 1998.
- LACINA, J. a kol. Přírodní památka Krkatá bába – plán péče o ZCHÚ. Okresní úřad Blansko – referát životního prostředí 2001.
- LACINA, J. a kol. Přírodní památka Čtvrtky za Bořím – odborné podklady pro inovaci plánu péče. Brno: 2002.
- LACINA, J., HRÁDEK, M., LACINOVÁ, I. Mučedník – ekologicky významný krajinný prvek. Blansko: Okresní úřad – referát životního prostředí 1994.
- LACINA, J., HRÁDEK, M., LACINOVÁ, I. Stará dálnice (část) – ekologicky významný krajinný prvek. Blansko: Okresní úřad – referát životního prostředí 1994.
- LACINA, J., MLATEČEK, F. Na pile – Komplexní registr významných krajinných prvků okresu Blansko. Blansko: Okresní úřad – referát životního prostředí 2000.
- LACINA, J., MLATEČEK, F. Přední blata – Komplexní registr významných krajinných prvků okresu Blansko. Blansko: Okresní úřad – referát životního prostředí 2000.
- LACINA, J., QUITT, E. (editoři) Geografická diferenciacie okresu Blansko. Geografie - teorie, výzkum, praxe, svazek 3. Brno: Geografický ústav ČSAV 1986. Část I., část II. (soubor map).
- MLATEČEK, F., LACINA, J. Stará dálnice a ekologická stabilita. Týden a směr (Týdeník okresů Blansko a Brno - venkov), 20. 8. 1992, č. 34, s. 5.
- MLATEČEK, F., ZAHRADNÍČEK, J. Bačovské stráňky – komplexní registr VKP okresu Blansko. Okresní úřad Blansko – referát životního prostředí 1999.
- PLECH, F. Německá nedostavěná dálnice. Rukopis (uložený u autora). Jevíčko: 2005.

Archivní prameny

- Státní okresní archiv Blansko, pracoviště Boskovice, fond Okresní úřad Boskovice, karton 9, inv. č. 165, 121
- Státní okresní archiv Blansko, pracoviště Boskovice, fond Okresní úřad Blansko, K – 44A – Automobilová silnice Vratislav – Vídeň 1938 – 1939.
- Státní okresní archiv Blansko, pracoviště Boskovice, fond Dálnice Vratislav – Vídeň 1940 – 1949, inv. č. 44

Mapové podklady

- Soldatenatlas. Tornisterschrift des Oberkommandos der Wehrmacht. Abt. Inland. Heft 39. Leipzig: Bibliographisches Institut AG 1941.
- Okolí Brna - Svratecko (č. 85). Turistická mapa 1 : 50 000. Praha – Harmanec: Klub českých turistů a Vojenský kartografický ústav, š. p., vydání 1992.
- Svitavsko (č. 50). Turistická mapa 1 : 50 000. Praha – Harmanec: Klub českých turistů a Vojenský kartografický ústav, š. p., vydání 1996 – 1999.

Mapa územního systému ekologické stability (na podkladu Základní mapy ČSFR 1 : 25 000).
Blansko: Okresní úřad – referát životního prostředí, rok zpracování neuveden.
Základní mapa ČR (ČSFR, ČSSR) 1 : 25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální (dříve
Český úřad geodetický a kartografický)

list 24-211 Jevíčko, rok vydání 1987

list 24-213 Velké Opatovice, rok vydání 1990

list 24-231 Žďárná, rok vydání 1994

list 24-142 Boskovice, rok vydání 1989

P Ř Í L O H Y

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Mapa sítě říšských dálnic. Zdroj: Soldatenatlas Tornistenschrift des Oberkommandos der Wehrmacht Abt. Inland. Heft 39. Bibliographisches Institut AG Leipzig, 1941.

Dostavěné úseky dálnic vyznačeny plnou čarou, úseky ve výstavbě dvojitou čarou a plánované úseky přerušovanou dvojitou čarou.

Příloha č. 2 – Přehledná mapa sledovaného úseku staré německé dálnice v měřítku 1 : 200 000
Trasa dálnice vyznačena plnou černou čarou.

Příloha č. 3 – Mapa severní části Malé Hané v měřítku 1 : 50 000.

Příloha č. 4 – Mapa jižní části Malé Hané v měřítku 1 : 50 000.

Příloha č. 5 – Schematická mapa navrhované evropské dálniční sítě.

Příloha č. 6 – Ukázka archivního materiálu. Zdroj: Státní okresní archiv Blansko, pracoviště Boskovice.

Příloha č. 7 – Stanovisko MŽP k rozšíření dopravních komunikací v ČR do r. 2010.

Příloha č. 8 – Fotodokumentace.

Seznam fotografií

- a) Fotografie staveb z různých úseků dálnice (převzato).
- b) Fotodokumentace úseku staré dálnice v okolí Jevíčka. Autorem fotografií je Tomáš Machorek, student kvarty Gymnázia Jevíčko.
1. Most v místě křížení staré dálnice se silnicí Jevíčko – Smolná. Pohled směrem od Smolné
 2. Dva mosty v blízkosti předcházející lokality při pohledu od Jevíčka.
 3. Pohled na klenbu mostu z fotografie č. 1 od Smolné
 4. Pohled na klenbu mostu z fotografie č. 1 od Smolné.
 5. Mimoúrovňová křižovatka staré dálnice se silnicí Jevíčko – Velké Opatovice
 6. Most v místě křížení staré dálnice se silnicí Jevíčko – sanatorium.
 7. Most v místě křížení staré dálnice se silnicí Jevíčko – sanatorium. Boční pohled na část klenby.
 8. Most v místě křížení staré dálnice se silnicí Jevíčko – Smolná. Boční pohled.