

4. Dálniční spojení s Rakouskem

Mezi Českem a Rakouskem zatím žádné plnohodnotné nepřerušené dálniční spojení neexistuje, nicméně v budoucnu by alespoň dvě dálnice existovat měly. Z Vídně (Wien) vede až téměř k česko-rakouské hranici rakouská dálnice A5. Na ní by měla v budoucnu navazovat dálnice D52 z Brna. Ta je zajímavá mimo jiné i tím, že z části vede po trase rozestavěné německé exteritoriální dálnice Wien – Breslau z roku 1939. Výstavba této dálnice z Brna na jih probíhala ve dvou etapách: V 70. letech 20. století byl vybudován úsek od dálnice D1, který nicméně není oficiálně vynačen jako dálnice a který se bude překládat do nové dálniční polohy k nové křižovatce s dálnicí D2. Navazující úsek do Pohořelic byl zprovozněn v roce 1997.⁴⁹² Dál k hranici s Rakouskem se dosud nepodařilo na české straně rozestavět ani kilometr dálnice. V Rakousku začíná 1,5 km za česko-rakouskou hranicí obchvat obce Drasenhofen, což je vlastně dálnice A5 postavená v polovičním profilu (tedy prozatím jako dvoupruhová silnice s výhledem rozšíření na čtyři pruhy). Po konci tohoto obchvatu začíná již po 2,5 km plnohodnotná dálnice A5, která od Poysdorfu vede až k vídeňskému dálničnímu okruhu S1. Dostavba těchto dvou chybějících „kousků“ dálnice A5 by měla proběhnout poté, co k hranici postaví dálnici D52 česká strana. Dálnice by měla hranici přecházet mostem přes potok Včelínek v místě dnešní silnice č. 52 mezi Mikulovem a rakouským Drasenhofenem.

5. Dálniční spojení s Bavorskem

Druhé ze dvou plnohodnotných dálničních spojení mezi Českem a Německem vede z Prahy do bavorského Norimberku (Nürnberg) jako česká dálnice D5, resp. německá A6. I tato dálnice byla plánována ve 40. letech 20. století v době německé okupace. Výstavba nakonec začala až na konci 70. let 20. století a první úseky z Prahy směrem na Beroun byly otevřeny v roce 1982. Praha s Plzní byly dálnicí spojeny od roku 1995 a o dva roky později byla zprovozněna i dálnice od Plzně k česko-bavorské hranici, včetně krátkého úseku německé dálnice A6. Celá dálnice D5 je dokončena od roku 2006 a navazující německá dálnice A6 je jednou z hlavních německých západo-východních tepen, která vede až na německo-francouzské hranice u Saarbrückenu.⁴⁹⁴ Dálnice D5 přechází česko-bavorskou hranici mezi sjezdy Rozvadov a Waidhaus mostem přes Hraniční potok (Rehlingbach). Tento potok zde sice tvoří česko-bavorskou hranici, ale při stavbě dálnice byla hranice v krátkém úseku (cca 150 metrů) posunuta tak, aby protínala dálniční most v jeho polovině.⁴⁹⁵

Druhé dálniční spojení s Rakouskem má tvořit dálnice D3 z Prahy přes Tábor a České Budějovice do Lince. Zatímco plány na spojení Prahy s Lincem dálnicí vznikly také již ve 40. letech 20. století, realizace tohoto dálničního spojení probíhá jen velmi ztěžka. Ve Středočeském kraji naráží plánovaná stavba na tuhý odpor různých sdružení na ochranu ledasčeho, takže reálně začíná dálnice D3 „v poli“ u vesničky Mezno (jižně od Votic). Odtud vede souvislá dálnice až ke Kaplici, odkud zbývá na česko-rakouské hranice cca 9 km, které jsou ve výstavbě (a částečně u Dolního Dvořiště již v provozu). Na rakouské straně vede z Lince dálnice A7, resp. na ní navazující dálnice S10 až na severní konec Freistadtu. Navazující úsek kolem městečka Rainbach in Mühlkreis je od roku 2023 ve výstavbě. Až budou tyto úseky zprovozněny, bude tak chybět posledních 8,5 km dálnice na rakouské straně, které mají být vybudovány nakonec. Praha tak sice ještě dlouho nebude mít napojení na rakouskou dálniční síť, Tábor a České Budějovice ale již ano. Dálnice D3 bude překonávat česko-rakouskou hranici v místě dnešní silnice č. 3 mezi Dolním Dvořištěm a rakouskou obcí Wulowitz, posledním českým sjezdem bude Dolní Dvořiště a prvním rakouským Leopoldschlag.⁴⁹³

Dálnice D5 je sice jedinou plnohodnotnou dálnicí z Česka do Bavorska, nicméně existuje ještě jedno kapacitní „kvasidálňiční“ spojení v podobě dálnice D6. Ta vede z Prahy kolem Nového Strašecí, Krušovic a Lubence směrem na Karlovy Vary, přičemž několik úseků před Karlovými Vary je stále ve výstavbě. Z Karlových Varů pak dálnice D6 pokračuje kolem Sokolova až k Chebu, odkud je k hranici s Bavorskem již jen 10 km. Silnice č. 6 je zde přitom postavena jako dálnice v polovičním profilu, která bude v budoucnu rozšířena na dálnici, poslední 2,5 km před hranicí jsou dokonce již jako čtyři pruhy postaveny. Za hranicí v Bavorsku následuje čtyřpruhový obchvat obce Schirnding, odkud je to již jen 9 km k německé dálnici A93. Přestože plnohodnotná dálnice v tomto úseku plánována není, jedná se o dálnici, resp. komunikaci dálničního typu až téměř k bavorské hranici, a tedy o další kapacitní česko-bavorské spojení téměř dálničního typu.

IV. Přeshraniční dálnice



Pohled na dálnici D5 přecházející hraničním mostem v německou dálnici A6. Pohled z Česka do Německa, hranice prochází polovinou mostu (je poznat podle zábradlí).

Pohled na dálniční hraniční most A6 – D5 přes Hraniční potok. Hranice je přímo na mostě vyznačena prvním českým kilometrovníkem 151 a cedulkami s českým státním znakem a nápisem Bundesgrenze (spolková hranice). Pohled z Německa do Česka.

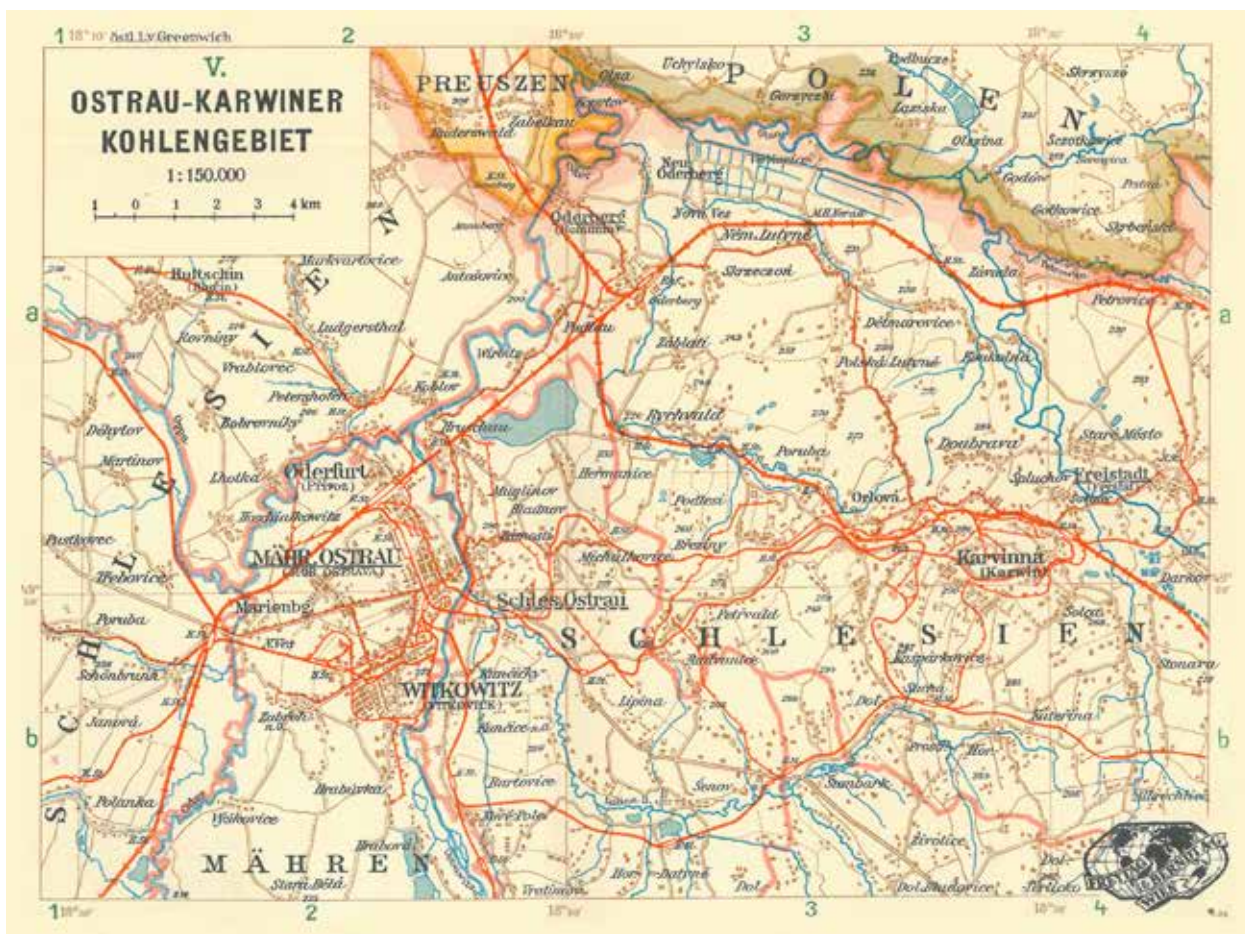


Pod dálničním mostem je hranice vyznačena hraničními mezníky a bavorskými plastovými modrobílými tyčemi. Mezník č. 4/5 stojí na bavorském břehu. Zde hranice opouští koryto potoka a prochází dálničním mostem A6 – D5 přesně v jeho polovině. Pohled směrem z Německa do Česka.

a pokračuje až k Frýdlantu nad Ostravicí a k vodní nádrži Šance, odkud vede tokem Černé Ostravice až k trojmezí se Slovenskem (historické trojmezí Morava – Slezsko – Uhry) u Bílého Kříže pod vrcholem Súlva (viz kapitola I.4).

Stejně jako u česko-moravské hranice, i historická hranice moravsko-slezská protíná dnes celou řadu obcí a měst, přičemž některé z nich vznikaly po obou stranách hranice historicky a některé vznikly postupným slučováním katastrů a rozšiřováním obcí v době, kdy již bylo zemské zřízení zrušeno. Mezi takové obce patří například Ostružná, Odry, Fulnek, Studénka, Frýdlant nad Ostravicí, Ostravice či Staré Hamry. Nejznámější jsou však města Frýdek-Místek a Ostrava. Dnešní Frýdek-Místek vznikl spojením dvou historických měst – moravského Místku a slezského Frýdku, přičemž hranici tvořila řeka Ostravice. Postupně se k městu připojily i další obce z obou stran zemské hranice, které dnes dohromady tvoří moderní Frýdek-Místek. I Ostrava vznikla spojením původně nezávislých měst a obcí. Raritou Ostravy je, že tato dnešní moravskoslezská metropole leží

na území historicky čtyř různých zemských celků. Jádru Ostravy leží v úzkém moravském výběžku, který mezi řekami Ostravicí a Odrou vchází do slezského území. Tam leží Moravská Ostrava a k ní později připojené další městské části (např. Vítkovice, Mariánské Hory či Hrabová). Slezská Ostrava (dříve Polská Ostrava) a další později připojené městské části (Michálkovice či Radvanice) východně od Ostravice a od jejího soutoku s Odrou východně od Odry leží v bývalém Těšínském knížectví, jehož území bylo v době Rakouska-Uherska odděleno právě úzkým pruhem Moravy (s Moravskou Ostravou) od tzv. Opavského Slezska, tedy od západní části rakouského Slezska. Svinov, Poruba a další městské části západně od Odry až k soutoku s Opavou leží v bývalém Opavském Slezsku. A území ostravských městských částí Petřkovice, Hošťálkovice či Koblov západně od Odry od jejího soutoku s Opavou leží v bývalém Pruském Slezsku na území tzv. Hlučínska, které bylo k Československu připojeno v roce 1920 (viz Díl první, kapitola IV.24). Po vzniku první ČSR vznikly návrhy na sloučení obcí kolem obou Ostrav do jednoho městského celku



Mapa dnešní Ostravy před rokem 1938. Mapa zobrazuje jednak tehdejší trojmezí Československa s Německem (na mapě označeno jako Prusko / Preuszen) a Polskem u Kopytova, jednak také zemské hranice vedoucí dnešní Ostravou (tenké červené linky). Na jihu je moravský klín mezi Odrou a Ostravicí. Východně od Ostravice je Těšínské Slezsko. Západně od Odry a jižně od Opavy je Opavské Slezsko. A na severozápadě mezi Opavou a Odrou je vyznačeno území Hlučínska, patřící před rokem 1920 k Pruskému Slezsku. Zdroj: Výřez z mapy Handkarte der Tschechoslowakischen Republik, Freytag & Berndt, Wien.