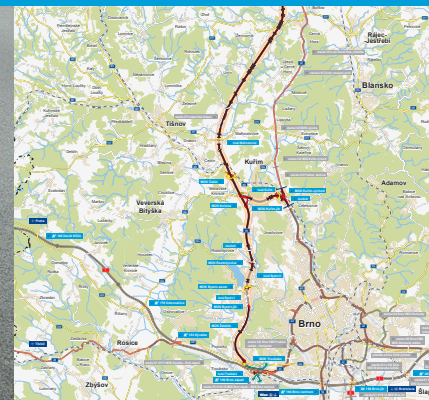
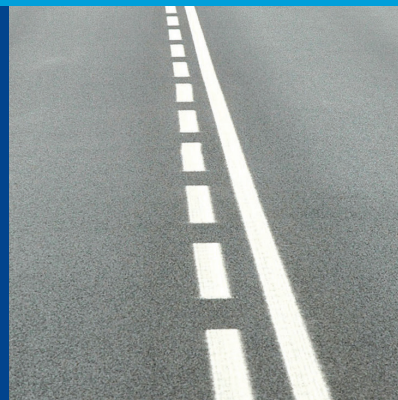


Silnice **1/73**

Troubsko (D1) – Bořitov

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **03/2025**



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stávající silnice I/43 tvoří kapacitní propojení brněnské aglomerace s východními Čechami a Jeseníky. Trasa je součástí mezinárodní silnice E461 Brno–Svitavy. Silnice I/43 začíná v křižovatce s dálnicí D1 a končí napojením na dálnici D35. Tvoří kapacitní severojižní spojení těchto dálnic.

Dnešní silnice I/43 je značně zatížena dopravou. Kapacita stávajícího dvoupruhového uspořádání silnice I/43 je v současné době vyčerpána. Kritickými místy na dnešní trase I/43 jsou průchody obcí a úrovněvé křižovatky, které mnohde ani nemají odbočovací pruhy. Kvůli tomu se obzvlášť ve špičce tvoří kolony. Ve špičkách klesá rychlost dopravy a dochází tam ke konfliktním situacím vzájemným omezením mezi účastníky silničního provozu. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto o výstavbě komunikace I/73 Brno–Moravská Třebová, která nahradí dnešní silnici I/43.

První plány na dálniční spojení Brna s Vratislaví jsou z roku 1938. Od roku 1939, až do zastavení prací v roce 1942, probíhaly stavební práce na části tzv. „Německé dálnice“ Vratislav–Brno–Vídeň od Městečka Trnávky přes Brno až po Ledce před Pohořelicemi v celkové délce 84 kilometrů. Téměř všechny pozemky v trase byly vykoupěny. Byly rozpracovány a postaveny četné dálniční mosty a propustky, rovněž proběhly a někde byly i dokončeny zemní práce. Výstavba některých úseků byla zastavena ve vysoké rozpracovanosti před pokládkou vozovek. Trasa komunikace I/73 by měla využívat právě rozestavěné těleso tzv. „Německé dálnice“.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Předmětem stavby je vybudování čtyřpruhové komunikace od Troubska po Bořitov. Úsek měří cca 33 330 m a je projektován v šířkové kategorii S 26,0/130 se směodatnou rychlostí 130 km/h.

Trasa vede v historické stopě tzv. Německé dálnice a začíná na nové MÚK Troubsko s dálnicí D1 v km 188,5. Od MÚK Troubsko trasa následně stoupá v pravotočivém oblouku k Žebětínu, kde se za odbočkou na silnice na Žebětín napojuje cca v km 2,6 do trasy dnešní silnice II. třídy Veselka–Bystrc (Stará dálnice), která bude po křižovatce se silnicí III/3842 Žebětín–Kohoutovice rozšířena o levou polovinu. Silnice III/3844 Veselka–Žebětín bude přeložena do nové stopy vedené souběžně s I/73. Vyústění této přeložky bude na nové kružnické křižovatce, která je součástí MÚK Žebětín. Do OK budou napojeny i přeložky silnic III/3842 a III/3844 ve směru Žebětín–Bystrc. Nová MÚK nahradí v km cca 4,3 dnešní průsečnou křižovatku. V úseku před MÚK Žebětín jsou pro migraci zvěře navrženy dva biokoridory a jeden ekodukt.

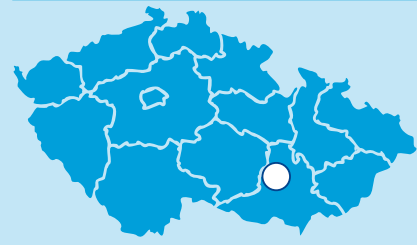
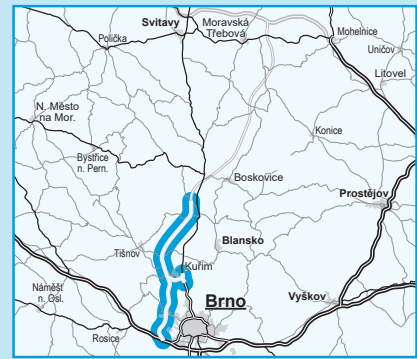
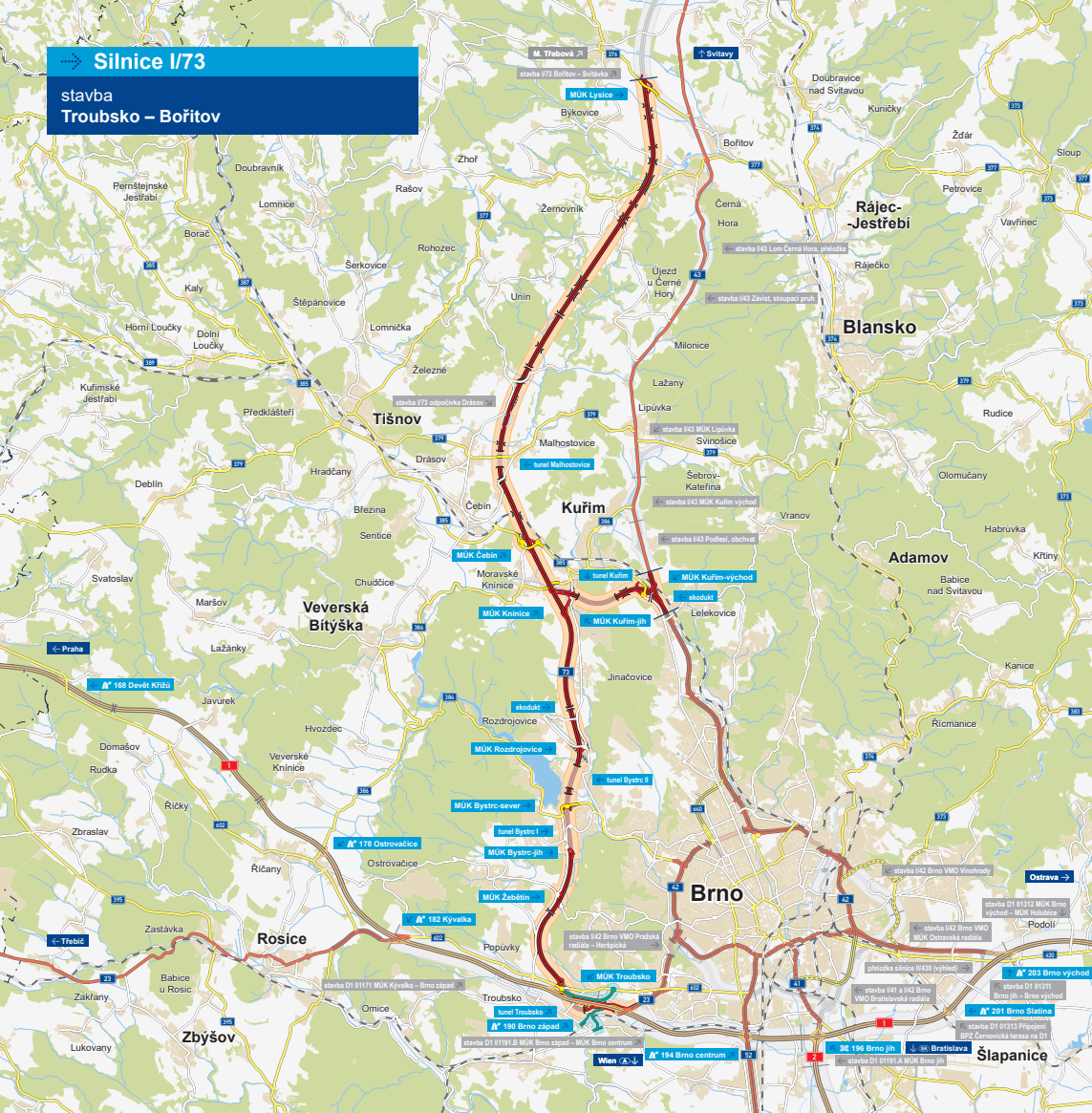
Stávající čtyřpruh (Stará dálnice) realizovaný v trase tzv. německé dálnice bude v úseku od křižovatky s III/3842 (MÚK Žebětín) až po jižní okraj zástavby v Bystrci využit a opraven. V průchodu mezi obytnými soubory Bystrc I a Bystrc II je kvůli blízké obytné zástavbě a snížení hlukové zátěže obyvatel navržen hloubený tunel Bystrc I délky 1945 m. Na začátku tunelu je navržena MÚK Bystrc-jih, která zajistí napojení oblasti sídlišť Bystrc a Kamechy na I/73. Za tunelem je navržena MÚK Bystrc-sever s Přehradní radiálou, kte-

rá propojí I/73 s Velkým městským okruhem v Brně. Údolí řeky Svratky trasa překonává mostem poblíž hráze přehradní nádrže. Za přemostěním trasa přechází v oblasti Kníniček do dalšího tunelu Bystrc II délky 760 m. Za ním následuje MÚK Rozdrojovice (napojující na I/73 Kníničky a Rozdrojovice), za kterou trasa pokračuje po východním okraji Rozdrojovic v trase rozestavěné dálnice. V dalším úseku dochází k opuštění tělesa tzv. „Německé dálnice“ a I/73 vede dále od zástavby Jinačovice. Stavba poté klesá k II/386. Ještě před křížením vznikne MÚK Knínice, která se napojuje na jižní obchvat Kuřimi. Tím je čtyřpruhová přeložka silnice I/43 (v kategorii S 24,5/100). Na trase přeložky je plánovaný tunel délky 1240 m.

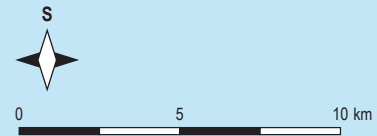
Za MÚK Knínice pokračuje trasa k MÚK Čebín. Do ní je napojena přeložka silnic II/385 a III/3861. Za MÚK trasa vede v zářezu. V km 17,5 trasa I/73 přechází mostem železniční trať a pokračuje po náspu. Poté se vrací zpět do zářezu a v km 18,7 trasu přechází nadjezdem přeložka III/38529. Poté se trasa stáčí a míří do tunelu Malhostovice délky 500 m. Nad tunelem ležícím západně od Malhostovic je pak vedena přeložka II/379. Za tunelem následuje úsek vedený na náspu. Následně trasa přechází mostem přeložku III/37914. Stavba pokračuje v přímé linii v zářezu západně od Malé Lhoty a východně od Žernovniku. Přeložku III/37715 přechází I/73 krátkým mostem. Před dlouhým mostem přes silnici II/377 a údolí Býkovky trasa opouští rozestavěné těleso. Za mostem se trasa mírně stáčí, načež v přímé stopě pokračuje až do konce úseku na MÚK Lysice.

Silnice I/73

stavba Troubsko – Bořitov



- řešená stavba
- související stavby
- jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚP Dobruška, © MO ČR, 2015
ROADMEDIA



STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Další příprava může pokračovat, jelikož byla závislá na schválení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, u nichž probíhala na podkladu zpracované územní studie (12/2018) aktualizace. Ke schválení aktualizace ZÚR ze strany zastupitelstva JMK došlo 17. 9. 2020. Společně s úsekem Kuřim – Bořitov proběhlo zpracování technicko-ekonomická studie (TES) pro stanovení kategorie komunikace (koridor v ZÚR JMK schválen pro kapacitní silnici I. třídy).

Aktuálně v řešení: koncept TES byl dokončen k 12/2022. Proběhlo projednání s dotčenými samosprávami (12/2022 - 06/2023) a koordinace technického řešení s projektem VRT Velká Bíteš - Brno. V období 07–11/2023 byla dopracována hluková/rozptylová studie a ekonomického hodnocení HDM4.

Od 11/2023 do 06/2024 proběhlo připomínkování čistopisu TES vč. ekonomického hodnocení HDM4, v rozsahu pro účely projednání v Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD) vypořádání připomínek a předložení na CK MD prostřednictvím Ministerstva dopravy. V 07/2024 byla předložena TES vč. ekonomického hodnocení (HDM4) vrácena ze strany MD k přepracování HDM4. V 10-11/2024 poté proběhlo zpracování aktualizace ekonomického hodnocení a předložení souhrnného materiálu TES a ekonomického hodnocení na program CK MD.

V 07/2024 až 11/2024 proběhlo zpracování Oznámení záměru EIA vč. naturového hodnocení (záměr zveřejněn 18. 11. 2024, tímto dnem bylo zahájeno zjišťovací řízení EIA).

EIA	ZP	SPP	VŘ	ZS	UP
2025	2025	2028	2030	2030	2034

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • SPP: Vydání společného povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 33 300 m

kategorie: S 26,0/130

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Knínice, MÚK Rozdrojovice, MÚK Bystrc-sever, MÚK Bystrc-jih, MÚK Žebětín, MÚK Troubsko, MÚK Brno-západ, MÚK Knínice, MÚK Kuřim-východ, MÚK Kuřim-jih, MÚK Čebín, MÚK Lysice

Tunely:

počet: 5 (Bystrc I: 1945 m, Bystrc II:

760 m, Troubsko: 1230 m, Kuřim: 1240 m, Malhostovice: 500 m)

Přeložky a úpravy ost. komunikací:

silnice I/43
silnice II/386: 1
silnice II/385: 1
silnice III/3846: 2
silnice III/3861: 1
silnice III/38529: 1
silnice II/379: 1
silnice III/37913: 1
silnice III/37914: 1

silnice III/37915: 1

Název stavby:

I/73 Troubsko (D1) – Bořitov

Místo stavby:

Jihomoravský kraj

Katastrální území:

Troubsko, Bosonohy, Starý Lískovec, Ostopovice, Žebětín, Bystrc, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, Kuřim, Moravské Knínice, Kuřim, Svinošice, Čebín, Drásov, Malhostovice, Všechnovice, Skalička, Hluboké

Dvory, Lubě, Malá Lhota, Žernovník, Černá Hora, Bykovice, Lysice

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v březnu 2025. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.