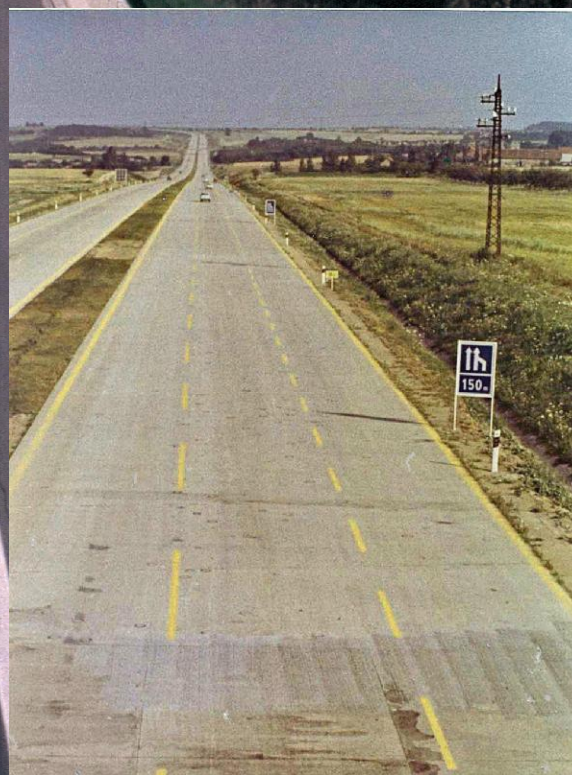


Dálnice 1967–2007



Michal Prášil

Dálnice 1967–2007

40 let

založení Ředitelství dálnic Praha
znovuzahájení stavby dálnic v Československu

Michal Prášil



Mnohé nedostatky technických děl bývají zaviněny tím, že navrhovatel dbá sice přísně na technickou správnost díla, zapomíná však při tom na člověka, jemuž má dílo sloužit.

pplk. Ing. Karel Chmel
autor slova „dálnice“
30. října 1946

Obsah

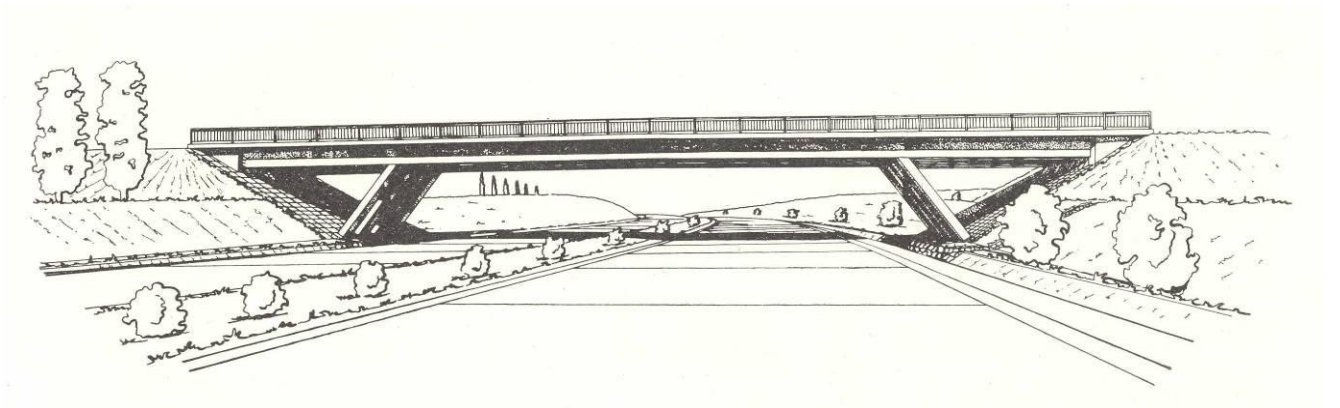
Úvod	5
Léta padesátá – Kancelář pro státní silniční plán	6
Středisko pro rozvoj silnic a dálnic a příprava výstavby dálnic	11
Vznik Ředitelství dálnic Praha	15
Technické předpisy pro dálnice	17
Obnovení výstavby dálnic v Československu	19
První kilometry v provozu	22
Správa a údržba dálnic	36
Zprovoznění dálnice Praha–Brno–Bratislava	43
Další útlum výstavby v Čechách a na Moravě 1981–1993	57
Obslužná zařízení dálnice Praha–Brno–Bratislava	61
Další výstavba na Slovensku do roku 1993	65
Vývoj v České republice od roku 1993	68
Dopravní značení na dálnicích	96
Pražské spojky dálnic	108
In memoriam	126
Seznam pracovníků	128
Použitá literatura a prameny	131





Úvod

Zcela v tichosti proběhla v roce 2007 v české silniční obci dvě data – 1. červenec a 8. září. Stojí však za to trochu si tato data připomenout – 1. července 1967 totiž bylo založeno Ředitelství dálnic Praha, současné Ředitelství silnic a dálnic ČR. Také 1. července, ovšem v roce 1952, vznikla Kancelář pro státní silniční plán – první poválečná odborná organizace s celostátní působností v silničním hospodářství a předchůdce Ředitelství silnic a dálnic. Dne 8. září 1967 pak došlo k poklepání základního kilometrovníku československých dálnic a k obnovení stavby dálnic v Československu, jež byla předtím dvakrát přerušena. Podívejme se tedy alespoň ve stručnosti na uplynulá léta, na důvody, které vedly ke vzniku Ředitelství dálnic Praha a na jeho historii.



Léta padesátá – Kancelář pro státní silniční plán

Poprvé došlo k přípravě stavby dálnice, tehdy ještě zvané dálková silnice či autostráda, v říjnu 1938 vlivem mnichovských událostí, i když určité studie a návrhy se objevovaly již od roku 1935. Vlastní stavba dálnice z Prahy na hranice Slovenska slavnostně začala 2. května 1939. V letech 1941–1942 došlo po zákazu civilních staveb k zastavení prací i na dálnici. Zahájení udržovacích a sanačních prací na rozestavěném díle nastalo již na podzim roku 1945. V listopadu 1945 se vláda usnesla, že dostavba dálnice se omezí jen na úsek Praha–Humpolec.



Práce začaly v roce 1946, aby znovu byly přerušeny v roce 1950. V daném období se mezi Prahou a slovenskou hranicí nacházelo již 77 kilometrů zemního tělesa a přes 60 mostů. Tato část historie je popsána v knize Václava Lídla „Poslové zapomenuté budoucnosti“ (druhé vydání doplněné o výsledky bádání Tomáše Jandy vyšlo pod názvem „Stavby, kterým doba nepřála“).



Most Šmejalka

Původní dálnice z roku 1939 měla mít včetně Pražského okruhu délku 393 km a tyto návrhové prvky:

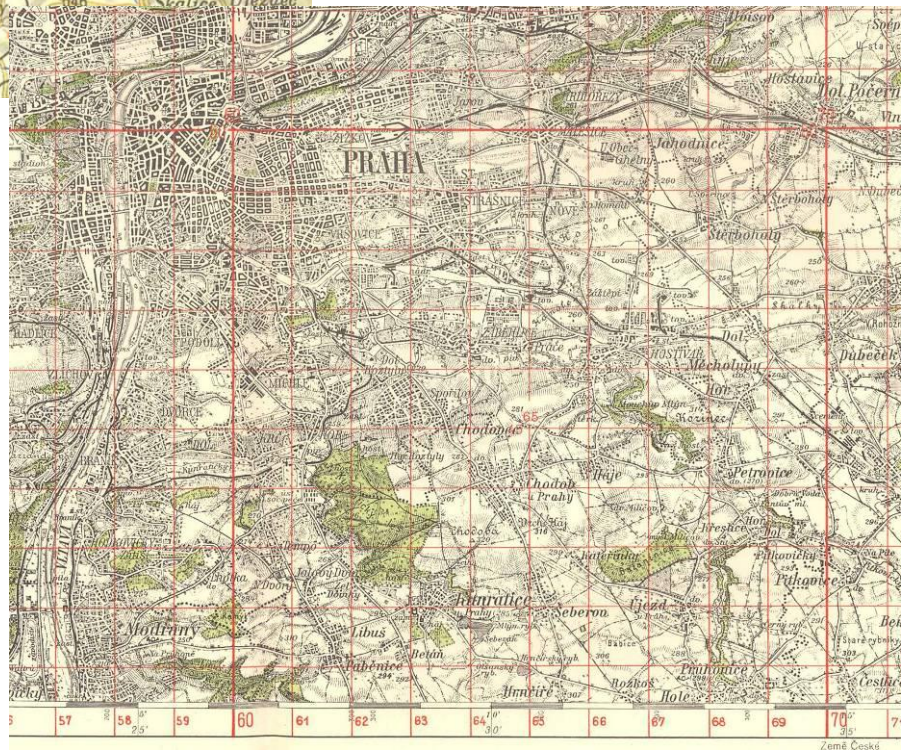
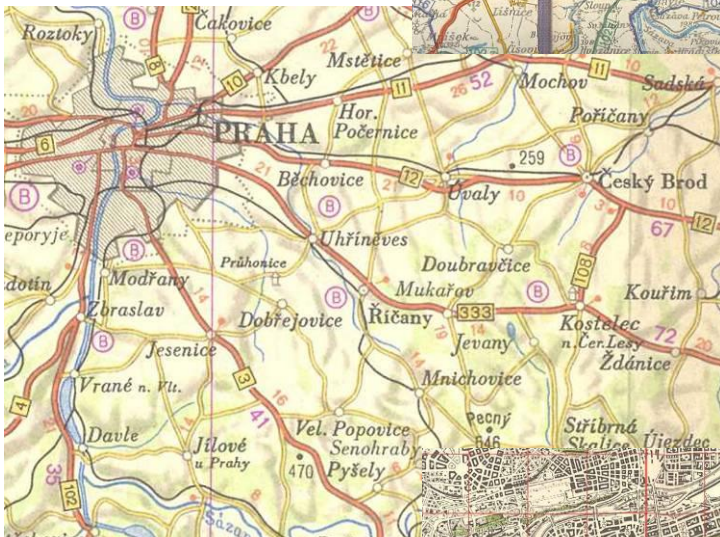
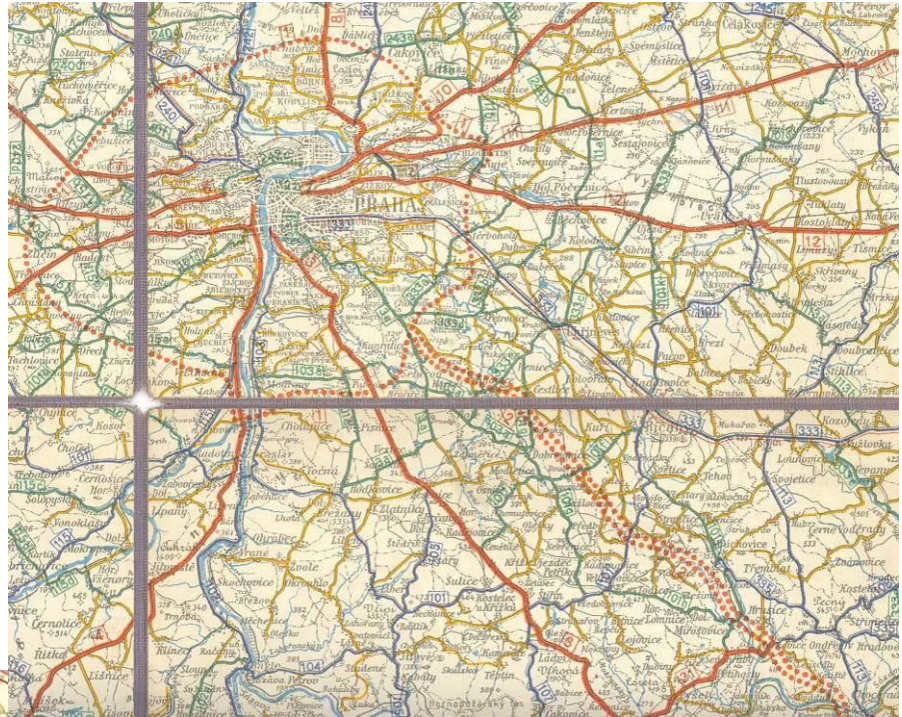
– návrhová rychlost	120 km/h
– každý jízdní pás 2 jízdní pruhy s celkovou šířkou	7 m
– střední dělicí pás	3 m
– celková šířka v koruně	21 m
– nejmenší poloměry směrových oblouků	600 m
– dtto v horském terénu	400 m
– největší dovolený sklon	6 %
– dtto v horském terénu	8 %
– nejmenší poloměr vrcholového zakružení	5000 m
– nejmenší poloměr údolnicového zakružení	3000 m

Po německém zásahu došlo k úpravě parametrů takto:

– návrhová rychlost	140 až 160 km/h
– každý jízdní pás 2 jízdní pruhy s celkovou šířkou	7,5 m
– celková šířka v koruně v pražském úseku	28,5 m
– celková šířka v koruně v dalších úsecích	24,5 a 22 m
– nejmenší poloměry směrových oblouků	600 m
– největší dovolený sklon	6 %
– nejmenší poloměr vrcholového zakružení	9000 m
– nejmenší poloměr údolnicového zakružení	6000 m



I když na mapě silniční sítě ČSR vydané Ministerstvem techniky v roce 1947 i na běžné mapě 1:75 000 z roku 1951 je rozestavěná dálnice zřetelně vyznačena (horní a dolní snímek), autoatlas z roku 1959 již žádnou zmínku o dálnici neuvádí (uprostřed)



V prvních poválečných letech se zdálo, že mohutný rozmach motorismu z období první republiky se již nebude opakovat. Během války značně poklesl počet civilních motorových vozidel a provoz po silnicích se v roce 1945 rozebíhal jen ztěžka. Tyto předpoklady se však nepotvrdily a silniční doprava po pár letech stagnace opět stále rostla. Silniční síť tak přestávala vyhovovat zvýšeným požadavkům – zákaz staveb v letech 1941–1942 a následná nedostatečná údržba silnic se jasně projevovaly. Dne 25. března 1952 rozhodla československá vláda o vypracování krátkodobého plánu údržby a výstavby silnic na léta 1953–55 a návrhu státního silničního plánu na léta 1956–75. Za tímto účelem vznikla 1. července 1952 v Praze při ministerstvu stavebního průmyslu Kancelář pro státní silniční plán (KSSP). Kancelář měla odloučená pracoviště i v Brně a v Bratislavě a její činnost měla trvat několik let. Nedlouho po svém vzniku přešla přímo pod ministerstvo dopravy. Generální zásady pro zpracování plánu obsahovalo uvedené usnesení vlády.

Cílem státního silničního plánu bylo:

- 1/ Zhospodárnit údržbu silnic tím, že se silnice opatří vozovkami vyhovujícími danému zatížení.
- 2/ Zhospodárnit dopravu zvýšením bezpečnosti, kapacity, plynulosti, rychlosti a snížením provozních nákladů.
- 3/ Opatřit spojení všemu obyvatelstvu připojením odlehlých obcí a přiblížením sídlišť pracovištím a centrům civilizačních služeb.



Silnice číslo II/163 Dolní Dvořiště–Vyšší Brod v srpnu 1973 (foto Pavel Havránek)

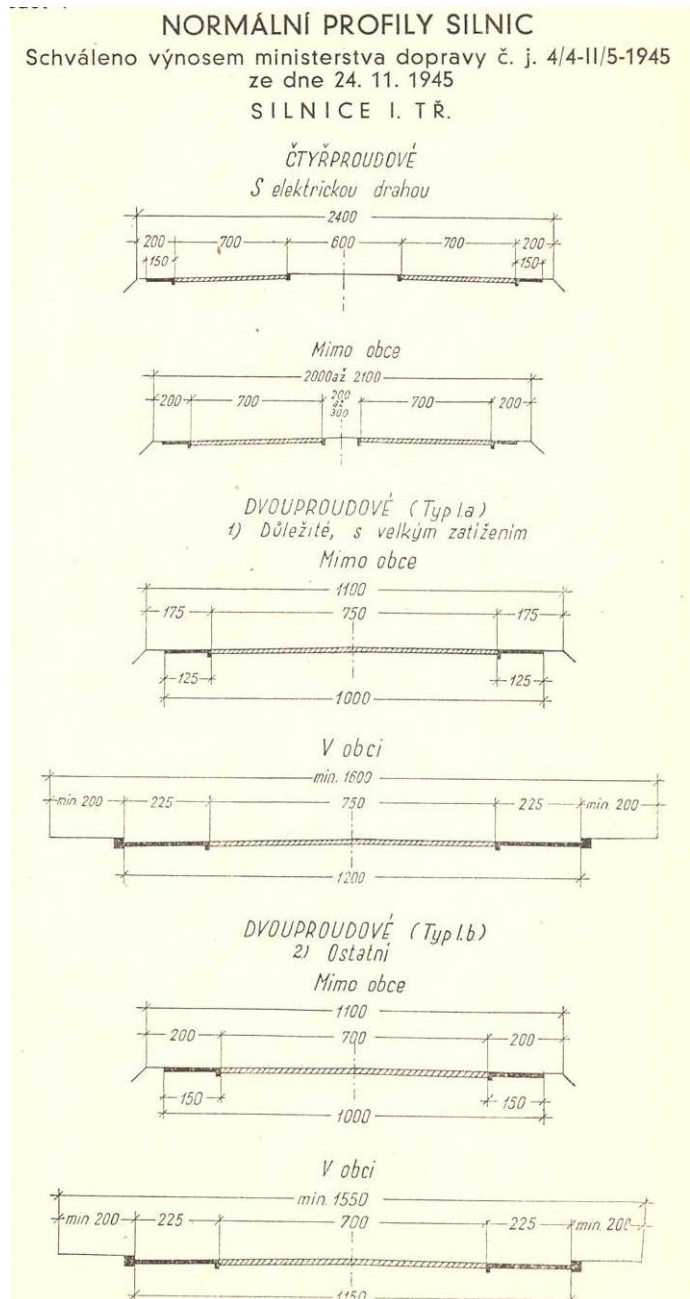
Státní silniční plán předpokládal v letech 1956–75:

- zvýšení procenta bezprašných vozovek tak, aby v roce 1975 jimi byly opatřeny dvě třetiny silniční sítě (to znamenalo úpravu vozovek na všech silnicích I. třídy, na 90 % II. třídy a na 50 % silnic III. třídy),
- rekonstrukci tehdejších závadných úseků silnic (úrovňové přejezdy, nepřehledná místa...),
- přestavbu mezinárodních dálkových spojů na návrhovou rychlost 100 km/h s možným rozšířením dvoupruhových vozovek na čtyřpruhové v těch úsecích, kde to bude třeba,
- doplnění sítě silnic III. třídy stavbou spojů do obcí, které dosud nemají silniční připojení,
- dokončení stavby mostů poškozených nebo zničených za války.

Od roku 1953 sestávaly základní organizační jednotky v silničním hospodářství z národních silničních podniků (Silnice, n. p.). Ty vznikly z Krajských silničních služeb, jež byly zařízeními krajských národních výborů (KNV) a zajišťovaly všechny úkoly správy státních silnic v obvodu kraje. Krajské národní silniční podniky měly v každém okresním městě výrobní závod (stavební výroba, lomy, dílny) plus celkem jeden závod se soustředěným mechanizačním vybavením pro potřeby celého kraje. Činnost silničních podniků řídily hlavní správy státních silnic (pro české země v ministerstvu dopravy, pro slovenské země v Povereníctvu pre dopravu), které zároveň tvořily příslušný ústřední orgán státní správy pro silniční dopravu.

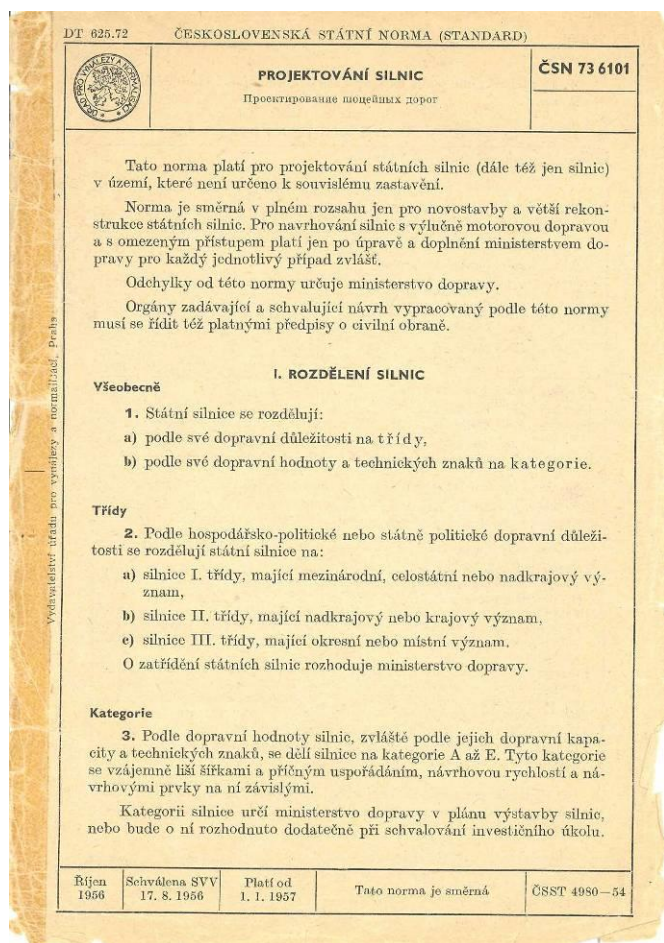


Na začátku prací na silničním plánu platily pro navrhování silnic tzv. Normální profily silnice, schválené výnosem ministerstva dopravy čj. 4/4-II/5 v roce 1945. Prvky silniční konstrukce udávaly směrnice pro vypracování silničních návrhů vydané nákladem Československé silniční společnosti a schválené bývalým ministerstvem techniky výnosem čj. 6/42-II/4 z 25. srpna 1948. Současně platily další direktivní výnosy, vzorové listy a dílčí směrnice. Kancelář pro státní silniční plán tehdy připravila zcela novou normu pro navrhování silnic, která se měla vztahovat na státní silnice podle zákona č. 147/1949 Sb., a to na území, které nebylo určeno k souvislému zastavení. Norma se soustředila na vyřešení všech otázek týkajících se příčného uspořádání silnice, směrového a prostorového vedení trasy a začlenění silnice do krajiny. Při návrhu československé normy zpracovatelé využili i poznatky z norem zahraničních. Nová norma samozřejmě do určité míry omezovala tehdejší volnost při projektování. Proto vznikly různé spory, které vyústily v kompromis vyjádřený v tiráži normy poznámkou: „Tato norma je směrná“. Přesto se norma vžila a byla téměř bezvýhradně dodržována. Norma „Projektování silnic“, vydaná pod označením ČSN 73 6101, platila od 1. ledna 1957. Po získání určitých zkušeností s touto normou se začala připravovat revize, která vyšla v roce 1962. Další revize následovala roku až 1985, ta měla postupně šest změn či doplňků. Nová norma vyšla v roce 2000 a nahradila ji norma současná z roku 2004.



Silniční plán předpokládal přestavbu dopravně důležitých silnic. Šlo o dálnkové silnice, ostatní silnice I. třídy, důležité silnice II. třídy a zcela výjimečně i mimořádně dopravně významné silnice III. třídy. Kromě přestaveb dvouprúdových silnic se jednalo o novostavby čtyřprúdových silnic v kategorii A s mimoúrovňovými železničními přejezdy, avšak zásadně s úrovnovým křížením se všemi ostatními komunikacemi. Měl to být typ výpadoých silnic z velkých měst s chodníky, se středním dělicím pásem a někdy i s cyklistickou stezkou. Například v Praze plán předpokládal jeden severojižní průtah a dva východozápadní průtahy. Průtah městem ve směru sever–jih měl vést v trase Chabry–Kobylisy–Troja–Těšnov–Hlavní nádraží–Muzeum–Pankrác–Chodov a měl pokračovat přes Chodov na Božkov, Hvězdonice a Benešov. Výpadová trať na východ (na Poděbrady) vedla po trase Těšnov–Karlín–Vysočany–Počernice a patřilo k ní i připojení silnice č. 333 ze Strašnic na silnici č. 12 ve směru Běchovice–Úvaly. Ve směru na západ to znamenalo vybudování výpadu na Plzeň včetně rozšíření komunikací v úseku Košíře–Ječná ulice.

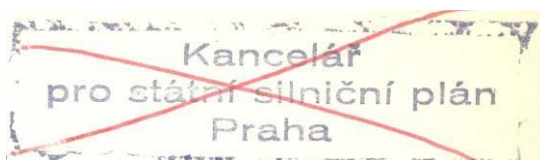




Kromě přestavby důležitých silnic obsahoval silniční plán i novostavbu čtyřpruhové silnice tzv. „dálnicového typu“ se zásadně mimoúrovňovým křížením a vyhrazenou pouze pro automobilovou dopravu. Se zřetelem na stupeň rozestavěnosti původní dálnice Praha–Humpolec i se zřetelem na potřeby dopravy měla být původní dálnice v plném rozsahu, tedy v délce 89 kilometrů, dokončena, ovšem s vyloučením trasově nevhodného počátečního úseku silnice č. 3 a s novým napojením této silnice na dálnici. Vyskytly se úvahy, že vozovka bude z úsporných důvodů vybudována zatím jen na jednom pásu, zatímco objekty, zemní práce a úprava pláně budou provedeny v plném rozsahu.

Finanční rozsah prací předpokládaných vládou před zpracováním plánu dosáhl částky 36 miliard korun. Konečná verze plánu však byla o 18 miliard vyšší, hlavně z důvodu dostavby dálnice a stavby výpadů z velkých měst. Tyto čtyřpruhové silnice (mimo dálnice, která měla být až do Humpolce dokončena v roce 1970) měly mít celkovou délku 500 km. Jednalo se např. o silnici č. 4 Praha–Dobříš, č. 5 Praha–Zdice, č. 7 Praha–Slaný, č. 8 Praha–Veltrusy, č. 9 Praha–Mělník, č. 10 Praha–Mladá Boleslav, č. 11 Praha–Poděbrady–odbočka na Krkonoše (dnešní okružní křižovatka silnic I/32 a II/611 Na Vrčeni), nebo č. 12 Praha–Kolín. Uvedené silnice sice měly být čtyřpruhové, ale nedálničního typu, tj. nevyhrazené pouze pro automobilovou dopravu a nevybavené pouze mimoúrovňovými kříženími.

Ke Státnímu silničnímu plánu se kladně vyjádřil Úřad předsednictva vlády, Státní plánovací úřad a příslušná ministerstva. Nakonec jej schválila na podzim roku 1955 i vláda jako Státní silniční plán Republiky československé.





*Návratová špička na výpadovém úseku silnice č. I/4 z Prahy na Strakonice na počátku 70. let (převzato z publikace *Silnice v Československu*)*

Středisko pro rozvoj silnic a dálnic a příprava výstavby dálnic

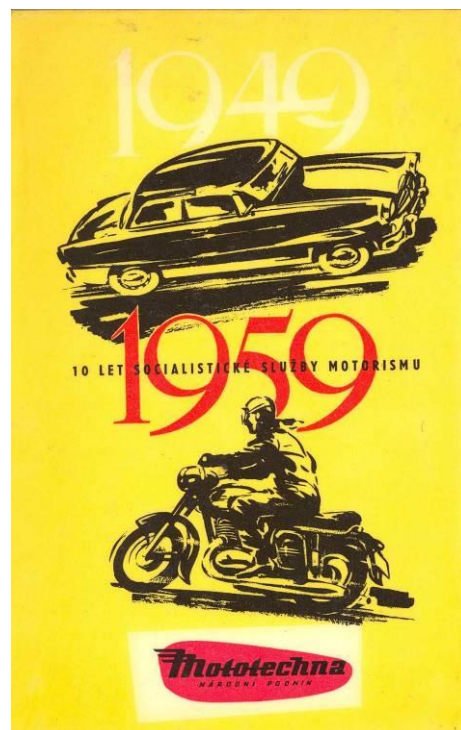
KSSP po svém vzniku v roce 1952 převzala tehdy tzv. nadkrajovou agendu. Šlo o vypracování studií a projekčních úkolů a schvalování projektové dokumentace na stavby silnic dálkového a nadkrajového významu a na stavby mostů složitějších konstrukcí a většího rozpětí. Do té doby tuto agendu vykonávali specialisté u zemských národních výborů v Praze, Brně a Bratislavě. Po skončení prací na Státním silničním plánu byla agenda také jedním z důvodů, proč se Kancelář pro státní silniční plán, která již splnila své vlastní poslání, 1. ledna 1956 proměnila v Dopravní výhledové a rozvojové středisko (již se složkou rozvoje železnic). To také fungovalo při ministerstvu dopravy, jako původní Kancelář. Ovšem již 1. ledna 1957 proběhla další změna na Silniční rozvojové středisko. Nakonec v roce 1960 se tento podnik opět proměnil, tentokrát na Středisko pro rozvoj silnic a dálnic Praha (SRSD). Stále se však jednalo o speciální studijně koncepční útvar zabývající se komplexně problematikou rozvoje silnic a dálnic. Je třeba také říci, že již v původní Kanceláři pracovala skupina odborníků zabývajících se dopravním řešením měst. Tato skupina poskytovala národním výborům pomoc při řešení městské a silniční sítě.

Při svém vzniku mělo SRSD ústředí v Praze a pobočná pracoviště v Brně a v Bratislavě. Zatímco původní Kancelář pro státní silniční plán měla v roce 1952 pouhých 60 odborných zaměstnanců, v SRSD v roce 1960 pracovalo 160 a v roce 1969 (po delimitaci – viz dále) 128 zaměstnanců.

I když ještě v 70. letech byl Státní silniční plán z roku 1955 celkově vysoko hodnocen, přece jen rychlý rozvoj motorismu, stoupající význam silniční dopravy a rostoucí váha a rychlost vozidel vzhledem k nevyhovujícímu stavu silniční sítě vyvolávaly problémy a plán zastarával. Kontrolní sčítání dopravy v roce 1956 ukázalo velmi rychlý nárůst silničního provozu. Proto Silniční rozvojové středisko již

v březnu 1958 v informaci o stavbě dálnice vyznačilo výhledovou síť silnic dálničního typu o celkové délce 1300–1500 km jako podklad pro další studium a upřesnění. V roce 1958 se také konal XI. sjezd KSČ, který mimo jiné rozhodl o opětném zahájení výstavby dálnice v trase Praha–Brno–Bratislava. Bylo tedy zřejmé, že nelze trvat na přesném plnění původního plánu, ale že je nutno plán upřesňovat a měnit dle nových potřeb a vlivů. Nakonec vláda usnesením č. 972 z 24. listopadu 1959 vzala na vědomí, že původní koncepce silničního plánu je překonána a uložila ministerstvu dopravy předložit návrh nového.

Sestavením plánu ministerstvo pověřilo právě Středisko pro rozvoj silnic a dálnic. Vzhledem k předpokládaným koeficientům nárůstu dopravy vznikl požadavek dimenzovat silniční síť na stav v roce 2000, kdy mělo být dosaženo saturace automobilismu. V té době mělo být asi 2800 km silnic zatíženo průměrnou intenzitou 9000–30 000 vozidel denně, což znamenalo nutnost jejich přestavby na čtyřpruhové uspořádání. Bylo zřejmé, že je nutno stanovit základní síť dálnic s dobrou vazbou na okolní síť silnic. Jako základ nového plánu sloužil původní silniční plán doplněný o sčítání dopravy z roku 1959 a odhad růstu intenzity a skladby vytvořený po dohodě se Státní plánovací komisí. Návrh plánu pak obsahoval tehdy poprvé použité rozdělení silniční sítě na dálnice, hlavní silnice, základní silnice a ostatní silnice s předpokladem jejich výstavby nebo rekonstrukce do roku 1980. Potřebné finanční prostředky plán odhadoval na 130 miliard korun. Plán byl sice velmi podrobný, ale po rozporech při jeho projednávání rozhodl 15. května 1961 ÚV KSČ, aby vládě byla předložena pouze koncepce dlouhodobého rozvoje silniční a dálniční sítě. Koncepci opět zpracovalo SRSD a vláda ji usnesením č. 286 z 10. dubna 1963 („O koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací“) schválila.

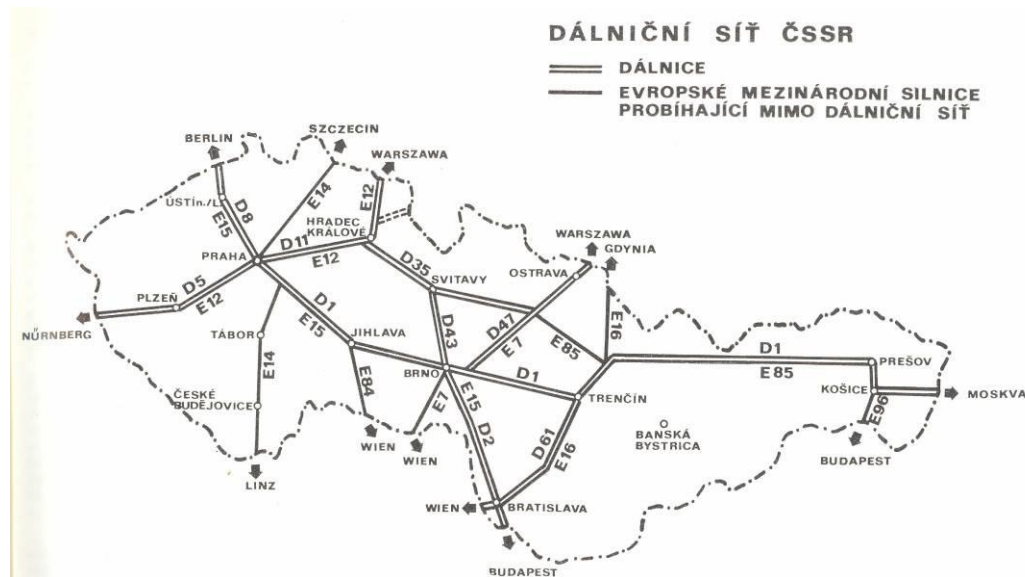


Koncepce z roku 1963 poprvé vymežila síť dálnic na území republiky. Síť zahrnovala tahy:

D 1: Praha–Jihlava–Brno–Trenčín–Žilina–Prešov–Košice–hranice SSSR	712 km
D 2: Brno–Bratislava	117 km
D 5: Praha–Plzeň–Rozvadov–hranice NSR	146 km
D 8: Praha–Lovosice–Rájec–hranice NDR	99 km
D 11: Praha–Hradec králové–hranice PLR	135 km
D 35: Hradec Králové–Svitavy–Olomouc–Lipník nad Bečvou	185 km
D 43: Svitavy–Brno	72 km
D 47: Čechyně u Brna–Ostrava–hranice PLR	140 km
D 61: Bratislava–Trenčín	105 km
celkem dálniční síť v ČSSR	1711 km

**Středisko pro rozvoj silnic
a dálnic Praha,
Praha 1, Hybernská 5 - tel. 2123**





(převzato z publikace *Dálnice v Československu*)

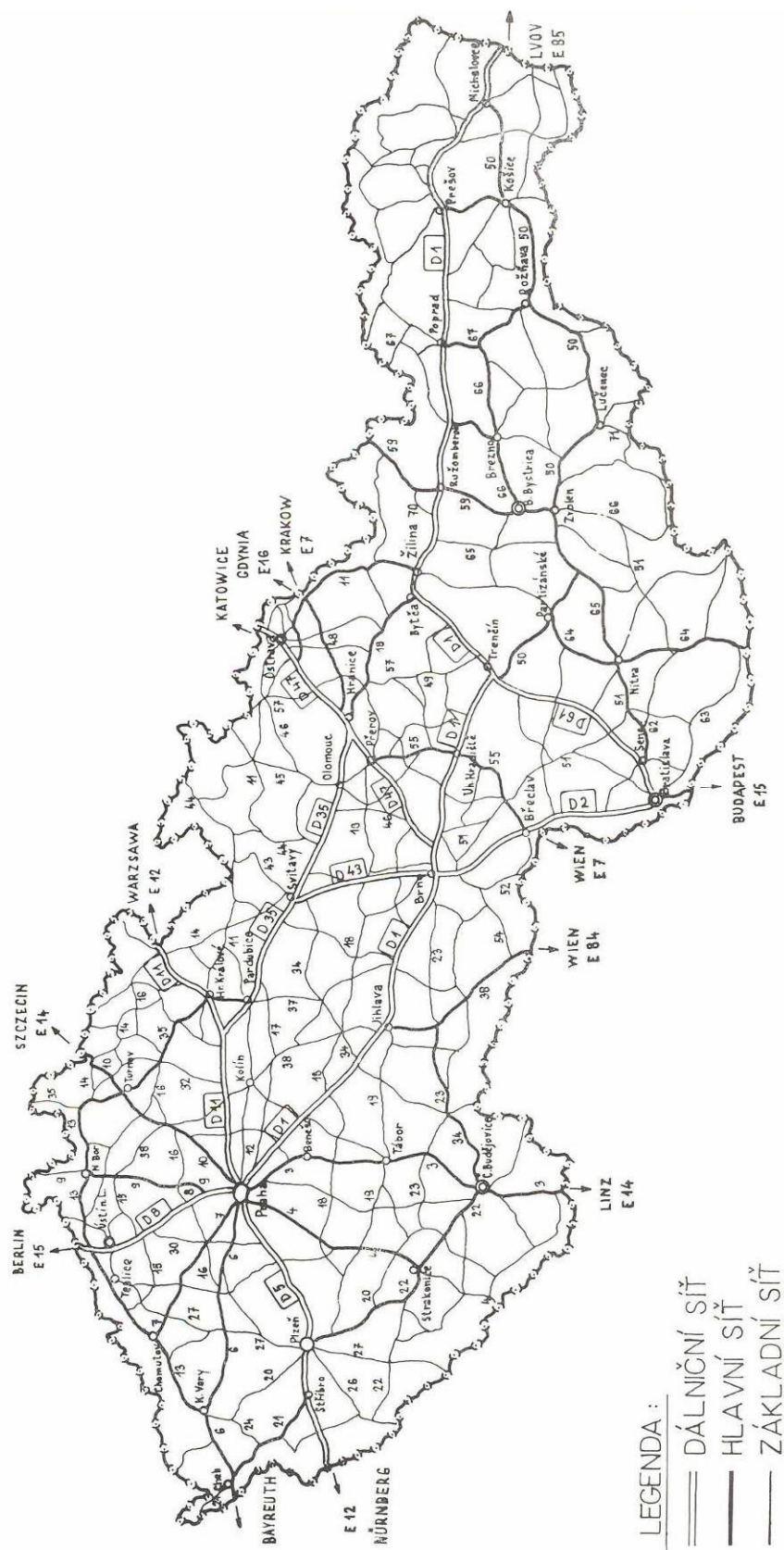
SRSD také na konci padesátých let zpracovalo výhledovou studii dostavby dálnice Praha–Jihlava–Brno a investiční úkoly staveb dálnice v úseku Praha–Jihlava. Jako podklad sloužily původní válečné projekty, poznatky o rozestavěném díle i zahraniční zkušenosti. Ministr dopravy sice v květnu 1959 tuto přípravnou dokumentaci předběžně schválil, ale kvůli nejasnosti termínu zahájení výstavby práce na projektech postupně ustávaly. Dokončovaly se pouze projekty vybraných staveb a projekt stavby Mirošovice–Benešov.

Na základě jednání vlády v prosinci 1965 začalo SRSD zpracovávat další investiční studii výstavby dálnice Praha–Jihlava–Brno–Bratislava. Studie vznikala od března do května 1966 a v prosinci téhož roku ji schválila Státní komise pro techniku. Vláda pak svým usnesením č. 176 z 18. dubna 1966 vyslovila souhlas se zahájením prací na výstavbě dálnice D 1 v úseku Praha–Mirošovice a navazujících úseků II. severojižní magistrály v Praze a dálniční přípojky – silnice č. 3 v trase Mirošovice–Benešov. V listopadu téhož roku vláda přijala usnesení č. 409 o postupu přípravy dálniční výstavby, které vyvolalo prověření technických parametrů dálnice navržených ve studii. Úpravu parametrů navržených Střediskem posoudili a doporučili v únoru 1967 sovětské experty. SRSD tedy zpracovalo projektovou dokumentaci některých staveb dálnice, tu schválil ministr dopravy v květnu 1967. Středisko mohlo začít pracovat na získávání rozhodnutí o přípustnosti stavby.

Pro zajištění bezpečné, rychlé, hospodárné a pohodlné dopravy dálnice, dle tehdejších definic, mají:

- mimoúrovňové křížení se všemi ostatními komunikacemi,
- připojení na okolní silniční síť mimoúrovňovými křižovatkami,
- dvě jednosměrné vozovky (jízdni pásy), každou s nejméně dvěma jízdni pruhy,
- jízdni pásy oddělené středním dělicím pásem,
- vozovky lemované barevně odlišenými vodicími proužky pro bezpečné vedení řidiče,
- podél vnější hrany vodicích proužků široké zpevněné krajnice pro odstavení porouchaných vozidel,
- záchytné bezpečnostní zařízení v podobě svodidel a svodidlových zídek,
- vodicí bezpečnostní zařízení v podobě směrových sloupků,
- dopravní značky,
- střediska správy a údržby, dříve označovaná jako dálniční cestmistrovství, vzdálená vzájemně asi 50 km; u středisek jsou umístěna i dálniční oddělení policie
- dálniční telekomunikační síť s centrály na střediscích správy a údržby dálnice a s hláskami tísňového volání rozmístěnými ve vzdálenosti cca 2 km,
- na vhodných místech obslužná zařízení (čerpací stanice pohonných hmot, opravy, motoresty, motely, odpočívky a parkoviště) pro účastníky dálničního provozu a jejich vozidla.





Vybraná silniční síť v roce 1970 (převzato z publikace *Dálnice v Československu*)



Vznik Ředitelství dálnic Praha

Ve Středisku pro rozvoj silnic a dálnic fungoval pro investorskou přípravu výstavby dálnice dálniční odbor. Z důvodu stálého nárůstu prací na přípravě výstavby a blížícíhou se začátkem vlastní stavby se již od roku 1966 počítalo s tím, že kromě SRSD bude zřízeno ještě Ředitelství dálnic. To mělo zajišťovat investorskou, správní a údržbovou činnost při výstavbě a provozu dálnic v ČSSR. Ke vzniku této organizace došlo rozdělením stávajícího SRSD dne 1. července 1967. Při svém vzniku mělo Ředitelství dálnic Praha (ŘD) necelých 70 zaměstnanců, kteří se ze sídla SRSD v Hyberské ulici č. 5 v Praze 1 přestěhovali do Husitské ulice č. 24 v Praze 3. Kromě pražského ústředí měl podnik dislokovaná pracoviště v Brně-Komárově v ulici Pompova a v Bratislavě (zde bylo 15 pracovníků). Jednalo se o rozpočtovou organizaci ministerstva dopravy pro výkon funkce přímého investora dálnic a příslušejících staveb (přivaděče, obslužná zařízení, cestmistrovství...) a pro výkon majetkové správy těchto komunikací. Ředitelství dálnic zajišťovalo jak studijní přípravu dálničních tahů, tak předprojektovou přípravu, výkup a vyvlastnění pozemků i objednávání a schvalování projektové dokumentace. Ředitelství se tehdy skládalo z odborů ředitele, investičního a ekonomického náměstka.

MINISTERSTVO DOPRAVY V Praze dne 12. června 1967
 Č. j.: 18.411/67-4
 Zpracil: dr. Rukavička/3768
 Věc: Zřízení Ředitelství dálnic v Praze

Náměstkům ministra dopravy
 Náčelníkům útvarů aparátu ministerstva dopravy
 Ředitelství dálnic v Praze
 Silniční vývoj v Brně
 Dopravostroj nár. podnik v Bratislavě
 Silniční stroje a zařízení nár. podnik v Nové Pace
 Státní ústav pro projektování dopravních staveb (Dopravoprojekt) v Bratislavě
 Středisko pro rozvoj silnic a dálnic v Praze
 Projektně konstrukční vývojové pracoviště silniční a městské dopravy v Praze
 Výzkumný ústav dopravní v Praze
 Ústřední dopravní institut v Praze
 Výpočetní laboratoř dopravy v Praze
 Nákladatelství dopravy a spojů v Praze

Na vědomí: Všem KNV a NV hlavního města Prahy
 Ministerstvu národní obrany
 Ministerstvu stavebnictví
 Odborovému svazu pracovníků dopravy a spojů v Praze

Na základě zmocnění daného vládním nařízením č. 44/1954 Sb. o organizaci veřejné dopravy v odvětví ministerstva dopravy a podle ustanovení zákona o pozemních komunikacích č. 135/1961 Sb.

z ř i z u j i

k zajištění a uspořádání investorské a správní činnosti v souvislosti s budováním dálnic a účinností od 1. července 1967

Ředitelství dálnic
 (dále jen organizace).

92762

Organizace je rozpočtovou organizací přímo podřízenou ministerstvu dopravy. Předmětem její činnosti je plnění funkce investora pro výstavbu dálnic, zajišťování úkolů správy dálnic, dozoru nad nimi a zabezpečování údržby těch úseků dálnic, jež jsou v provozu. V rámci plnění hospodářských úkolů má organizace právo nabývat majetku a být subjektem práv a závazků. Má vlastní účet u Státní banky československé.

Sídlem organizace je Praha a její působnost je celostátní.

Organizace má dislokovaná pracoviště v Brně a Bratislavě.
 Ředitelem organizace u s t a n o v u j í s. inž. Josefa M o c e.

Současně s c h v a l u j í a v y d á v á m s t a t u t organizace ve znění, které je uvedeno v příloze k tomuto opatření.

K zajištění činnosti organizace

u k l á d á m

1. Řediteli Střediska pro rozvoj silnic a dálnic v Praze provést v dohodě s ředitelem Ředitelství dálnic v Praze delimitaci činností, pracovníků a všech částí plánu, jež souvisí s úkoly přecházejícími na Ředitelství dálnic, a dohodnutý a podepsaný delimitační protokol předložit ministerstvu dopravy nejpozději do 31. července 1967.

2. Náčelníku odboru správního upravit, případně vydat nový statut Střediska pro rozvoj silnic a dálnic.

3. Náčelníku správy silniční a městské dopravy a silničního hospodářství vydat Katalog zařízení pracovníků Ředitelství dálnic do 14 dnů po schválení Státní komisí pro finance, ceny a mzdy.

Příloha

Ministr dopravy:

I u d r a v. r.

Za správnost
 vyhotovení:
 K a d e r c e l

92761





Pátý barák v Hodonínské ulici

V roce 1968 se pražské ústředí přestěhovalo do objektů zařízení staveniště Vojenských staveb Praha v Jihlavské ulici (nynější Hodonínská 364 v Praze 4-Michli, budovy kromě jedné dosud stojí). Obdobně brněnské pracoviště se v roce 1973 přestěhovalo do objektů zařízení staveniště Dopravních staveb Olomouc v Bohunické ulici v Brně-Heršpicích. Bratislavské pracoviště ŘD Praha se přestěhovalo do dvou kanceláří v Bratislavě-Palisády. V roce 1971 vzniklý pražský provozní úsek původně sídlil v dalším zařízení staveniště v Hanusově ulici a do Jihlavské ulice se přestěhoval až po dostavbě pátého tesko baráku v areálu v roce 1984.

Podle zákona o československé federaci z roku 1968 došlo od 1. dubna 1969 k rozdělení podniku. Pro území ČSR zůstalo Ředitelství dálnic Praha s dislokovaným pracovištěm v Brně, z bratislavského pracoviště vzniklo pro území SSR samostatné Řídielstvo diaľnic Bratislava (RD). České ředitelství podléhalo ministerstvu dopravy ČSR, slovenské spadalo pod ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SSR. Dnem 1. dubna 1971 bylo zřízeno federální ministerstvo dopravy (FMD), které převzalo řízení ŘD i RD od rušených národních ministerstev dopravy.

Podle Metodických pokynů FMD z 28. října 1971 vznikly u obou ředitelství technické dozorní správy jako výkonné složky pro technický dozor investora na stavbách.

Vraťme se však ještě na chvíli k SRSD. V roce 1969 došlo k omezení působnosti SRSD Praha na území České republiky. Brněnské pracoviště zůstalo podřízeno Praze. Z pracoviště v Bratislavě se stalo Středisko pro rozvoj ciest a diaľnic (SRCD) s působností na území Slovenské republiky. SRSD bylo v té době již řízeno nikoliv ministerstvem dopravy, ale Správou pro dopravu ministerstva vnitra ČSR. V roce 1972 se Středisko pro rozvoj silnic a dálnic změnilo na Ústav silničního hospodářství Praha (ÚSH). Tato organizace měla nadále na starosti plánování, rozvoj a výstavbu silnic I., II. a III. třídy a řídila ji Správa pro dopravu Ministerstva vnitra ČSR. Vlastní údržbu silnic zajišťovaly Okresní správy silnic (OSS) řízené okresními národními výbory. Další změna názvu potkala ÚSH v roce 1990, kdy se z něj stala Správa silničního fondu ČR (SSF) řízená Ministerstvem dopravy ČR.

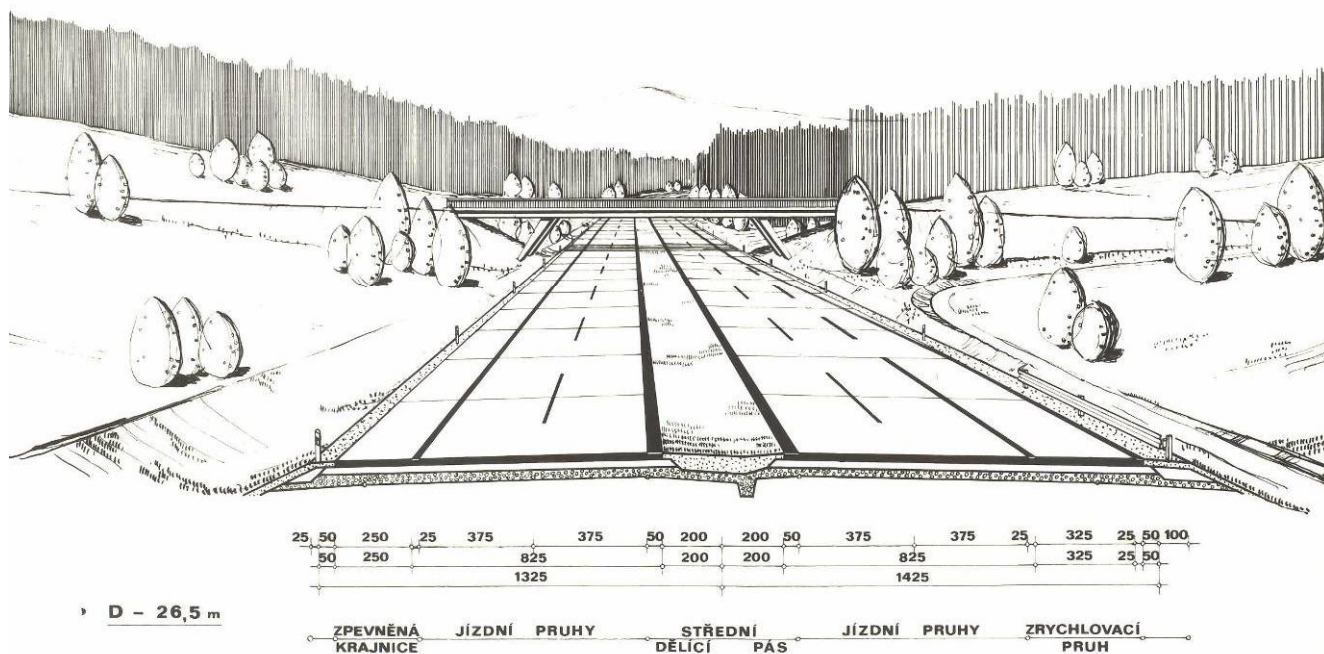


Technické předpisy pro dálnice

Při projektování dálnice se vycházelo z ČSN 73 6101, docházelo ovšem k určitému množství odchylek a změn od ustanovení normy. Ty odsouhlasovalo ministerstvo dopravy. Jednalo se o nouzové řešení a brzo bylo zřejmé, že část normy o dálnicích je nutno přepracovat. SRSD v roce 1959 vytvořilo návrh Technických podmínek pro projektování dálnic, které měly sloužit do doby revize normy. Technické podmínky zaváděly dvě základní kategorie dálnic – D 26,5 s návrhovými rychlostmi 150, 120, 100 a 80 km/h a D 24,5 s návrhovými rychlostmi 100 a 80 km/h. Další návrhové prvky byly tyto:

	návrhová rychlost [km/h]			
	150	120	100	80
nejmenší poloměr směrových kruhových oblouků při dostředném sklonu 6 % [m]	1460	700	500	325
největší podélný sklon [%]	3	4	4,5	4,5
nejmenší poloměr vypuklých výškových oblouků [m]	21 000	11 000	5 000	2500
nejmenší poloměr vydutých výškových oblouků [m]	7500	4300	2600	1700

V úsecích, kde délka stoupání nivelety dálnice způsobila pokles rychlosti typového vozidla na 50 km/h a méně, se k jízdniému pásu na úkor zpevněné krajnice připojoval přidavný pruh pro pomalá vozidla, který měl šířku 3,5 m.



Vzorový příčný řez dálnic v kategorii D 26,5 (kresba Milan Janů, 1971)



Technické podmínky vznikaly v letech 1969–1972 a v konečné podobě je federální ministerstvo dopravy vydalo v dubnu 1973 (tiskem 1974) jako Zásady pro projektování dálnic. Tyto Zásady platily společně s ČSN 73 6101 a byly závazné.

Kromě Technických podmínek pro projektování dálnic zpracovalo SRSD a vydalo se souhlasem ministerstva dopravy další úřední pomůcky pro projektování a výstavbu dálnic, jejich přejímání a údržbu. Jednalo se zejména o:

- 1/ Základní směrnice pro navrhování dálnic
- 2/ Směrnice pro navrhování dálničních křižovatek a přípojek
- 3/ Směrnice pro navrhování odpočívek na dálnici
- 4/ Směrnice pro navrhování dálničního cestmistrovství – stavební program
- 5/ Směrnice pro navrhování betonových vozovek
- 6/ Směrnice pro navrhování vegetačních úprav na dálnicích
- 7/ Podmínky pro kontrolu a přejímání zemních prací na dálnici
- 8/ Podmínky pro kontrolu a přejímání podkladů vozovek na dálnicích
- 9/ Směrnice pro vypracování a projednávání výhledových studií tahů dálniční sítě ČSSR
- 10/ Směrnice pro zřizování, kontrolu a přejímání živičných vozovek
- 11/ Směrnice pro provádění, kontrolu a přejímání betonových vozovek
- 12/ Pokyny pre organizáciu poľných laboratórií při stavbe diaľnice
- 13/ Pokyny pro provádění, kontrolu a přejímání dlážděných vozovek
- 14/ Pokyny pro navrhování provozních zařízení na dálnicích
- 15/ Pokyny pro kontrolu a přejímání prací při výstavbě objektů kromě mostů
- 16/ Pokyny pro návrh dálniční trasy s ohledem na její prostorovou plynulost a začlenění do krajiny
- 17/ Revidovaný podklad ke Směrnícím pro navrhování dálničního cestmistrovství – stavební program: „Dálniční údržbová služba“
- 18/ Směrnice pro dohled na stavbu dálnice
- 19/ Směrnice pro přejímání prací investory (kolaudace)



FED. MINISTERSTVO DOPRAVY RIADITEĽSTVO DIAĽNIC PRAHA-BRATISLAVA		
SOHÁĽENÉ	Č. j. 6 282 / 75	ZO DŇA: Z. I. 1975
ZVISLÉ DOPRAVNÉ ZNAČKY		
INFORMATÍVNE ZNAČKY		
DOPRAVOPROJEKT BRATISLAVA	VYPRACOVAL ING. KRÁLÍK	STRANA Č. 10

D6.124

Časem se ukázala potřeba uvedené pomůcky novelizovat, doplnit a dát jim jednotnou formu tak, aby ucelený soubor sloužil jako jednotný vzor pro návrh a realizaci díla různými projektanty a dodavateli. Proto v letech 1967–1969 objednalo Ředitelství dálnic Vzorové listy dálnic, které zpracoval Dopravoprojekt Bratislava a které měly tyto svazky:

- D 1 – Dálniční vozovky a krajnice
- D 2 – Dálniční spodek
- D 3 – Křižovatky a odbočky
- D 4 – Dálniční mosty
- D 5 – Dálniční tunely
- D 6 – Příslušenství dálnic
- D 7 – Cestmistrovství na dálnici
- D 8 – Obslužná zařízení na dálnici
- D 9 – Cizí zařízení na dálnici (inženýrské sítě)

Vydané vzorové listy měly podobu samostatných listů v kroužkové vazbě. Ve své době vzbudily zájem, posloužily například jako model pro sestavení vzorových listů Základního komunikačního systému hl. m. Prahy a byly ceněny i v zahraničí.

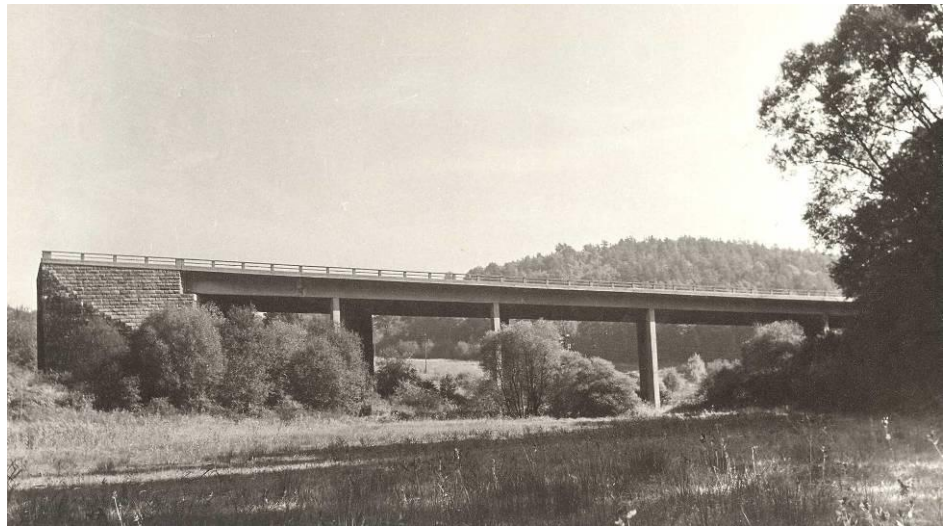


Obnovení výstavby dálnic v Československu

Předsednictvo vlády na poradě 8. srpna 1967 souhlasilo se zahájením výstavby, takže již 8. září došlo k zahájení přípravných stavebních prací na úsecích Praha–Mirošovice (22,7 km) a Mirošovice–Benešov (15,3 km). Součástí byla i slavnost s poklepáním základního kilometrovníku dálnic v ČSSR v km 0,0 na Spořilově. Po usnesení vlády č. 309 ze září 1968 došlo v dubnu 1969 k zahájení výstavby prvního úseku dálnice i na Slovensku. Šlo o úsek dálnice D 2 Bratislava–Malacky.

Uvažovalo se samozřejmě i s dalšími dálnicemi, zůstalo však pouze u předběžných projektů. Vzájemné propojení dálnic mezi ČSR a NDR bylo projednáno v letech 1968–1971 a dohodnuta poloha dálničního hraničního přechodu Tisá. K projednání propojení mezi ČSR a NSR došlo v letech 1968–1969 včetně polohy dálničního hraničního přechodu Rozvadov.

Původní most přes údolí Zlatého potoka u Kunic před Mirošovicemi šířkově i sklonem nevyhovoval, byl proto odstřelen a na jeho místě zbudován násyp (foto Pavel Havránek, 1967)



Křižovatka Jesenice (původní název Doubravice, též Říčany) v době stavby. Zařízení staveniště uvnitř levé větve posloužilo i v letech 1996–1999 při zkapacitnění dálnice v úseku Praha–Mirošovice. Křižovatkám se v původní dokumentaci říkalo přípojky (převzato z dobového prospektu SSŽ)



V období čtvrtého pětiletého plánu (4. 5LP, 1966–1970) se podařilo na území ČSSR rozestavět 113 km dálnic (včetně napojení na II. severojižní magistrálu v Praze) a 15,3 km na benešovském přivaděči. Toto tempo se ale ukazovalo jako příliš pomalé, podíl na tom měly jak plánované objemy výstavby, tak limity nově zahajovaných staveb. Velký postup výstavby se předpokládal v období páté pětiletky (5. 5LP, 1971–1975), zejména na trase Praha–Brno–Bratislava. Urychlení tempa výstavby dálnice tvořilo i jeden ze závěrů XIV. sjezdu KSČ. Přes všechna předsevzetí se však zahajování nových staveb stále více zpomalovalo. V roce 1971 se podařilo zahájit v ČSR na dálnici D 1 pouze jednu stavbu a v SSR žádnou. Vláda následovně přijala v únoru 1972 usnesení č. 25, kterým vzala na vědomí, že výstavba dálnice bude urychlována takovým způsobem, aby souvislé dálniční spojení Praha–Brno–Bratislava bylo dokončeno alespoň v roce 1980. Usnesením vláda také souhlasila s tím, aby od roku 1972 byla výstavba dálnice (stejně jako výstavba na vybrané silniční síti) řízena novým systémem regulace výstavby bez závazných limitů rozpočtových nákladů nově zahajovaných staveb nad 1,5 mil. Kčs rozpočtového nákladu. Zahajování staveb tak bylo vázáno na splnění závazných ukazatelů, tj. doby výstavby, termínu uvádění staveb do provozu, plnění objemů prací a dodávek podle jednotlivých ukazatelů a dodržování rozpočtových nákladů staveb. Díky tomu bylo možno plynule zahajovat nové stavby a pokračovat na stávajících. Další opatření pro urychlení výstavby v období 5. 5LP a pro uvedení tahu Praha–Brno–Bratislava do provozu nejpozději v roce 1980 obsahovalo usnesení vlády č. 246 ze září 1974. Toto usnesení také určilo dodavatelem stavby 024 Břeclav–Kúty firmu Doprastav, n. p., Bratislava. Proto příprava a investování stavby přešla z pražského Ředitelství dálnic na Slovensko.



Křižovatka Čtyřkoly na benešovské přípojce – stavba 004 dálnice (foto Pavel Havránek, 5. října 1972)

Uvedená opatření umožnila v letech 1971–1975 zahájit na území ČSSR stavbu dalších 22 úseků dálnice a 4 samostatných dálničních mostů (ČSR – 17 staveb, SSR – 9 staveb) s celkovou délkou cca 307 km (ČSR – 200 km, SSR – 107 km). V tomto období pečlivého sledování procent plnění plánu se podařilo plán splnit v ČSSR na 118,0 %, z toho v ČSR na 112,5 % a v SSR na 126,5 %.



Mata Hari • Tanec
 ochářský ateliér • Když
 Pevnost Brest • Fotba-
 ria • Hovoříme o kandi-
 0

PÁTEČNÍ LIST VŠECH PRAŽANŮ
Večerní Praha
 40 let
 8. září 1967 ROČNÍK XIII • Č. 212 [3935]



Dálnice u milníku nula

První výkop na dálnici • Slavnost pod širým nebem • Poklep kladivkem na historický kvádr • Do roku 1970 jeden úsek dálnice v provozu

P r a h a (rs). Dálnice Praha—Brno—Bratislava přestává být dálnou vidinou. Na mírném svahu v polích za Spořilovem byla dnes dopoledne slavnost pod širým nebem — první výkop na budoucí dálnici — za účasti ministrů A. Indry, inž. S. Takáče, arm. gen. L. Lomského, J. Kudrny a dalších představitelů veřejného života.

Symbolickým okamžikem v nástupu k rozvoji naší silniční soustavy bylo poklepání na žulový

milník (na snímku ministr dopravy Al. Indra), na němž je vyryta velká nula. Odtud se začnou počítat první kilometry na postupně dokončovaných úsecích. Celá trasa z Prahy do Bratislavy bude dlouhá 316 kilometrů. Na tuto dálnicovou tepnu budou pak postupně navazovat další větve. Předpokládá se, že ucelený, kompletní dálnicový systém si u nás vyžádá náklady ve výši 30 miliard korun.

Ale vraťme se k milníku 0,000. První úsek dálnice má být hotový a schopný provozu do roku 1970,

a to z Prahy až do Mirošovic, s odbočkou na Benešov. Ještě letos by se mělo odvést dílo za 40 milionů korun. Budou to převážně přípravné práce, v nichž je zahrnuta i výstavba mostů, mimoúrovňového křížení a podobných staveb na této trase, kterých zde bude přes padesát. To sem ovšem zahrnujeme i 110 podjezdů a jeden nadjezd na tříkilometrovém úseku severojižní magistrály — od Nuselského mostu na Spořilov, na něj dálnice naváže. Tu to část magistrály, jakož i prvních devět kilometrů dálnice ze Spořilova do Čestlic, postaví pracovníci Vojenských staveb. Úsek dálnice z Čestlic do Mirošovic, v délce 13 kilometrů, mají ve svém pracovním programu Stavby silnic a železnic, které jsou podřízeny Ministerstvu dopravy. Úsek dálnice od Mirošovic do Benešova budou stavět Dopravní stavby Bludovic v délce 18 kilometrů.

Na všech čtyřech vyjmenovaných pracovních úsecích by se mělo začít s dílem ještě letos.



V roce 1968 se započne se stavbou dálnice

Za tři roky 41 km

Praha [čt]. — Sovětský odborník nám pomohou při výstavbě dálnice. Ze SSSR dovezeme i některé mechanizační prostředky, zejména pro zemní práce. Odpočívá to dohodě, která byla mezi ČSSR a Sovětským svazem uzavřena. Obdobnou pomoc nabídl i sovětský odborník i při výstavbě

dálnice se počítá začátkem roku 1968. Geologický i inženýrský průzkum je již nyní hotov na trase z Prahy do Brna. Dokončuje se v úseku Brno—Bratislava. Do konce roku 1970, tedy během tří let, má být hotovo 41 km první části dálnice. (Ve Francii se například prodlouží za rok dálniční síť o 300 km, v NSR přes 100 km, v Itálii i o 450 km, ve Velké Británii o 100 km.)

Začátkem června příštího roku začnou Vojenské stavby budovat dálniční přípojku Moderna—Spořilov, vedoucí po území hlavního města. Do 1. července 1967 má být schválen projekt i na první úsek dálnice Praha—Mirošovice s odbočkou do Benešova. Hned potom se zahájí přípravné práce — budování staveništních zařízení. Se započetím vlastní výstavby

Podle dosavadních propočtů — z hlediska ekonomiky výstavby, využití strojů a dalších ukazatelů — by u nás byl optimální postup 100 km za rok. Investor, projekce i výroba je schopna jej zajistit, ovšem limitujícím členem jsou zatím finanční prostředky.

Start k dálnici

Pokračování ze str. 1

ni úseky, které by kapacitně nestačily zvládnout špičkové požadavky, pak o deset let později jich už bylo 105 kilometrů, v roce 1963 zhruba 235 km a pro rok 1970 se předpokládá 600 „úzkoprofilových“ kilometrů, což je více než jedno procento celé československé silniční sítě. A když bychom nepostavili dálnici, do roku 1980 by vozovky nestačily na celých 5000 kilometrech. Děla se všechno pro to, abychom v příštích letech byli schopni stavět nejméně 60 km dálnice,

i když náklady na ni jsou značné. Počítá se, že úsek Praha—Mirošovice, na němž se už dělá, bude stát 738 milionů korun, a celý program výstavby Praha—Brno—Bratislava si vyžádá podle odhadu na 30 miliard.

Vojenské stavby, jimž byl svěřen první desetikilometrový úsek dálnice, se tedy už pustily do práce. Při včerejším zahájení byla dobrá nálada, bylo optimistické ovzduší. Můžeme si jen přát, aby podobně veselo bylo v roce 1970, kdy se má započít úsek uvádět do provozu. (rp)

Buldozery a skrejpry se rozjely

Start k dálnici

V polích za Spořilovem, za humny hlavního města, byla včera velká sláva. Plno šeststotrojek, ministrů dopravy, stavebnictví, národní obrany a vnitra, projektantů, další funkcionáři. Už před osmadvaceti lety začala výstavba na trase budoucí dálnice Praha—Brno, na kterou nastává však byly práce po dvou letech zastaveny. Po osvození stavbaři dokončili některé velké mosty, ale pak vše zas usnulo. Až loni vláda vyslovila souhlas se zahájením stavby první etapy československé dálnice, intenzivně se připravovali projekty. Včerejšek by měl být dnem D — tentokrát už definitivním — pro stavbu našeho budoucího hlavního silničního tahu.

Čtyři ministři slavnostně poklepli na žulový kámen, symbolický počátek naší dálnice, jejíž první šestiprotokový 23 km dlouhý úsek povede od hranic Prahy do Mirošovic a zahrnuje také odbočku na Benešov. A pak se už rozjely buldozery a skrejpry po vykolíkované trase.

Co bude znamenat dálnice pro naši automobilovou dopravu... to není třeba nijak zdrazňovat. Jen několik základních údajů o tom uvedl ministr dopravy Alois Indra ve svém projevu při včerejší slavnosti. Intenzita silničního provozu vzrůstá u nás rok co rok téměř o deset procent. Jestliže jsme v roce 1949 neměli žádné silničního hlavního silničního tahu. **Pokračování na str. 7**

Kudy a kdy po dálnici

PRAHA (zř) — „Nic nebrání tomu, aby se s výstavbou silniční magistrály na území hlavního města začala v průběhu roku 1968. Na prvním úseku této dálnice Spořilov—Mirošovice, dlouhém 24 km a na 18kilometrové spojnici na Benešov se začne pracovat o několik měsíců později,“ řekl zpravodaj ČTK ředitel Střediska pro rozvoj silnic a dálnic inž. Josef Moc.

V pražském Dopravoprojektu vypracovávali od letošního jara úvodní projekt prvního úseku dálnice. Koncem března příštího roku jej mají předat investorovi. Při projektování se maximálně využít trasy rozpracované v roce 1939. Bylo rozhodnuto, že most u Kunic, který jim nevychyuje, bude zbourán a místo po něm přejde dálnice údolím po zemním náspu. S konečnou platností bylo také rozhodnuto o zbourání tzv. domu Moderna na Pankráci. Od Moderny přejde magistrála jihovýchodním směrem poblíž pankráčského vodotěmu na dnešní konečnou stanici elektrické trahy č. 3 a 14 na Kačerově, kde po velkém mostním objektu přejde přes jižní železniční spojení. Mezi Spořilovem a Chodovem naváže na dálnici.

Geologický průzkum začal i na další trase dálnice z Mirošovic do Brna a Bratislavy. Pomocí fotogram-

Přípravy pro dálnici
 PRAHA (č) — 1250 metrů betonových pásů, širokých přes dva metry a zabudovaných do terénu u Práhoně, vyhodila do vzduchu destrukční skupina podniků Vojenských staveb. Jsou nevyhovujícím pozůstatkem prací, jež se před lety na projektované trase dálnice Praha—Brno vykonávaly. Ustoupily těžkým zemním strojům, které zde od září začnou naplno pracovat na výstavbě nové dálnice.

První krok dálnice

Byl uložen základní kámen

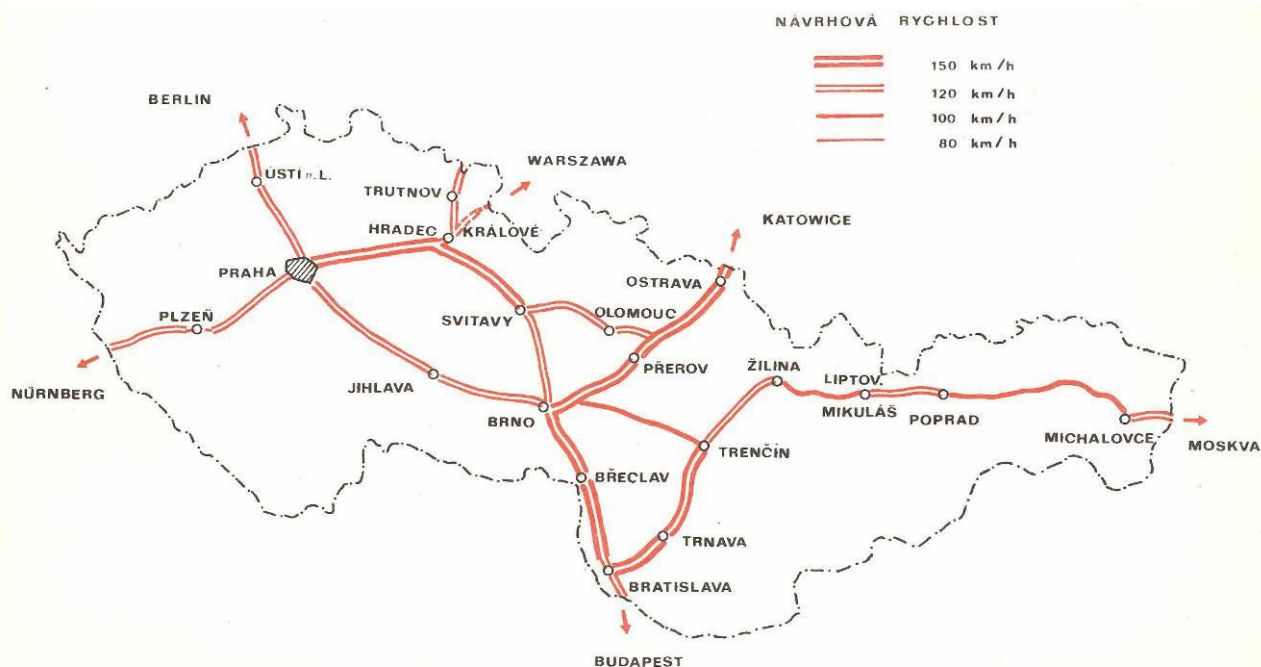
PRAHA (jus) — Čtyři členové vlády — ministr dopravy A. Indra, ministr výstavby inž. S. Takáč, ministr národní obrany arm. generál B. Lomský a ministr vnitra J. Kudrna se včera dopoledne zúčastnili slavnostního zahájení stavby první československé dálnice Praha—Brno—Bratislava a poklepu na základní kámen. Tímto aktem začíná naplno výstavba prvního úseku dálnice z Prahy—Spořilova do Mirošovic, který bude pokračovat přes Brno na Bratislavu. V samotné Praze to bude 3,2 km, vlastní dálnice bude měřit 22 km a 16 km dlouhá bude silniční přípojka I. třídy z Mirošovic do Benešova. V konečné fázi bude dálniční síť měřit 1710 km a ročně jí postavíme 60 až 100 kilometrů.



První kilometry v provozu

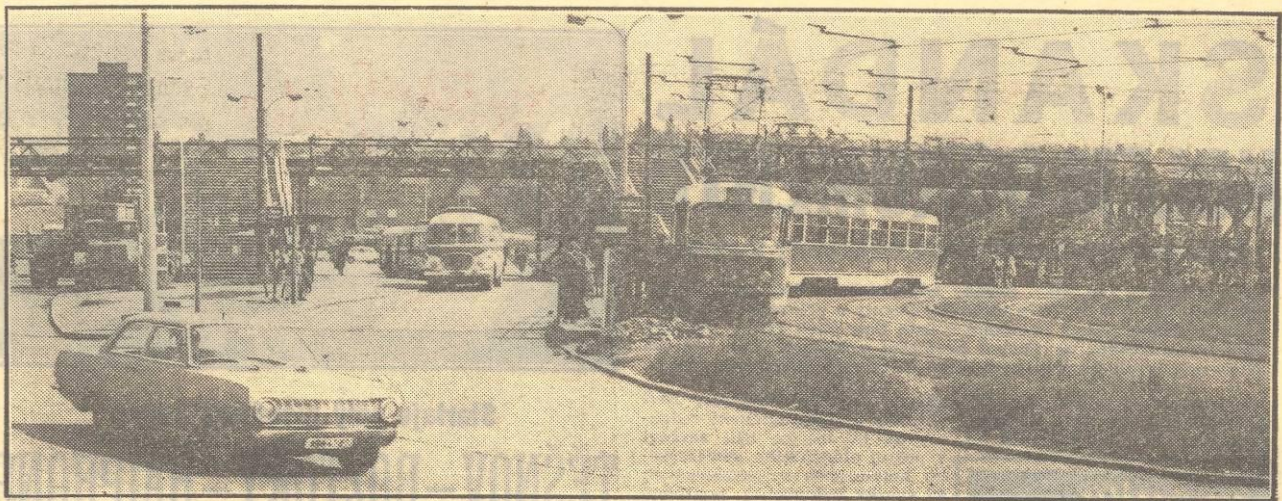
Těžiště prací se v té době nacházelo na trase Praha–Brno–Bratislava, kde od roku 1971 do roku 1975 docházelo ke zprovoznování jednotlivých úseků. Prvním úsekem dálnice na území ČSSR otevřeným pro veřejnost se stal 12. července 1971 úsek Spořilov–Mirošovice (stavby 002 a 003) v délce 22,5 km spolu s benešovskou přípojkou (stavba 004). Motoristé se tedy dočkali alespoň kousku dálnice po dlouhých 32 letech od zahájení výstavby. U Prahy měla dálnice provizorní napojení, neboť tehdy ještě nebyl dokončen přilehlý úsek II. severojižní magistrály (II. SJM, stavba dálnice č. 001) pokračující k ulici 5. května a dále po ní směrem k nově stavěnému mostu Klementa Gottwalda (nynější Nuselský most) přes nuselské údolí. Tato stavba II. SJM měla délku 3,245 km a končila v prostoru napojení na ulici 5. května za křížením s ulicí Hvězdova. Jednalo se o šestipruhovou rychlostní městskou komunikaci s návrhovou rychlostí 100 km/h a při zaústění do ulice 5. května 80 km/h a s volnou šířkou 31,0 m. Rozhraní staveb II. SJM a dálnice – kilometr 0,0 – ovšem nebylo na dnešním místě, ale za Geofyzikálním ústavem na Starém Spořilově v místě připojení ulice Boční. Základní kilometrovník 0,000, jehož poklepáním na tomto místě byla 8. září 1967 stavba zahájena, se dnes nachází ve středním dělicím pásu dálnice za křížením s ulicí Pod Chodovem. Při zahájení provozu byl posunut do stavebního staničení km 1,401 do místa připojení III. SJM. Zde začíná provozní staničení dálnice D 1. Úsek II. SJM se podařilo uvést do provozu až 1. května 1973. Zdržení způsobila změna projektu vyvolaná zejména stavbou trasy C metra. Oněch prvních 1401 m stavby 002 převzaly Pražské komunikace do své majetkové správy až v roce 1976.

Nová dálnice využila původní rozestavěné těleso předválečné dálnice, které začínalo v prostoru mostu pro silnici Chodov–Šeberov (dnešní křižovatka v km 1,8 Chodov, též zvaná Jižní Město). Před válkou postavené betonové krajnice však byly odstřeleny. Původní ani pozdější plány dálnice také křižovatku v tomto místě neobsahovaly. O její dodatečné výstavbě bylo rozhodnuto až v roce 1968 v souvislosti s rozhodnutím o výstavbě sídliště Jižní Město. Investorem křižovatky byla Výstavba hlavního města Prahy (VHMP) a křižovatka byla uvedena do provozu v roce 1976. Nejednalo se však o oficiální užívání, neboť nebyla dořešena otázka údržby a převzetí následným správcem. Ještě později byla postavena výjezdová větev od Brna na Jižní Město. Křižovatka byla zkolaudována v roce 1982 a v autoatlasu se objevuje až ve vydání z roku 1983.



Původní předpoklad návrhových rychlostí jednotlivých dálnic v roce 1971 (převzato z materiálu Informativní údaje o československých dálnicích)





ČTVRTEČNÍ ★ ★ LIST VŠECH PRAŽANŮ

Večerní Praha

50 haléřů

17. června 1971

ROČNÍK XVII • Č. 120

Dálnice už není vzdálená

Praha (tr). Začátkem příštího měsíce už začnou motoristé jezdit po prvním úseku naší dálnice z Prahy do Mirošovic. Velká stavba však vyžaduje i velké úpravy. Její definitivní napojení na pražskou komunikační síť je možné až po dokončení úseku II. severojižní magistrály. Do té doby se motoristé dostanou na dálnici i z ní provizorními přípojkami. Od závodu Koh-i-noor ve Vršovicích pojedou Bohdaleckou ulicí, Chudovskou a z Lešanské na dálnici. Pro ty, kdož pojedou po vnějším okruhu a z Vinohrad, je další možnost. Ulicí U Vršovického hřbitova (kolem stadiónu dr. Václava Vačka) do Chodovské. Tato úprava přináší s sebou i komplikace. Při velkém provozu, který je na dálnici očekáván, by se chodci v Lešanské ulici nedostali přes silnici ani k tramvaji a autobusům. Proto zde vyroste provizorní lávka, jejíž investorem je Výstavba inženýrských staveb Praha (na snímku). Lávka je ocelové konstrukce a slouží jednak jako přechod, jednak z ní vedou schody k prostředkům pražské hromadné dopravy. Zmizí opět, jakmile bude dálnice napojena na magistrálu.

Snímek: V.D. - Hra

Pět měst nad lunou

9,30 hod. START

Praha (vp). Přesně v 9,30 hodin u vjezdu na dálnici přivítal ředitel Dálnic ing. Josef Kopecký oficiální hosty a po něm přestříhl místopředseda vlády ČSSR ing. Ján Gregor modrou pásku, která až dosud naši nejmodernější komunikaci uzavírala.

Nastoupení příslušníci VB v slavnostních uniformách, s bílými rukavicemi, strnuli na povel v pozoru. Podplukovník Václav Smolík podal představiteli ministerstva vnitra plukovníku dr. Poupěmu hlášení o připravenosti bezpečného provozu na dálnici.

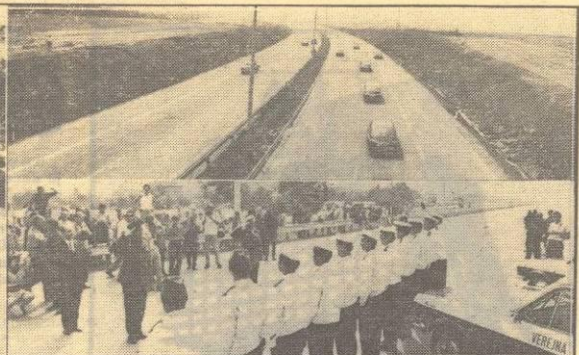
Hosté nasedají do automobilů, které, jako první, vjíždějí na dálnici. Po straně, na louce, se rozhloučí motor vrtulníku. Stroj se odlepí od země a doprovází konvoj. Ten jede do Mirošovic, kde představitel okresního národního



Přestřížení pásky, hlášení prvního oddílu dálniční policie a vozy s hosty vjezly na první ús. dálnici. Snímky: VP — Tereba

výboru Benešov slavnostně otevřeli přípojku do jejich města.

Za oficiálními hosty vjíždí na dálnici pražští motoristé. Od dnešního dne mají alespoň kousek, i když jen 23,3 km dlouhý, úsek dálnice. (Pokračování na str. 2.)



PONDĚLNÍ ★

LIST VŠECH PRAŽANŮ

Večerní Praha

DNI KE Za oponou neděle

12. července

9.30 hodin — START

POKRAČOVÁNÍ ZE STRANY 1

Náš řidič rozjíždí vůz naplno. Tachometr ukazuje 130 km v hodině, ale cestující v autě ani takovou rychlost nevnímá. Jen to, že červené telefonní hlásky, umístěné po obou stranách dálnice vždy po dvou kilometrech, se zdají nějak husté, že oko téměř nevnímá oplocení, jež čas od času vroubí dálnici.

Lidé, stojící na mostech, které nad úrovní křižují dálnici, mávají na první motoristy. Ale... také kolem dálnice stojí lidé. Ne, nejsme ještě zvyklí na rychlou

jízdu a s kázní našich občanů to je také všelijaké. Nekázeň, neopatrnost se však na dálnici bude platit životy. Proto motoristé, ale i chodci, rozum do hrsti! Necht' zvítězí nad zvědavostí.

Dočkali jsme se tedy. Začátek tu je, aby naznačil budoucnost, kdy se kouty naší republiky navzájem přiblíží. Snad si ti, kteří pojedou o příštích víkendech do krásného Posázaví, vděčně vzpomenu, že přes všechny obtíže se přece jen kus dobré práce udělal. A hlavně že se v této práci pokračuje...



Den D na dálnici

Pokračování ze str. 1

znam výstavby dálniční sítě pro naši republiku. Za přítomnosti místopředsedy vlády ČSSR ing. V. Hůly, ministra dopravy ČSSR dr. Š. Šutky, ministra stavebnictví ČSR ing. F. Šrámka a dalších činitelů pak přestřihl pásku.

Po pravé polovině dálnice se vydala po dvaadvacetikilometrovém úseku do Mirošovic dlouhá kolona aut, vedená třemi šedými volhami a jednou červenou sportovní Š 110—R speciálního oddělení VB. První motoristickou vlnu sledovala z výšky helikoptéra. Po čtvrtroční pohodlné jízdě se zastavila v Mirošovicích. Tady čekala přehlídka techniky, kterým bude zdejší cestmistrovství ošetřovat první úsek dálnice. Nechyběly stroje na stříhání pažitů, vysokozdvížné plošiny na opravu osvětlení, speciální pluky s gumovými brity, ale nejvíc pozornosti zaujal víceúčelový stroj Unimog, který díky 27 přidávným zařízením zvládne všechny práce najednou. Od odstraňování sněhu, přes stříhání trávy na svazích a zalévání zeleného pruhu, přes mytí svodidel až po kreslení přesných čar s pomocí kompasu. Do letošní zimy budou v pohotovosti dva tyto stroje.

Pásku z druhého konce přestřihli představitelé okresu Benešov. Jízda po dálniční přípoje na Benešov, nebyla pro nikoho z účastníků slavnostního zahájení novinkou. Slouží motoristům už několik měsíců. Závěr včerejší slavnosti se odehrál v restauraci Myslivna na Konopišti. Ministr dopravy ČSSR dr. Š. Šutka tu předal čestná uznání osmi pracovníkům z různých oborů, kteří mají na postavení prvního dálničního úseku největší zásluhy.

Tak vypadal den D na dálnici. Hned po přestřihnutí symbolické pásky se na ní rozproudil normální provoz. Od místa provizorního napojení na Spořilově až do Mirošovic nepotřebovala větší brzdu. Mnozí z nich vychutnávali neomezenou rychlost, protože jízda je bezpečná i ve 180kilometrové rychlosti ve všech obloucích.

A zatímco byl včera první úsek pokřtěn koly aut, pokračovaly práce na dalších. Z Mirošovic do Šternova, mezi Souticemi a Loktem a z Brna do Velkého Meziříčí. Ročně se má dálnice prodlužovat průměrně o dvacet kilometrů, začátkem příštího roku bude nahrazeno provizorium v Praze II. Severojižní magistrálou. Až do Brna bude dálnice volná v roce 1978.



PONDĚLNÍ

★

LIST VŠECH PRAŽANŮ

Večerní Praha

50
let

19. července 1971

ROČNÍK XVII • Č. 142

HODINU NAD DÁLNICÍ

Vikendová premiéra se vydařila ● První přestupky ● Přeceněné síly motorů ● Chybí koncovka

Premiéra je vždy poznamenána určitou nervozitou. A naše první dálnice prodělávala včera premiérovou zatěžkávací zkoušku. Prvně se po ní uracely večer automobily řízené nedočkavými řidiči z rekreace do Prahy. Ze směru od Benešova, který byl zatím nejčernějším místem rekreační dopravy v Praze.

Krátce před 17. hodinou roztačeji u nultého kilometru piloti

Vteřiny světa

■ SOFIA: V Bulharsku probíhají vzpomínkové aktivity k 80. výročí zrodu Bulharské KS. Dne 2. srpna 1891 se na vrchu Buzludža sešel zakládající sjezd sociálních demokratů, z jejichž revolučního křídla pak vznikla samostatná strana, v roce 1919 přejmenovaná na komunistickou.

■ MOSKVA: Sovětské hlavní město

leteckého oddílu ministerstva vnitra Vladimír Pačák a Miloslav Fabík s palubním technikem Miloslavem Benešem obrovské listy brtlů. Na jeho palubě jsou novináři, ale i náčelník dopravního oddělení VB podplukovník Václav Smolík a další příslušníci VB s připravenými vysíláčkami.

Pak se brtlů odlepí od země a pod námi jako nit se táhne dálnice. Na ní už rekreační spíčka začala. Nejprve kroužíme nad motelem a sledujeme plynulý proud automobilů.

■ Pokračování na str. 3

Dálnice, vlastně její začátek k benešovské přípoje, vstoupila včerejškem do povědomí našich řidičů. Bylo moc těch, kteří si odpoledne vyjeli, aby ochutnali slast rychlé jízdy na moderní, kvalitní vozovce. S tím počítal samozřejmě i oddíl dálniční policie z Mirošovic, který má na více než dvacetikilometrovém úseku dozor. Včera byli řidiči při přestupcích poučováni a připravováni na to, že pokutové sazby budou na dálnici místy dvojnásobné. Mnoho motoristů tu také už pracovalo. Na «utavených», «zakousnutých» či jinak postížených strojích. Ne každé vozidlo je schopné jet deset minut rychlostí nad 120 km za hodinu... Včera už také začal provoz v Club motelu Praha v Jěhoňovicích. Pod deštníky na jeho terase bylo stále plno.

Snímky: VP — Tereba

NA TĚCHTO MUŽÍCH v blíže uniformách, příslušících dálničního oddělení VB, od včerejška hodně záleží, ještě před zahájením provozu podali hlášení vládním představitelům. Potom přišel ten očekávaný okamžik, kdy nůžky v ruce místopředsedy vlády ČSSR ing. Jána Gregora otevřely motoristům první úsek dálnice. A dálnice začala sloužit. Na kvalitní rychlé vozovce se vydala kolona ve dvou proudech ze Spořilova k Mirošovicím.

FOTO: MF — EMIL FAPEK



DÁLNICI roste do dálky

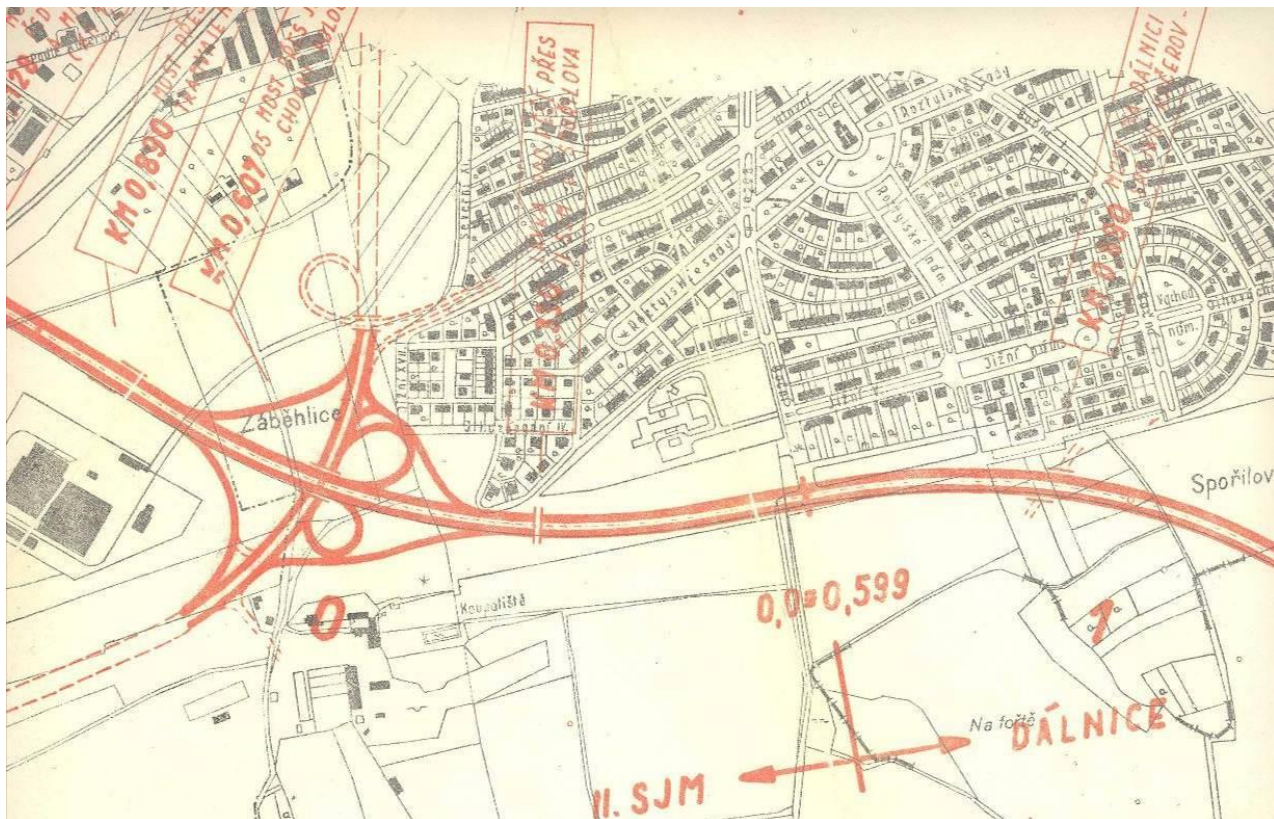
Za čtyři měsíce přes tři čtvrtě miliónu vozidel ● Kdy budou další úseky? ● Dělaží už pro příští rok

P r a h a (tr). Dálnice má za sebou čtyři měsíce života a také první sněhový křest. Od 12. července do 15. listopadu projelo po jejím povrchu oběma směry 798 461 vozidel. Motoristům se líbí, ale ozývají se také skeptické hlasy: »Kdy bude otevřena její další část?«

Pracovníci na dálnici splnili objemový plán prací v hodnotě 400 miliónů korun 9. listopadu. Pracují již tedy pro příští rok a díky sdruženým socialistickým závazkům vyrovnávají skluzy z minulých let.

V roce 1975 budou dány do provozu další tři úseky: Mirošo-

více—Loket (45 km), od Brna do Velké Bíteše a z Velké Bíteše do Měřína. Tím budeme mít od Prahy 65 km a od Brna 60 km dálnice, dohromady 125 km z celkové trasy Praha—Brno (199 km). Zbývající úsek z Lokta do Měřína bude dán do provozu až v roce 1978.



Výřez ze situace zachycuje křížení II. SJM s plánovaným Jihovýchodním polookruhem, dnešní Jižní spojkou, u Starého Spořilova. Nulový kilometr dálnice ještě není v současném staničení. Vlevo od křižovatky je vidět provizorní připojení autobusových garáží.



Slavnostní uvedení do provozu úseku II. severojižní magistrály 1. května 1973 v prostoru Spořilov–Pankrác, stavba č. 001 (foto Pavel Havránek)

V úseku Praha–Mirošovice se projekt přizpůsoboval rozestavěnému tělesu z let 1939–1942. Také se v tomto úseku předpokládalo v budoucnosti hustý provoz. Proto projektanti navrhli úsek jako šestipruhový v tehdy nenormové kategorii D 28,5/120, tj. s volnou šířkou 28,5 m. Každý jízdní pás měl tři jízdní pruhy o šířce 3,5 m na úkor zpevněné krajnice. Ta měla být na normovou šířku 2,5 m rozšířena později právě ve vazbě na nárůst provozu. Při zprovoznění však byla dálnice vodorovným značením upravena jen se dvěma jízdními pruhy na každé straně. První třípruhový úsek bez široké krajnice byl na D 1 vyznačen na levé polovině mezi km 0,0 a odpočívkou Újezd ještě před výstavbou křižovatky Chodov, nejpozději v roce 1977. Další třípruh byl mezi křižovatkou Mirošovice a km cca 16,5 vlevo.





Takto vypadal nájezd na dálnici D 1 v km 0,0 dlouhou dobu. Dnešní podoba křižovatky s napojením Spořilovské spojky (v původních projektech III. stavba severojižní magistrály) od Bratislavského náměstí vznikala postupně v několika etapách (foto Pavel Havránek, 28. prosince 1972)

Právě šířka zpevnění 11,5 m umožnila provoznímu úseku Ředitelství dálnic vyzkoušet poprvé v roce 1993 obousměrný provoz po jednom jízdním pásu se dvěma zúženými jízdními pruhy pro každý směr a s fyzickým oddělením protisměrných pruhů vodicími deskami. Oddělení protisměrů se velmi osvědčilo a dle tehdejší statistiky policie zachránilo průměrně 11 lidských životů ročně; dnes se jedná o zcela běžnou praxi. Právě možnost vedení čtyř jízdních pruhů po jedné polovině je důvod nedávné změny kategorie dálnice z D 26,5 na D 27,5 v normě pro projektování silnic a dálnic.

Benešovský přivaděč na dálnici (silnice I/3), otevřený společně s prvním úsekem dálnice, má délku 15,3 km a byl postaven jako levá polovina směrově rozdělené silnice S 24,5/100 (mimo obec Mirošovice, kde je návrhová rychlost 80 km/h). Volná šířka v koruně je 14 m.

Zbývající dálnice v té době měly kategorií šířku 26,5 m a návrhovou rychlost 120 km/h, vyjma úseku Brno–Malacky s návrhovou rychlostí 150 km/h.

NOVÝ MOTOCYKL
HEZKÉ LÉTO

Hezké léto můžete prožít, využijete-li slev na vybrané typy motocyklů, které jsou odstupňovány podle typu a data výroby a činí až 2000 korun.

ČZ 125/475-01
176/477-01
sleva 1700–2000 Kčs

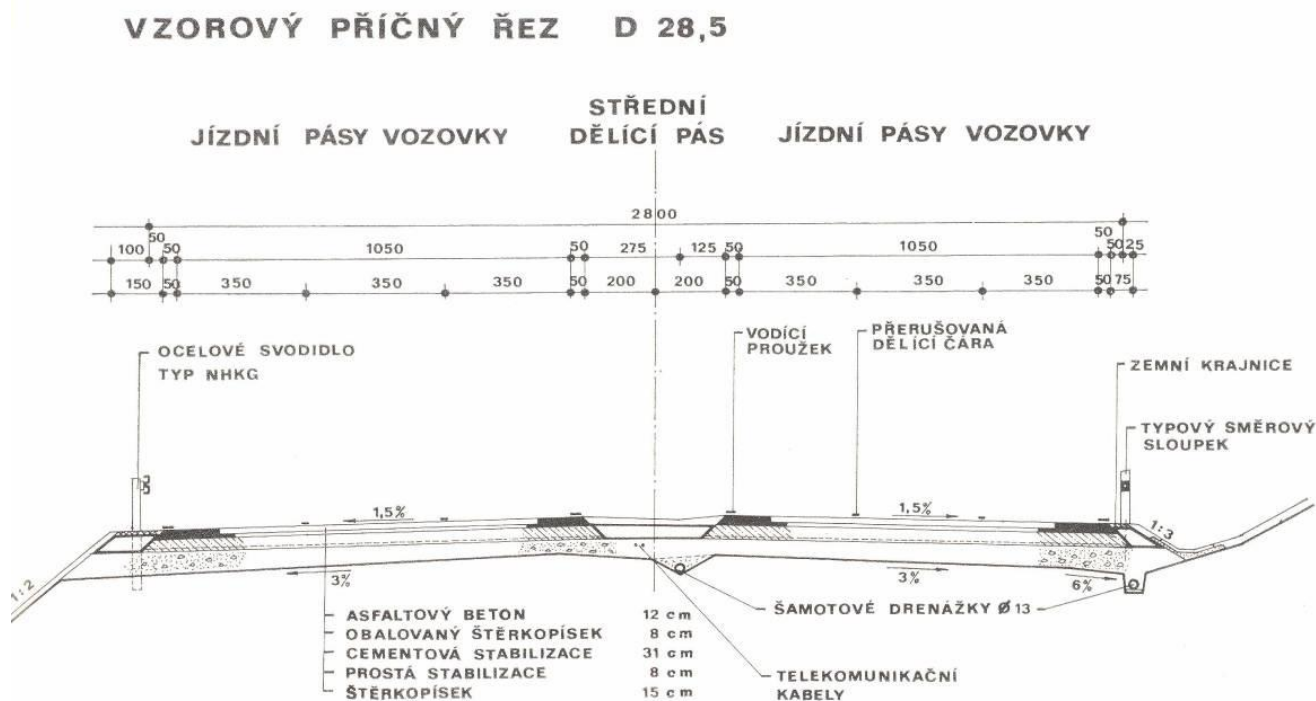
JAWA 90
CROSS-ROADSTER
sleva 1000–1800 Kčs

JAWA 50
20 STANDARD
21 SPORT
23 MUSTANG
sleva 700–1400 Kčs

DO 31. 8. 1971 VÁM PŘI NÁKUPU NA DOPĚLKOVOU POJÍZKU STACI SLOŽIT V HOTOVOSTI
15% KUPNÍ CENY

BLIŽŠÍ INFORMACE VÁM POKAŽE 250 PRODEJEN MOTOCYKLŮ

Mototechna



Na stavbě 002 je jedna skrytá zajímavost. Ve staničení km 1,252 je přesypaný dvupolový most s délkou přemostění 20,8 m, který byl původně určen pro podjezd metra a jako podchod pro pěší. Trasa metra zde měla křížit dálnici pod poměrně ostrým úhlem. Opěry i střední stojky byly provedeny metodou milánských stěn, došlo i k vybetonování mostovky přímo na terénu. Pak se však změnila trasa metra a most byl opuštěn. K vybrání zeminy pod mostovkou již nedošlo a celé místo bylo zahrnuto. Most je však dodnes v evidenci s číslem D1–002. Současné tunely metra kříží dálnici přibližně ve staničení km 0,4, poblíž kříží dálnici i kolektor.

Při zprovoznění prvních úseků dálnice se ve středním dělicím pásu nenacházela téměř žádná svodidla. Jednalo se o stavby 002, 003, 005, 017 a 022. Výjimku tvořil pouze počáteční úsek s veřejným osvětlením a dále se střední svodidlo nacházelo u mostů nebo nadjezdů se střední stojkou. K 1. květnu 1975 bylo na mirošovickém úseku střední zdvojené svodidlo jen v délce 4050 m, na úsecích Brno–Kývalka a Kývalka–Velká Bíteš nebylo střední svodidlo v té době žádné. Ocelové svodidlo, tehdy také zvané svodidlová zídka, se začalo vyvíjet již v první polovině 60. let a oficiální typový podklad schválilo ministerstvo dopravy až 19. července 1968. Dne 1. února 1973 začaly pro české i slovenské ředitelství dálnic platit Zásady pro osazování svodidel na dálnicích. Zde se, mimo jiné, uvádí:

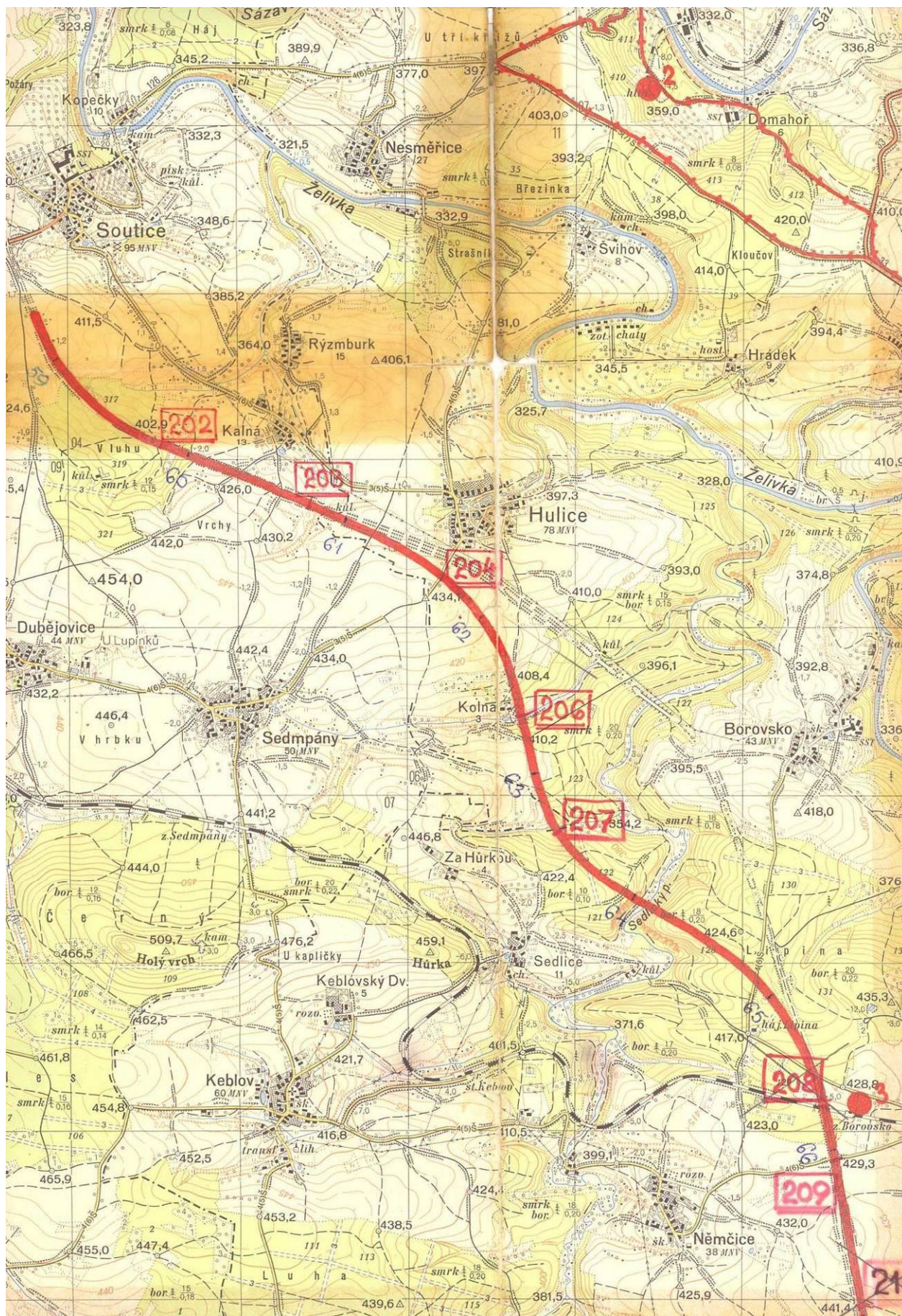
„Na dálnici se navrhuje svodidlo ve středním dělicím pásu vždy a osazuje podle časové potřeby...Od jeho osazení ve středním dělicím pásu lze dočasně upustit v přímé a ve směrových obloucích bez dostředného sklonu do doby, než jeho osazení bude z důvodů bezpečnostních a zvýšené intenzity dálničního ruchu nutné. Nutnost osazení se přezkouší při dosažení hodinové intenzity 1000 jednotkových vozidel za hodinu v jednom směru.“

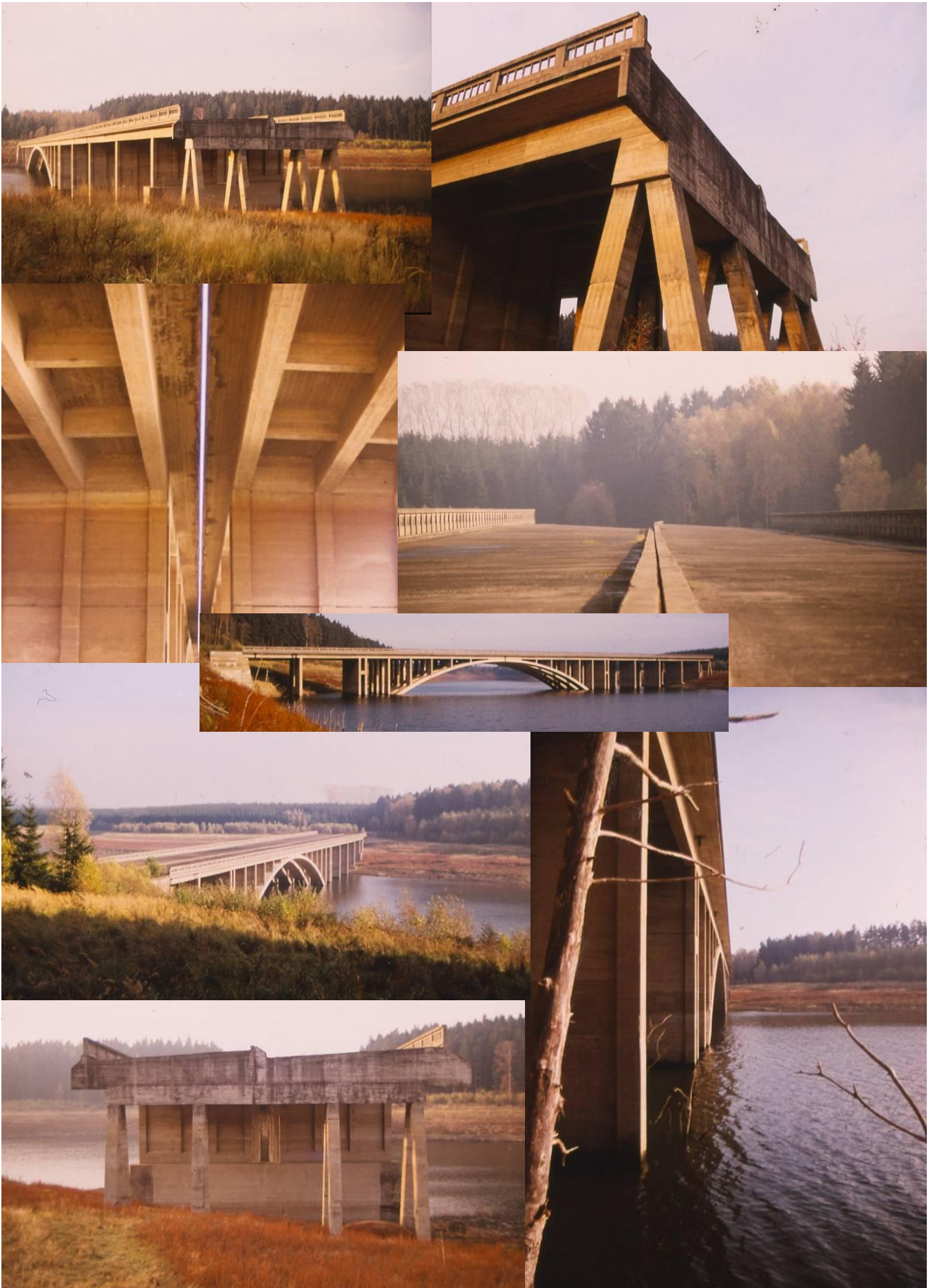
Tento text braly jako platný i Zásady pro projektování dálnic schválené v roce 1974. Pamětníci tak dodnes vzpomínají například na německou rodinku usídlenou ve stanu postaveném ve středním dělicím pásu mezi Mirošovicemi a Prahou. Již v roce 1977 se ale objevovaly zprávy o množících se dopravních nehodách na dálnici, kdy došlo k přejetí vozidel do protisměru. V roce 1980 proto začalo doplňování chybějících úseků svodidel na stavbách 002, 017 a 022. Dozor při stavbě vykonávali pracovníci provozního úseku. V následujících dvou letech práce pokračovaly i na dalších stavbách a teprve v roce 1983 se podařilo doplnění dokončit pracemi v km 16,9 až 27,5 a 169,5 až 187,0.

foto na protější straně – Původní značení na úseku Praha–Mirošovice a benešovské přípojce (foto Silnice-KNV Praha, n. p., závod 4, nedatováno)

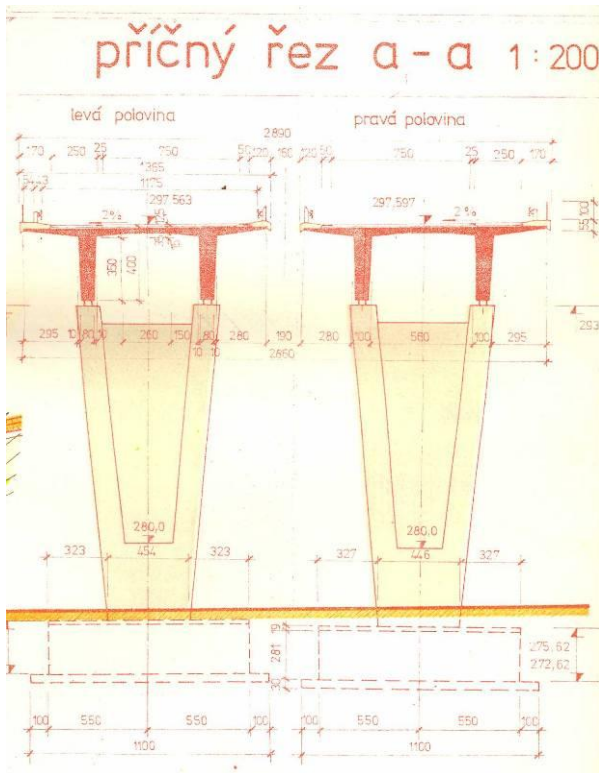




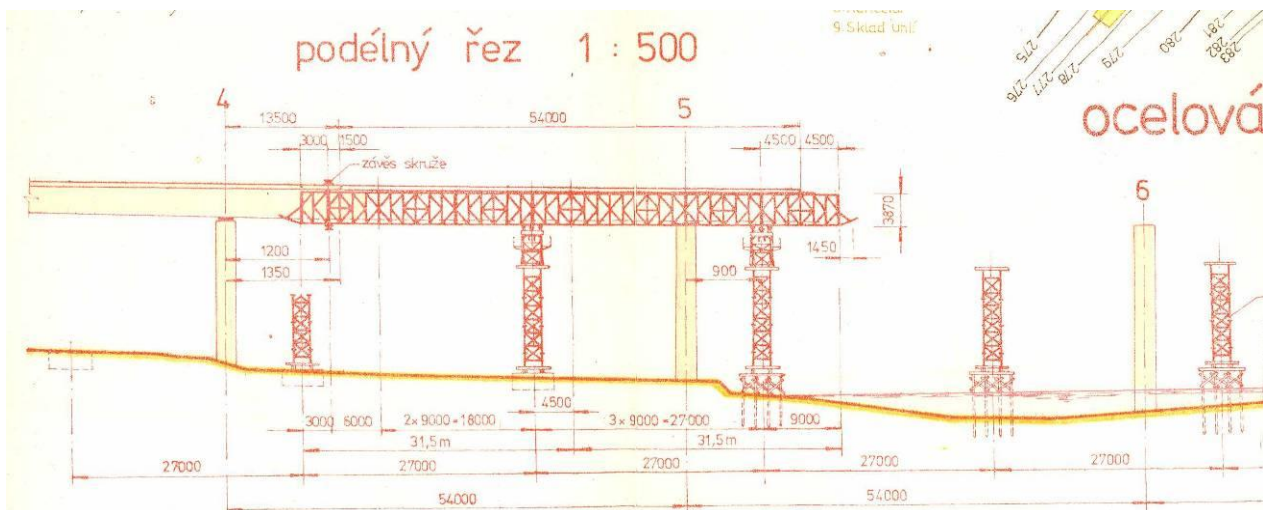




Kromě úseku Praha–Mirošovice vedly v trase původní dálnice ještě stavby 005 Mirošovice–Šternov a 009 Soutice–Loket. Projektanti tak museli přizpůsobovat staré návrhové prvky novým požadavkům. Například u obce Lensedly vedla změna z původního podélného sklonu 6 % na 4 % (max. 4,5 % – tuto výjimku bylo nutno povolit v prostoru staveb 005 a 008) k vybudování obrovského skalního zářezu s hloubkou 38 m a vytěženou kubaturou přes 500 000 m³ horniny. Tento návrh zvítězil před variantou tunelovou a variantou se zcela novým vedením trasy, severně od dnešního zářezu. Na stavbě 009 pak došlo k posunu trasy asi 1,5 km stranou od původního velkého obloukového mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska (rozpětí oblouku 100 m), který je dnes zatopen vzduťm vodní nádrže Švihov (Želivka). První dálniční stavbou projektovanou opravdu zcela dle nových parametrů a zcela nově trasovanou je až stavba 017 Velká Bíteš–Brno-západ. Na rozhraní staveb 006 a 009 je také údajně nejdelší úsek našich dálnic v přímé (bez směrových oblouků) který má délku 4556,288 m.



Most Hvězdovice, který je ve směrovém i výškovém oblouku, se stavěl letmou betonáží na výsuvné skruži



obrázky na předchozích dvou stranách – kvůli výstavbě vodní nádrže Švihov na Želivce došlo ke změně trasy dálnice v oblasti Sedmpánského a Sedlického potoka a k opuštění dvou již postavených mostů, které jsou dnes částečně zatopeny, fotografie zachycují dálniční most Borovsko v polovině 90. let



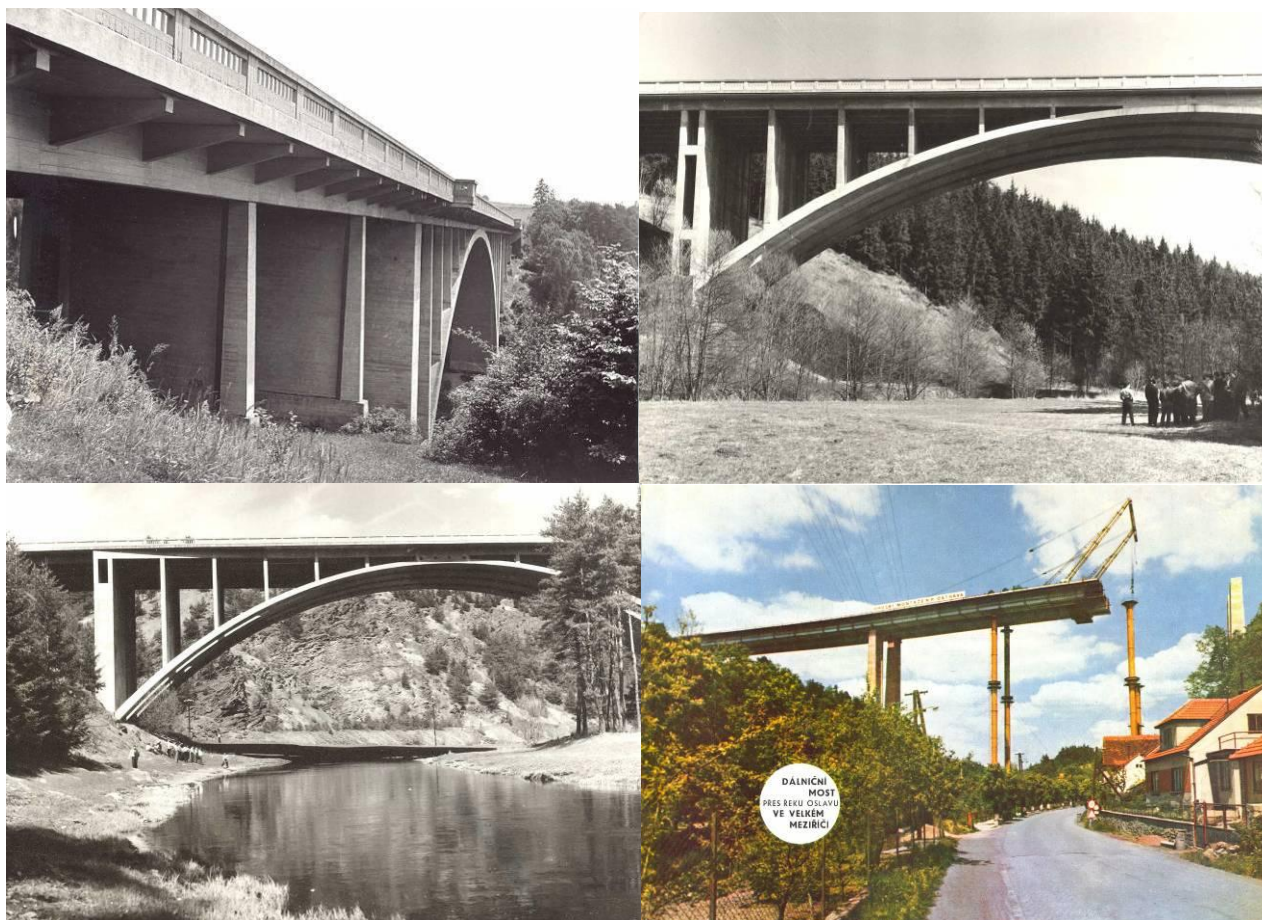
Na Moravě se po prvním úseku dálnice mohlo jezdit od 6. září 1972 na trase Brno-západ–Kývalka.

Na trase dálnice se nachází mnoho mostů, některé z nich jsou delší než 200 m. Například údolí řeky Oslavy ve Velkém Meziříčí překračuje most Vysočina budovaný jako stavba 016 v letech 1972 až 1978. Jedná se o ocelový komorový most s délkou přemostění 423,9 m, výškou nad údolím až 70 m a hmotností ocelové konstrukce 6000 t. Most vede ve směrovém i výškovém oblouku, což přineslo problémy jak při navrhování, tak při stavbě. Ocelová konstrukce se vyráběla ve Vítkovicích a montáž provedly letným způsobem Hutní montáže Ostrava.

Mosty delší než 200 m mezi Prahou a Bratislavou

estakáda přes železnici a Michelskou ulici	204,27 m	II. severojižní magistrála, dnes v Praze na Kačerově
most přes Šmejkalu	241,40 m	původní obloukový most z prvního období stavby dálnice
most přes Sázavu u Hvězdonic	460,20 m	
most přes Sedlický potok	214,00 m	
most přes Želivku u Píště	227,06 m	ocelový most nad původním obloukovým mostem
most přes Oslavu ve Velkém Meziříčí	423,90 m	ocelový most
most přes nádraží v Heršpicích	235,50 m	
estakáda a most přes řeku Moravu	876,72 m	
estakáda Sekule	615 m	

Poznámka: U všech mostů v ČR v této publikaci je uváděna délka přemostění, nikoliv délka nosné konstrukce



vlevo nahoře – původní most přes údolí potoka Šmejkalu u Senohrab (foto Václav Líd, 1966)
 vpravo nahoře – původní most přes údolí Sedlického potoka u Borovska (foto Pavel Havránek, 1959)
 vlevo dole – původní most přes údolí Želivky u Píště (foto Pavel Havránek, 1959)
 vpravo dole – most Vysočina přes údolí Oslavy ve Velkém Meziříčí (titulní strana dobového prospektu)
 foto na další straně – most Vysočina

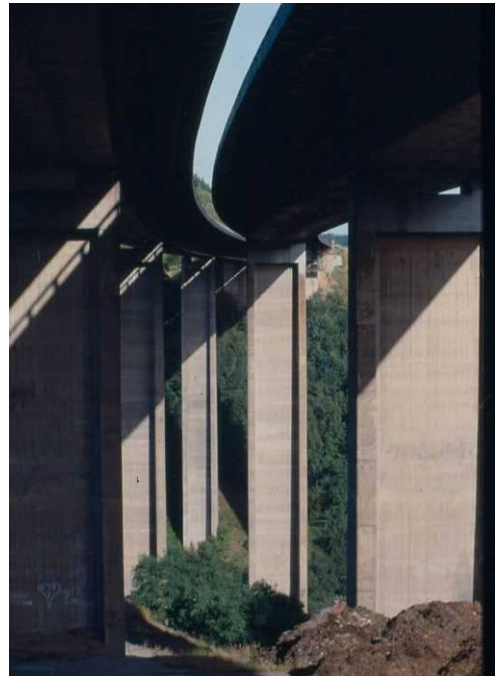


V prosinci 1975 již fungovaly tři delší úseky dálnice:

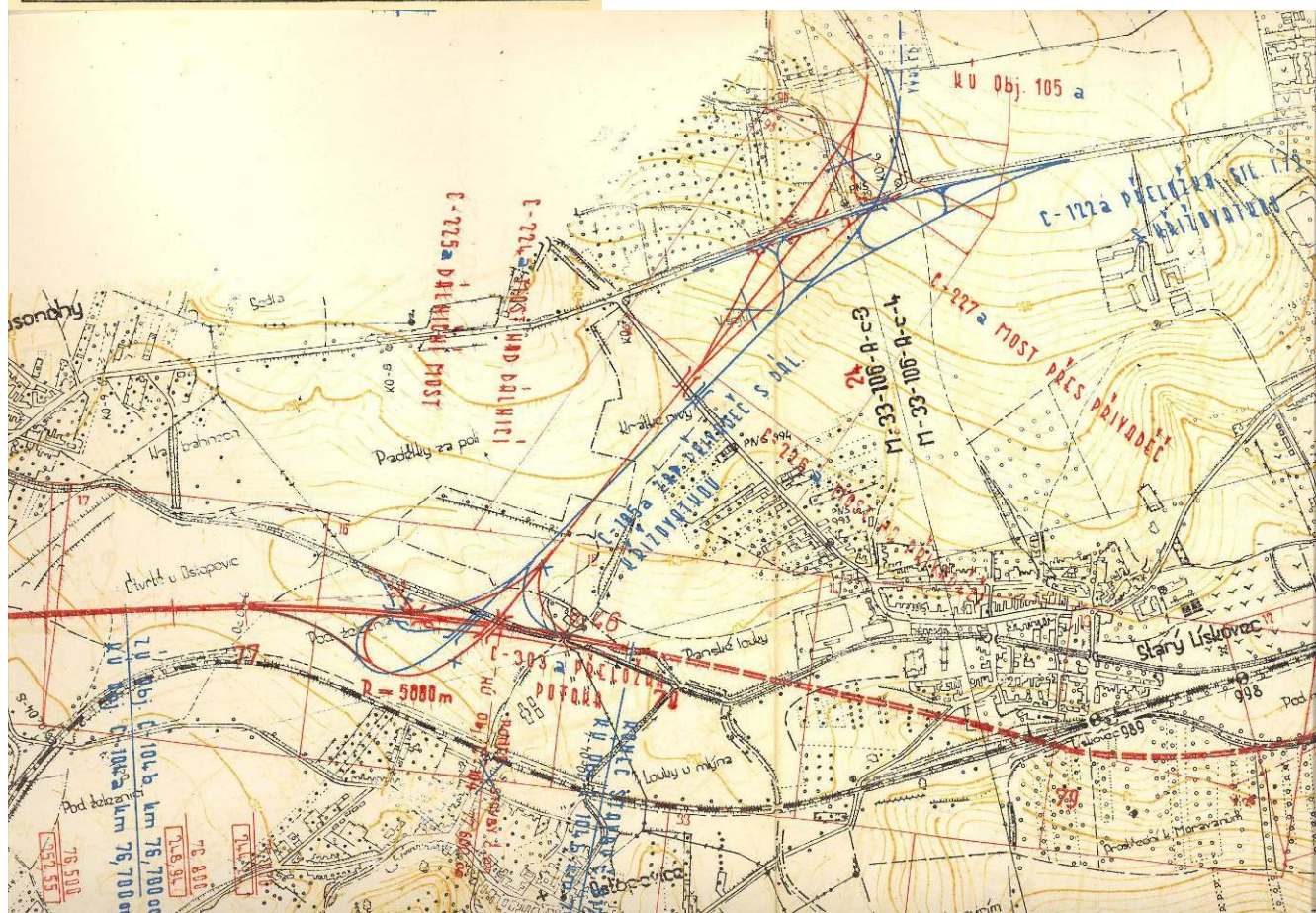
- Praha–Mirošovice (D 1), délka 22,5 km,
- Brno–Velké Meziříčí (D 1), délka 42,1 km,
- Bratislava–Malacky (D 2), délka 29,3 km.

Další větší úseky byly v této době rozestavěny:

- Mirošovice–Humpolec (D 1), délka 70,4 km,
- Velké Meziříčí–Řehořov (D 1), délka 31,6 km,
- Brno–Hustopeče (D 2), délka 21,8 km,
- Malacky–Kúty (D 2), délka 24,2 km.



A		20. srpna 1971	
VÝSROVÝ SYSTÉM BĚŽÍ DO VYKONÁNÍ		DOPRAVOPROJEKT BRNO projektování a inženýrský ústav pro dálnice a silnice BRNO, Lantovce 17	
Uprávcova J. Křivá	Udopřeno pro Ing. R. Škvařil	Uvěřeno pro Ing. R. Škvařil	DOPRAVOPROJEKT pobočka Brno Sukova ul. č. 4
Kontrola V. Lelánková	Technická kontrola	Uvěřeno pro Ing. R. Škvařil	Format: 19 A4
Kraj: JIHOVÝCHODNÍ ČESKÝ	Okres: BRNO - VEJČICE	Formát: 19 A4	Datum: červen 1968
Město: PRAHA	Investor: ŘEŠITELSTVÍ DÁLNIC PRAHA	Stupeň: S. N.	Číslo zakázky: 440-893
DÁLNIČNÍ PRAHA - BRNO - BRATISLAVA		Archivní číslo: 1742	Podpis: [podpis]
Stavba: č. 017 VELKÁ BÍTEŠ - BRNO, ZAPADNÍ ÚSEK		Měřítko: 1:10000	Průběh: 4a
Objekt: ODVÁRNÁ ČÁST			
Příloha: PŘEHLEDNÁ MAPA			



Na celém tahu Praha–Brno–Bratislava v délce 317 km nebyla do konce roku 1975 ještě zahájena výstavba úseků v celkové délce 76 km. Práce ovšem pokračovaly i jinde než mezi Prahou a Bratislavou. Na konci roku 1975 došlo ke zprovoznění prvního úseku na dálnici D 61 Bratislava–Senec v délce 16,8 km. V té době se pracovalo i na D 1 v úseku Ivachnová–Liptovský Ján dlouhém 40,5 km.

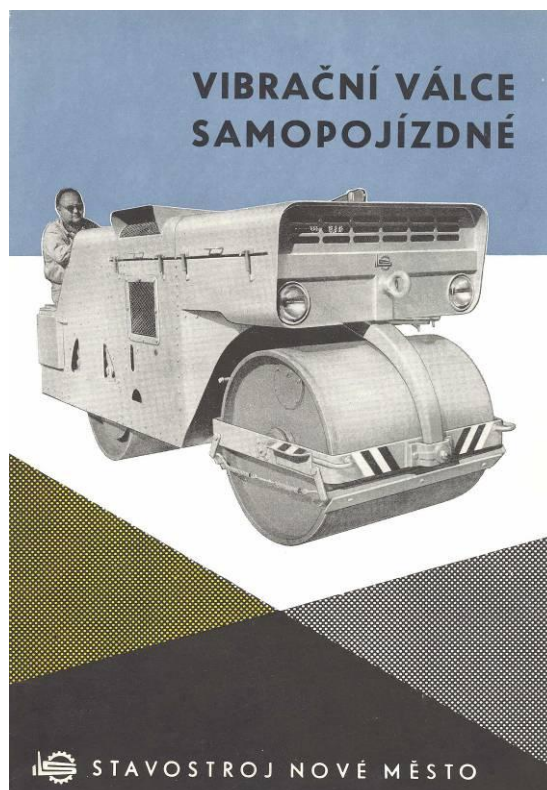


Ředitelství dálnic Praha mělo k 31. prosinci 1975 celkem 396 pracovníků, z toho 117 pracovníků na pobočce v Brně a na technických dozorcích správách v Jihomoravském kraji (pracoviště v Brně se mezitím změnilo na Pobočku Brno a přestěhovalo se v roce 1975 do nové budovy v Šumavské ulici) a 82 pracovníků v provozním úseku včetně SSÚD (původní útvar správy a údržby se změnil na provozní úsek). Vzhledem ke zvyšujícímu se počtu zaměstnanců hledalo pražské pracoviště nové prostory. Došlo dokonce k postavení nové provozní budovy ve Vinohradské ulici, čerstvě dokončenou budovu však v roce 1975 přidělila vládní dislokační komise federálnímu cenovému úřadu a ŘD tak další desítky let zůstalo v původních objektech.

Riaditeľstvo diaľnic Bratislava mělo v roce 1969 celkem 28 pracovníků, v roce 1974 již 177 a v roce 1979 pak 323 pracovníků.

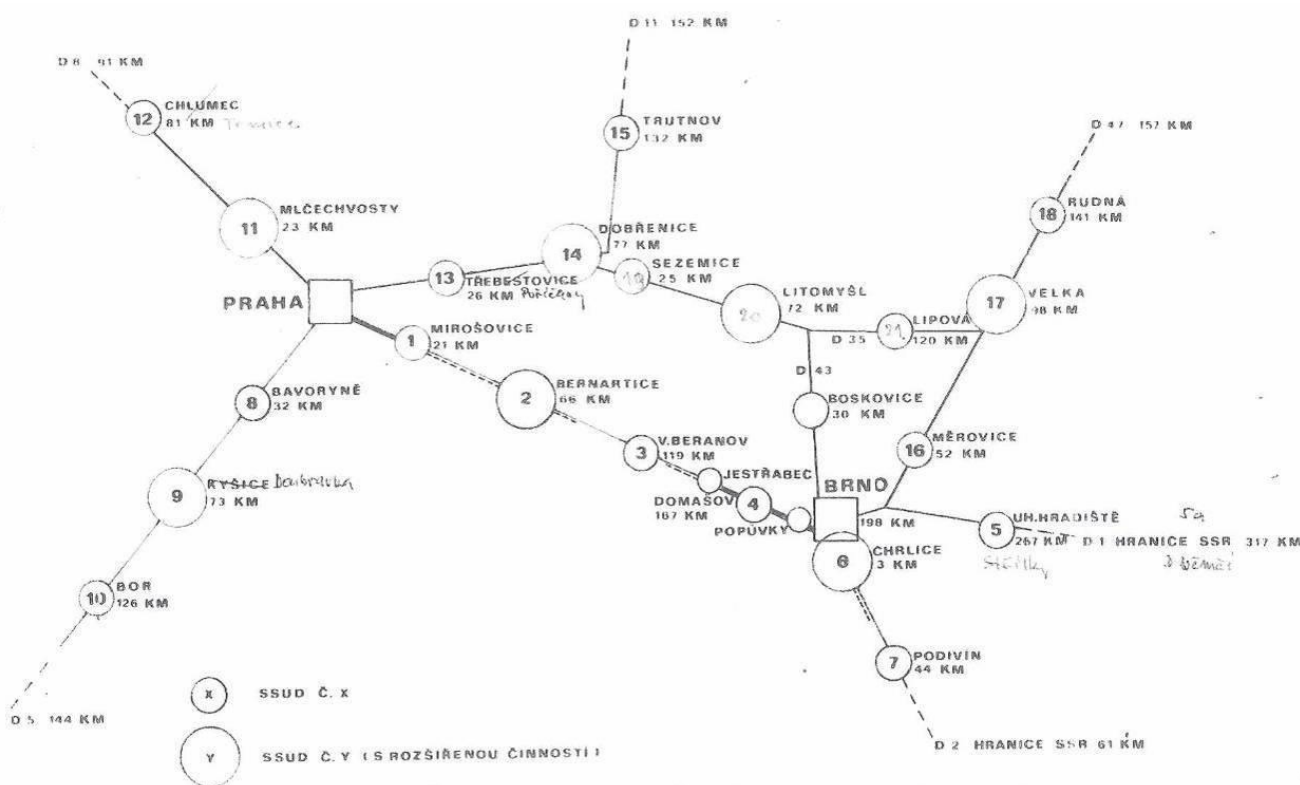


Zhruba v km 31 na levé straně dálnice D 1 lze najít botanickou zajímavost. V první polovině 80. let se pracovníci provozního úseku ŘD snažili vyřešit zábrany proti vstupu zvíře na dálnici. Jednou ze zkoušených variant byla „trnitá bariéra“ tvořená rostlinami opuncie. Rostlin se podařilo zdarma získat větší množství a byly vysázeny na poměrně holý žulový svah. I když se na svahu od té doby velmi rozrostly náletové břízy, dodnes lze opuncie na svahu najít. Nejedná se tedy o samovolné šíření subtropických rostlin v rámci globálního oteplování, jak zněla jedna z novinářských kachen v roce 2007.



Správa a údržba dálnic

Ředitelství dálnic kromě úlohy investora dálnice vykonávalo také majetkovou správu a údržbu postavených objektů po jejich uvedení do provozu. Tato činnost nabíhala současně s přípravou prvních staveb a s jejich výstavbou. Zjišťovaly se zkušenosti v sousedních zemích a navrhovaly se areály cestmistrovství, později přejmenovaných na Střediska správy a údržby dálnice (SSÚD). Do konce roku 1970 byl pro zajištění majetkové správy, zimní i letní údržby dálnice a přidružených objektů, vedení pasportu a další technické činnosti určen u Ředitelství dálnic útvar správy a údržby. V roce 1971 došlo k jeho změně na provozní úsek. Jeho význam výrazně narostl před uvedením prvního úseku dálnice do provozu, kdy začal postupně přebírat jednotlivé dokončené objekty staveb. Podílel se také na vzniku Střediska správy a údržby dálnice č. 1 v Mirošovicích, které mělo zajistit přímý výkon údržby na prvním úseku. Vzhledem k narůstajícím počtům objektů vzniklo v roce 1972 oddělení majetkové správy, které v té době i přejímalo všechny objekty.



Jedna z původních koncepcí rozmístění Středisek správy a údržby dálnice (70. léta)

Údržbou dálnic se detailně zabývala Koncepce rozvoje správy a údržby dálniční sítě v ČSSR do roku 1990, kterou vydalo federální ministerstvo dopravy 3. listopadu 1975. Koncepce zaváděla tři druhy středisek správy a údržby dálnice:

- se základní činností,
- s rozšířenou činností,
- se speciální činností.

SSÚD se základní činností mělo mít na starosti úsek dálnice v délce cca 50 km, na kterém provádělo běžnou letní i zimní údržbu. Plánovaný stav pracovníků na středisku se základní činností činil 48 osob, z toho bylo 6 THP (technicko-hospodářští pracovníci, tj. technici a administrativa), dále 10 POP (pomocný obslužný personál – vrátní, topiči, uklízečky, kuchařka...), 28 pracovníků na vlastní údržbu



a 4 pracovníci pro opravy a údržbu mechanismů a vozidel. Původně měl být například na každém středisku i zahradník, neboť v té době se věnovalo velké úsilí začlenění dálnice do krajiny.

SSÚD s rozšířenou činností se mělo nacházet na trase každých cca 150 km, toto středisko by tedy pracovalo i pro dvě sousední základní. Kromě základní činnosti by zajišťovalo revize a opravy mostů, revize a opravy slaboproudých a silnoproudých zařízení, obnovu vodorovného značení a dopravních značek, střední opravy mechanismů a dopravních prostředků. K počtům pracovníků běžného střediska měl přibýt 1 technik, četa 5 pracovníků pro údržbu a opravy mostů, 3 elektrikáři, 4 pracovníci pro obnovu vodorovného značení a dopravních značek, 9 pracovníků pro opravy mechanismů a vozidel. Celkem se tedy jednalo o 70 osob. Rozšířenou činnost měla v ČSR vykonávat střediska č. 2 a 6.

Středisko se speciální činností mělo dle koncepce zabezpečit rozsáhlé opravy a obnovu povrchu dálnice, větší opravy a rekonstrukce mostů, opravy zemního tělesa. V této stavební četě mělo být 20 až 30 pracovníků. Tato střediska však na rozdíl od SSÚD s rozšířenou činností nevznikla.

Vznik středisek údržby pro dálnice D 1 a D 2 rozhodně nelze označit za jednoduchý. Kdo pamatuje léta plánovaného hospodářství, zná termíny jako určený dodavatel, nenaplánované kapacity pracovníků, nenaplánovaný dovoz mechanismů z kapitalistických států, nedodání náhradních dílů či nasmulovaných a objednaných stavebních materiálů, přechod kapacit dodavatele na stanovené stavby v jiném kraji a jiná zaklínadla pro zdůvodnění neplnění plánu. V porovnání se stavbami dálnice představovala střediska nepatrnou část nákladů. Přesto se ani na ně nedařilo najít stavební kapacity.

Středisko č. 1 Mirošovice vzniklo v roce 1971 v provizorních podmínkách stavebního dvora. Teprve v roce 1983 se podařilo středisko dokončit, přičemž zároveň začala akce Rozšíření střediska, při které se měly doplnit či rekonstruovat další budovy. Rozšíření trvalo několik dalších let.

Středisko č. 2 Bernartice se mělo původně nacházet těsně vedle křižovatky Loket na pravé straně dálnice v místě původních větví budovaných v letech 1939 až 1941. V roce 1976 došlo ke zřízení střediska v provizorních objektech na zařízení staveniště u Bernartic, aby mohlo zahájit údržbu úseků uváděných do provozu v roce 1977. Později bylo rozhodnuto o umístění střediska v této lokalitě. Plného dokončení všech objektů se však středisko dočkalo až v roce 1982.

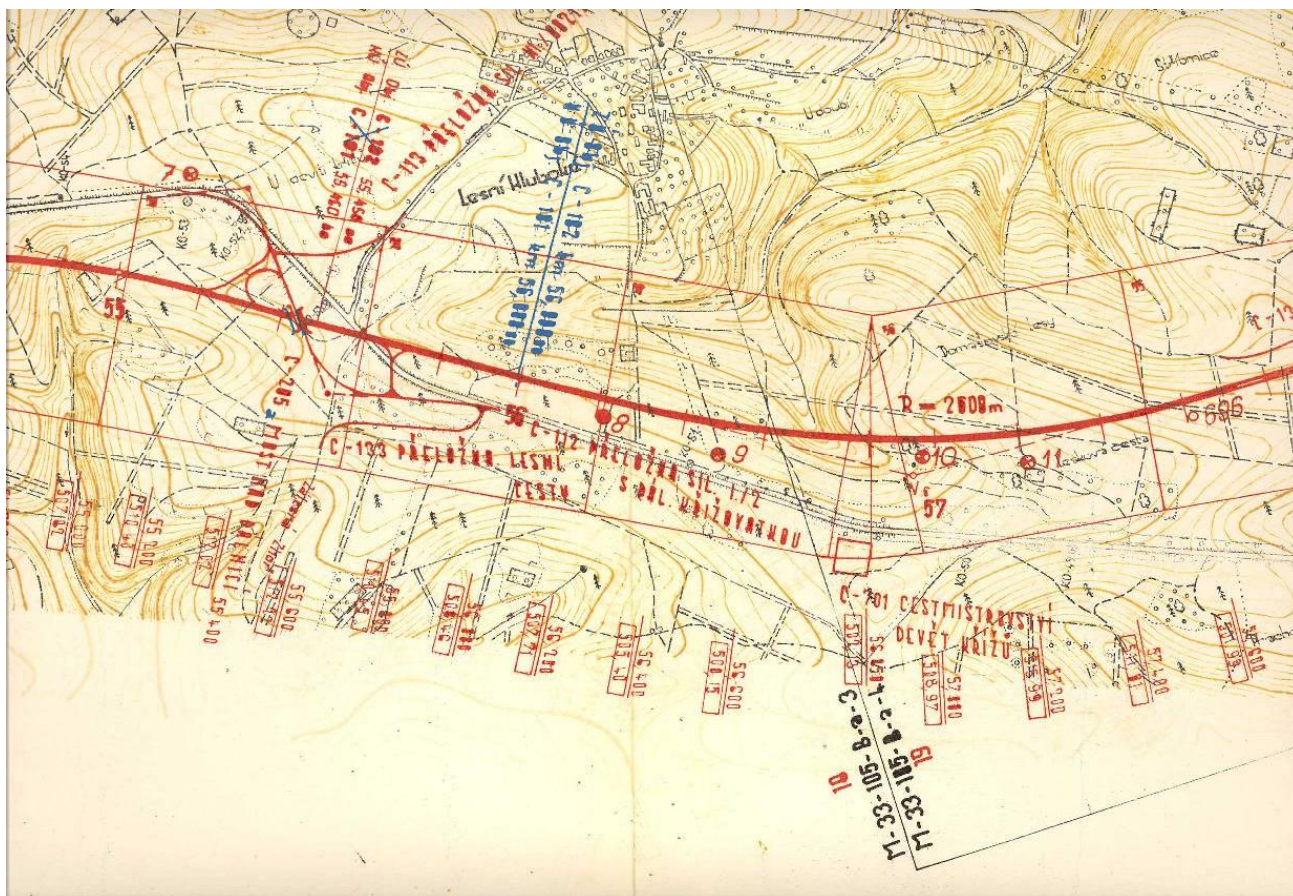
Středisko č. 3 Velký Beranov na tom bylo ze všech středisek nejhůře. Vzniklo v roce 1976 na zařízení staveniště Jestřabec u Velkého Meziříčí. Definitivní středisko u Velkého Beranova tvořilo součást stavby 014A, později pro urychlení výstavby střediska došlo k vynětí z této stavby a přeřazení do samostatné stavby. To však nepomohlo. Výstavba se stále protahovala a i když velmi zvolna vznikaly nové objekty, nebylo možno v nich zahájit provoz kvůli nedokončené kotelně. Ve výročních zprávách o plnění plánu byla situace s výstavbou střediska každoročně uváděna jako kritická. Dokonce bylo nutno přikročit k původně neplánovaným úpravám a dostavbám areálu Jestřabec, aby se podařilo zajistit zimní údržbu. Právě úsek střediska č. 3 je na celé dálnici D 1 z hlediska zimní údržby nejnáročnější. Až v roce 1984 mohlo středisko zahájit provizorní provoz v nedostavěném novém areálu a teprve 31. srpna 1986, jedenáct let po zahájení provozu v jeho úseku, bylo plně dokončeno. Areál Jestřabec u křižovatky Velké Meziříčí-západ existuje v upravené podobě dodnes, i když pod jiným majitelem.

Středisko č. 4 Domašov také zahájilo provoz v provizorních objektech v Popůvkách v roce 1972. V zimě 1975/1976 se přestěhovalo do značně nedokončeného areálu v Domašově, který byl dokončen až 31. prosince 1976. Středisko č. 6 Chrlice převzalo provizorní areál Popůvky po středisku č. 4 v roce 1976. Zde fungovalo další tři roky. Až v roce 1980 se přestěhovalo do rozestavěného areálu v Chrlicích, který se podařilo plně dokončit v roce 1982. Středisko č. 7 mělo osud podobný ostatním. V provizorních podmínkách zahájilo provoz v polovině roku 1980, areál byl dokončen v roce 1984.

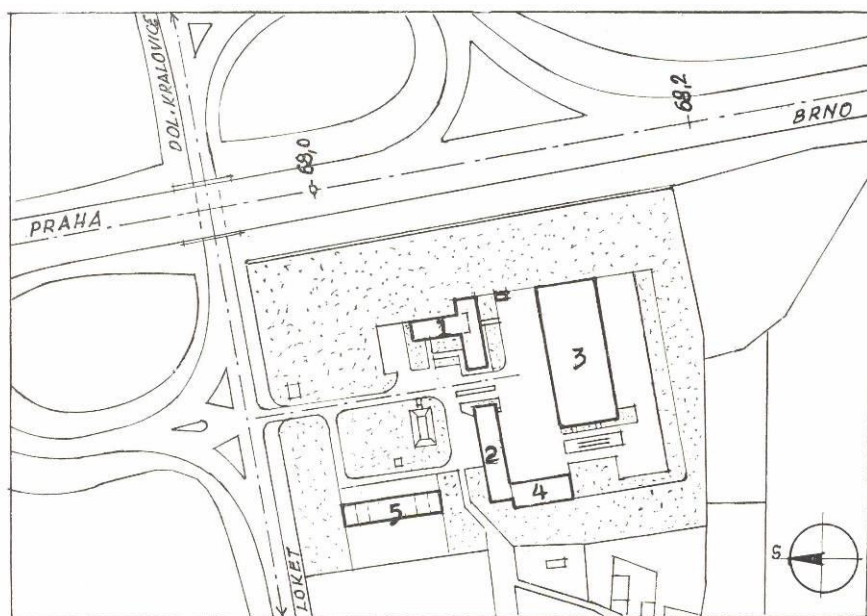








Cestmistrovství Domašov je umístěno na silnici II/602 ve větší vzdálenosti od křižovatky Devět Křížů



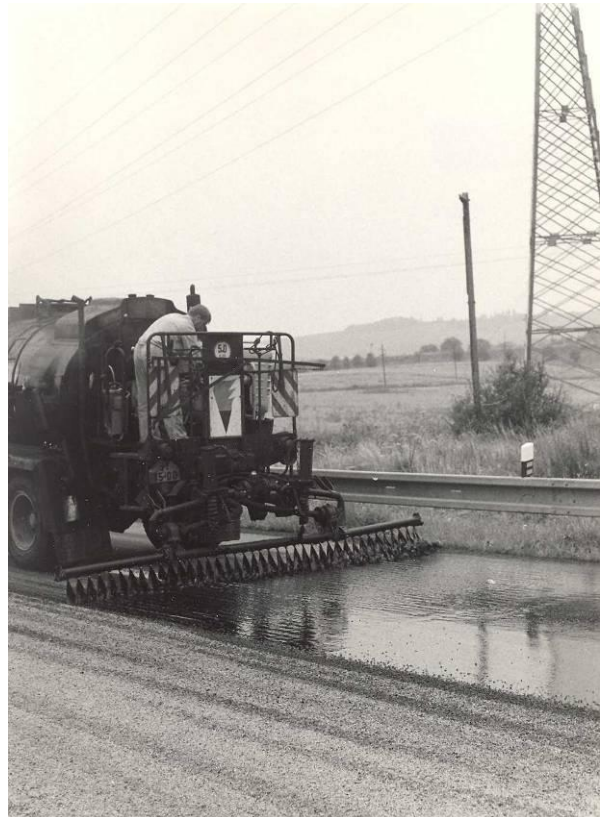
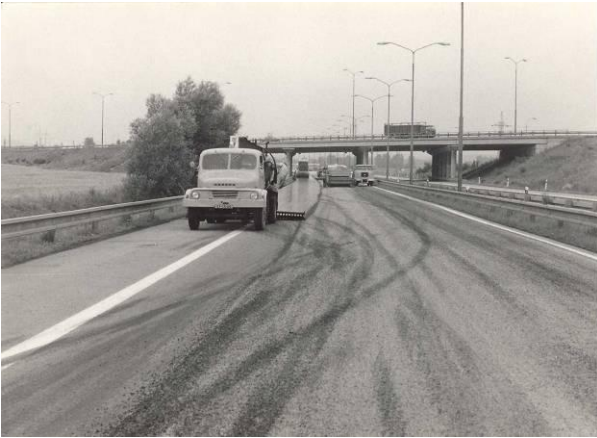
Původní návrh cestmistrovství Loket v místě za války částečně vybudovaných větví křižovatky

Seznam objektů:

- 1 – administrativní budova,
- 2 – garáže a kotelna,
- 3 – technická hala,
- 4 – garáže a přístřešek,
- 5 – rodinné domky

(převzato z publikace Dálnice v Československu)





V osmdesátých a na začátku devadesátých let se prováděly nátěry asfaltových vozovek emulzí ARP 30 s podrcením. Snímky zachycují provádění nátěru na dálnici D 1 v prostoru Brna. Později se používal distributor emulze Dynapac a podrcovač Mototrans (foto Pavel Havránek, první polovina 80. let)



Čtyři generace hlásek tísňového volání



Současná střediska údržby dálnice v ČR

Číslo SSUD	Název	Trasa	Úsek	Délka úseků dálnic	Zahájení činnosti	Poznámka
1	Mirošovice	D 1	0,0–44,8	44,8	1971	
2	Bernartice	D 1	44,8–93,9	49,1	1976	
3	Velký Beranov	D 1	93,9–141,5	47,6	1976	
4	Domašov	D 1	141,5–188,7	47,2	1972	
5	Kocourovce				1997	1/
6	Chrlice	D 1	188,7–218,8	41,8	1976	
		D 2	–0,4 až 11,3			
7	Podivín	D 2	11,3–60,8	49,5	1980	
8	Rudná	D 5	0,0–28,5	28,5	1982	2/
9	Svojkovice	D 5	28,5–80,0	51,5	1993	
10	Ostrov	D 5	80,0–131,4	51,4	1997	
11	Nová Ves	D 8	–2,5 až 48,3	50,8	1996	
12	Řehlovice	D 8	64,7–92,2	27,5	2006	
13	Poříčany	D 11	0,0–49,0	49	1984	3/
14	Pravy	D 11	49,0–83,5	34,5	2006	
20	Ivanovice n. H.	D 1	218,8–247,9	29,1	2005	4/
30	Rozvadov	D 5	131,4–151,0	19,6	1997	

Poznámky:

1/ Jedná se o středisko správy a údržby rychlostních silnic (SSÚRS) R 35 a R 46 s celkovou délkou úseku 37,9 km

2/ SSÚD 8 udržuje ještě část rychlostní silnice R 1 v délce 13,3 km

3/ SSÚD 13 udržuje ještě část rychlostní silnice R 1 v délce 3,8 km

4/ SSÚD 20 udržuje ještě část rychlostní silnice R 46 v délce 23,9 km

Na Slovensku vznikl provozní úsek v roce 1973. Současně se zprovozněním prvního úseku dálnice D 2 Bratislava–Malacky 5. listopadu začalo tento úsek udržovat SSÚD 1 Malacky. Celkem mělo na Slovensku vzniknout 12 SSÚD.

Původní předpoklady rozmístění SSÚD na Slovensku

dálnice	číslo SSÚD	umístění	druh střediska	datum zahájení činnosti
D 2	1	Malacky	základní	1973
D 2	2	Bratislava	rozšířené + speciální	
D 61		Vajnory	provizorní pro úsek Bratislava–Trnava do vybudování SSÚD 2 a 3	12. 12. 1975
D 61	3	Trnava	základní	1983
	4	Nové Mesto nad Váhom	rozšířené	
D 1	5	Nemšová (Trenčín)	základní	
	6	Rajec (Považská Bystrica)	základní	
	7	Martin	rozšířené + speciální	
	8	Liptovský Mikuláš	základní	9. 12. 1977
	9	Poprad	základní	
	10	Spišské Podhradie	základní	
	11	Prešov	rozšířené	1987
	12	Michalovce	základní	

k fotografiím na předchozí straně:

První generace hlásek tísňového volání (nouzový telefon), které se na dálnici dodnes rozmístí ují ve vzájemné vzdálenosti cca 2 km, byly vybaveny dálkově ovládaným oranžovým blikáčem. V případě dopravních nehod nebo různých nebezpečných situací na dálnici (náledí, sesuvy hlíny na vozovku, poruchy vozovky...) bylo možno z dispečinku zapnout oranžová výstražná světla na hláskách v ohroženém úseku. Bohužel, tento prvek se příliš neujal a u třetí generace hlásek osazovaných na počátku 90. let již blikáče nebyly.



Zprovoznění dálnice Praha–Brno–Bratislava

Pro období šesté pětiletky (6. 5LP, 1976–1980) se kromě zprovoznění celého tahu Praha–Brno–Bratislava počítalo se zahájením výstavby výpadevých úseků dálnic na D 5 a D 11 u Prahy a společného úseku D 1 + D 47 u Brna. Měla pokračovat výstavba na D 61 a na D 1 na Slovensku včetně zahájení úseků u Trenčína a Prešova. Předpokládalo se také zahájení výstavby dálničního a železničního mostu přes Dunaj v Bratislavě.



*Uvedení do provozu stavby 005 Mirošovice–Šternov dne 8. července 1977
(foto neznámý autor)*



V polovině roku 1976 se na trasách D 1 Brno–Trenčín, D 35 Hradec Králové–Svitavy–Olomouc–Lipník nad Bečvou a D 43 Svitavy–Brno prováděla revize původních studií, která měla podobu vyhledávacích studií jako součásti projektových záměrů. Vyhledávací studie na D 1 měla dvě varianty vedení trasy – variantu chřibskou (Uherské Hradiště–Starý Hrozenkov–hranice ČSR/SSR) a variantu kyjovskou (Blučina–Kyjov–Starý Hrozenkov–hranice ČSR/SSR).

Dálnice D 1 a D 47 měly mít společný úsek – stavbu 0131 mezi Brnem-jih a Holubicemi. Probíhala též detailnější příprava prvních dvou staveb D 47, šlo o stavby 4701 Holubice–Vyškov a 4702 Vyškov–Kojetín. V roce 1977 zahájilo ŘD práce na předprojektové přípravě staveb 4705 Bělotín–Stachovice a 4706 Stachovice–Ostrava. Dne 9. srpna 1978 rozhodlo FMD o vedení dálnice D 1 mezi Brnem a Trenčínem v chřibské variantě a následně začala příprava stavby 0133 Tučapy–Brankovice.



Na ostatních trasách na území ČSR byl stav v předprojektové přípravě v roce 1976 následující:

	dálnice								celkem km
	D 5 Praha–Plzeň–státní hranice		D 8 Praha–Ústí n. L.– státní hranice		D 11 Praha–Hradec Králové–státní hranice		D 1 + D 47 Brno–Čechyně– Ostrava–státní hranice		
	úsek	délka km	úsek	délka km	úsek	délka km	úsek	délka km	
projektový úkol schválen	Praha– Bavoryně	29	Praha– Doksany	39	Praha– Libice	43	Brno-jih– Holubice	14,3	125,3
studie souboru staveb (SSS) schválena	Bavoryně– Plzeň– státní hranice	116	Doksany– Lovosice	11	Libice– Hradec Králové	46	–	–	173,0
SSS předložena ke schválení se dopracovává	–	–	Lovosice– státní hranice	41,5	Hradec Králové– státní hranice	62	Holubice– Lipník nad Bečvou	70,5	174,0
SSS zpracovaná, projednává se	–	–	–	–	–	–	Lipník– Ostrava– státní hranice	78,9	78,9
celkem délka tahu (km)	145		91,5		151		163,7		551,2

Do poloviny roku 1976 se také podařilo zahájit stavby téměř všech zbývajících úseků tahu Praha–Brno–Bratislava, pouze u úseku Břeclav–řeka Morava se zahájení protáhlo až na počátek roku 1977. Postupně se pro veřejnost otevíraly další a další úseky, byť někdy třeba jen po jedné polovině trasy a po krátkých úsecích. Při přechodu přes Českomoravskou vrchovinu je u Větrného Jeníkova ve stanici km 104,210 dosud nejvyšší bod našich dálnic, který má výšku 655,77 m nad mořem.

Jednotlivé stavby dálnice uváděné do provozu ale na sebe mnohdy vzájemně nenavazovaly. Proto se na dopravních značkách objevovaly různé cíle a různé vzdálenosti v kilometrech. Při blízcím se dokončení celého tahu Praha–Brno–Bratislava začal být zřejmý rozpor mezi značením těchto úseků. Proto Ředitelství dálnic zadalo na rozhraní let 1978–1979 u Pragoprojektu zpracování Studie dálkových a blízkých cílů na D 1 a D 2. Podle studie mělo být značení na již provozované i rozestavěné dálnici upraveno tak, aby do konce října 1980 bylo zcela jednotné.

Stavba 015A mezi Měřínem a Velkým Meziříčím se od jiných staveb odlišuje jednou zvláštností. V úseku mezi km 136,827 až 139,227 má střední dělicí pás stejný povrch jako vozovka. Původně zde bylo osazeno ocelové svodidlo přišroubované k patním deskám zabetonovaným ve vozovce. Tento tzv. úsek „S“ (speciální úsek) byl totiž vybrán pro záložní vojenské letiště a po rychlé demontáži svodidel měla dálnice sloužit jako vzletová a přistávací dráha. Tomuto účelu bylo přizpůsobeno i okolí trasy, které je v širokém pásu srovnáno a prodloužen je i dálniční most. Celková šíře upraveného terénu včetně dálnice dosahuje 60 m. Dnešní odpočívky Kochánov a Stránecká Zhoř na koncích úseku „S“ měly sloužit jako stojánky letadel, proto původně neměly žádné vybavení, které by mohlo při leteckém provozu překážet.

Pokusný letový provoz proběhl na úseku „S“ v roce 1979 a trval asi týden. Auta mezitím jezdila po sousední původní silnici II/602. Ředitelství dálnic protokolárně předalo celý úsek dálnice ministerstvu národní obrany a po skončení akce došlo k opětovnému převzetí. Před zahájením létání vojáci odstranili všechny směrové sloupky a svislé dopravní značky a odmontovali ocelová svodidla ve středním dělicím pásu. Druhé, a dosud poslední létání se uskutečnilo v roce 1980. Při demontáži svodidel se stalo, že mnoho šroubů patních desek již bylo zarezlých a bylo nutno je uříznout autogenem. Svodidla tak nešla našroubovat zpátky a úsek „S“ byl dost let bez nich. Provozní úsek sice několikrát řešil možnost



náhrady jinými demontovatelnými svodidly, ale jejich vývoj vázl. Teprve v 90. letech současně s nárůstem dopravních nehod při přejetí do protisměru byla na úsek „S“ osazena betonová svodidla. Tehdy také došlo k výstavbě na odpočívkách.

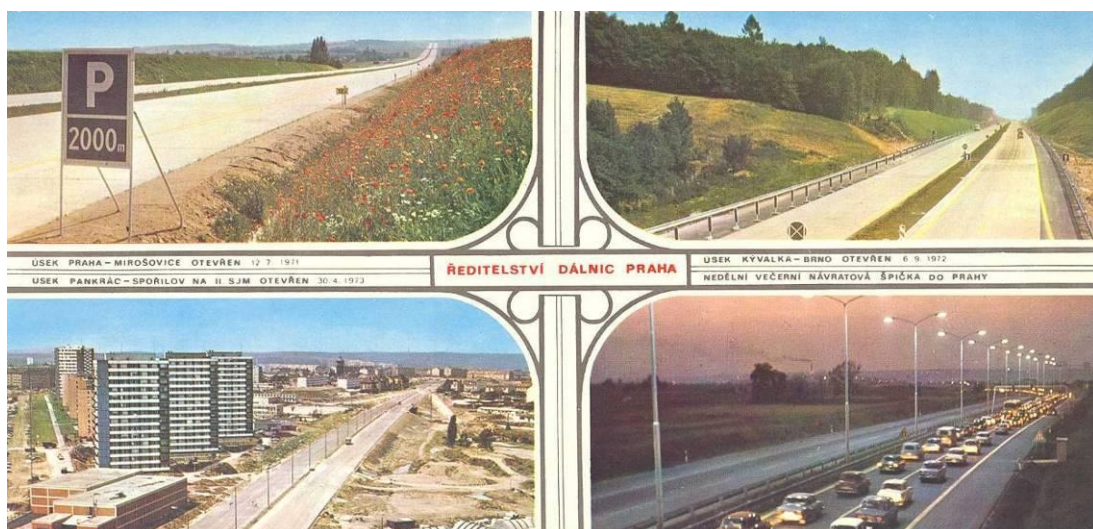
Při leteckém provozu se vyskytlo zvýšené množství nehod na souběžné silnici II/602, kam byla dálnice převedena. Mnoho řidičů věnovalo větší pozornost startujícím letadlům než autům před sebou. Jsou známy i některé názory pilotů na toto letiště. Velmi negativně se vyjadřovali o odvodňovacích rigolech na rozhraní zpevněné a nezpevněné krajnice. I když jsou rigoly relativně mělké, obávali se piloti utržení podvozku při případném vyjetí z dráhy na travu. Také měli výhrady k umístění dálničního mostu doprostřed dráhy, neboť v té době se již projevily poklesy vozovky v oblastech přechodových desek, což ztěžovalo přistávací manévry. Při přistávání ve směru od Prahy prý měli piloti kvůli mizivému množství výrazných orientačních bodů potíže se včasným nalezením letiště.

Původně vojáci uvažovali s větším počtem takovýchto letišť. Nejdále postoupily přípravy dalšího letiště na D 5 v úseku Svojkovice–Rokycany. Odpočívky Svojkovice a Rokycany měly opět sloužit jako stojánky pro letadla a střední dělicí pás v úseku mezi nimi měl být zpevněn. Vedle trasy dálnice se nacházelo travnaté letiště. Po roce 1989 ovšem začalo ŘD při přípravě stavby požadovat po vojácích úhradu nákladů souvisejících s výstavbou letiště. Ministerstvo národní obrany posléze souhlasilo se zrušením letiště a na odpočívkách došlo k výstavbě obslužných zařízení.

Se stavbou 015A souvisí ještě jedna zajímavost. Po obou stranách mostu Vysočina přes údolí Oslavy jsou tvrdé skály a horninu bylo třeba při výstavbě trhat výbušninami. V kilometru 143,350 vpravo zůstala zapomenuta nevybuchlá patrona trhaviny, kterou překryla betonová vozovka. V roce 1980 způsobil blesk při bouřce odpálení této patrony a došlo k nadzdvihnutí betonových desek ve vnitřním jízdním pruhu. Desky musely být vybourány a znovu vybetonovány.

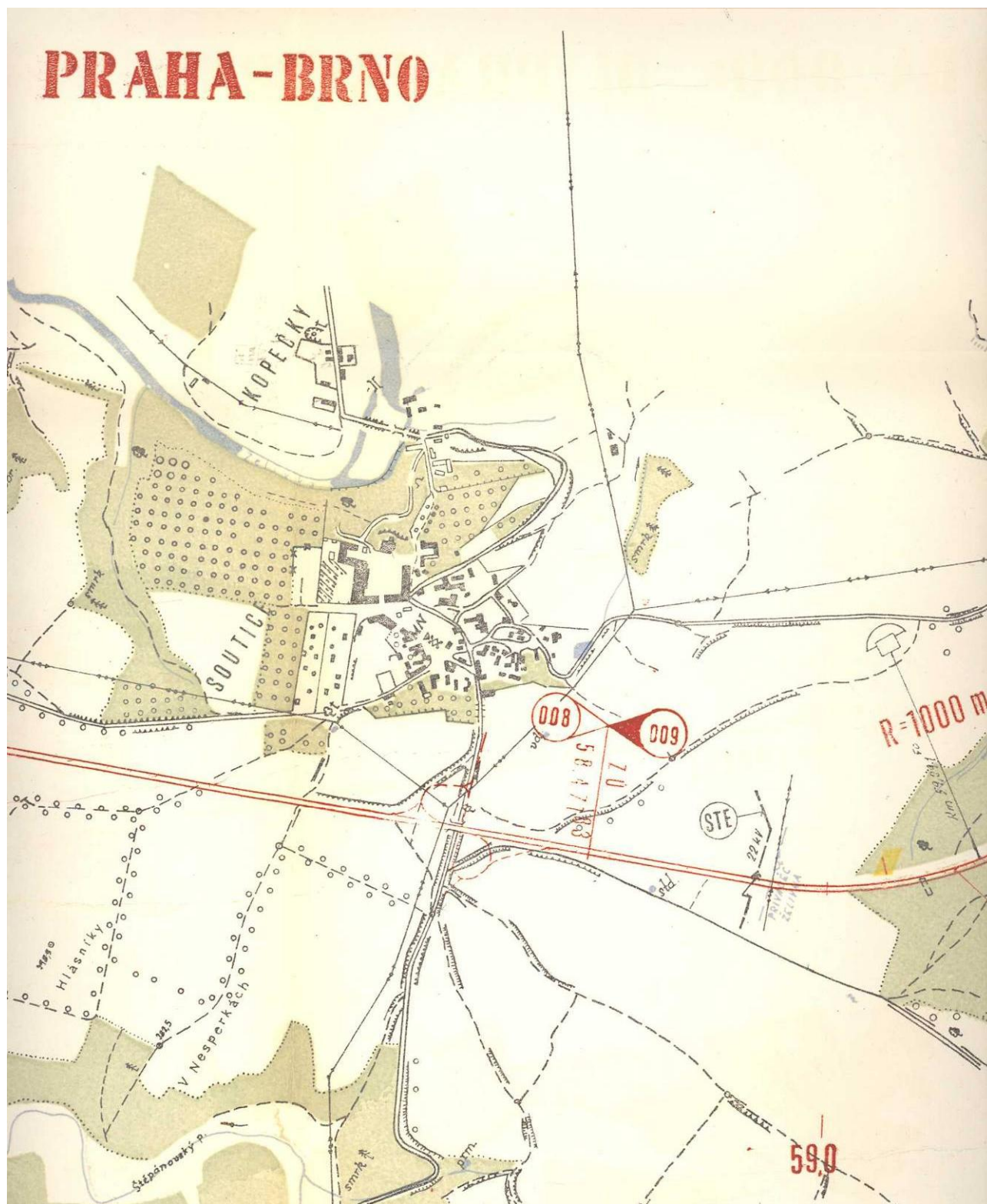
Na stavbě 015B jsou zase před křižovatkou Kývalka vpravo dodnes vidět dvojí stopy kol v betonové vozovce. Ty delší vytvořil Trabant, jehož řidič se chtěl svézt po kousku stavěné dálnice, aniž tušil, že je vozovka čerstvě vybetonována. Kratší stopy způsobil jeřáb, který se musel pro Trabant vydat, aby ho dostal pryč. Nutno říci, že obdobná věc se stala i roce 1996 nebo 1997 na stavbě dálnice D 5 za Borem, zde však na čerstvou vozovku vjel omylem dozor stavby. Na benešovské přípojce (stavba 004) zase existovaly mnoho let v betonové vozovce stopy po jízdě na konci s viditelným pádem cyklisty.

Hranice ČSR a SSR se při stavbě na D 2 brala jako rozhraní staveb 024 a 024A, tj. v km 60,700. Na vstupu do Bratislavy je sice u D 2 udáváno konečné staničení stavby 027 v km 118,700, ale jednalo se o provizorní ukončení dálnice s napojením na přivaděč. Definitivní trasa byla tehdy postavena zhruba do kilometru 118,1.



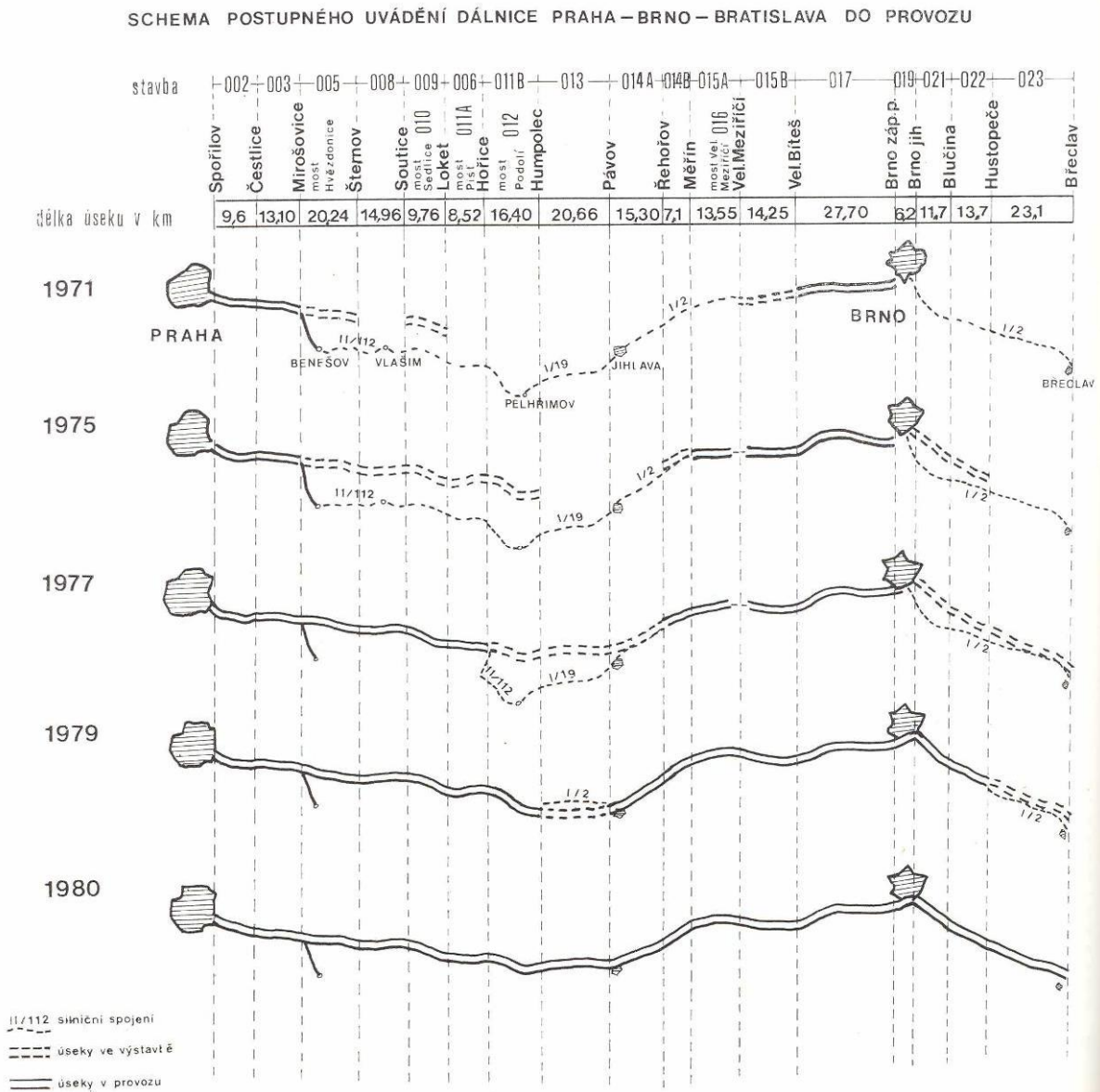
Dobová pohlednice vydaná Ředitelstvím dálnic Praha





Přehledné a koordinační situace jednotlivých staveb mezi Prahou a Humpolcem zřetelně ukazují stupeň rozestavěnosti za války budovaných úseků





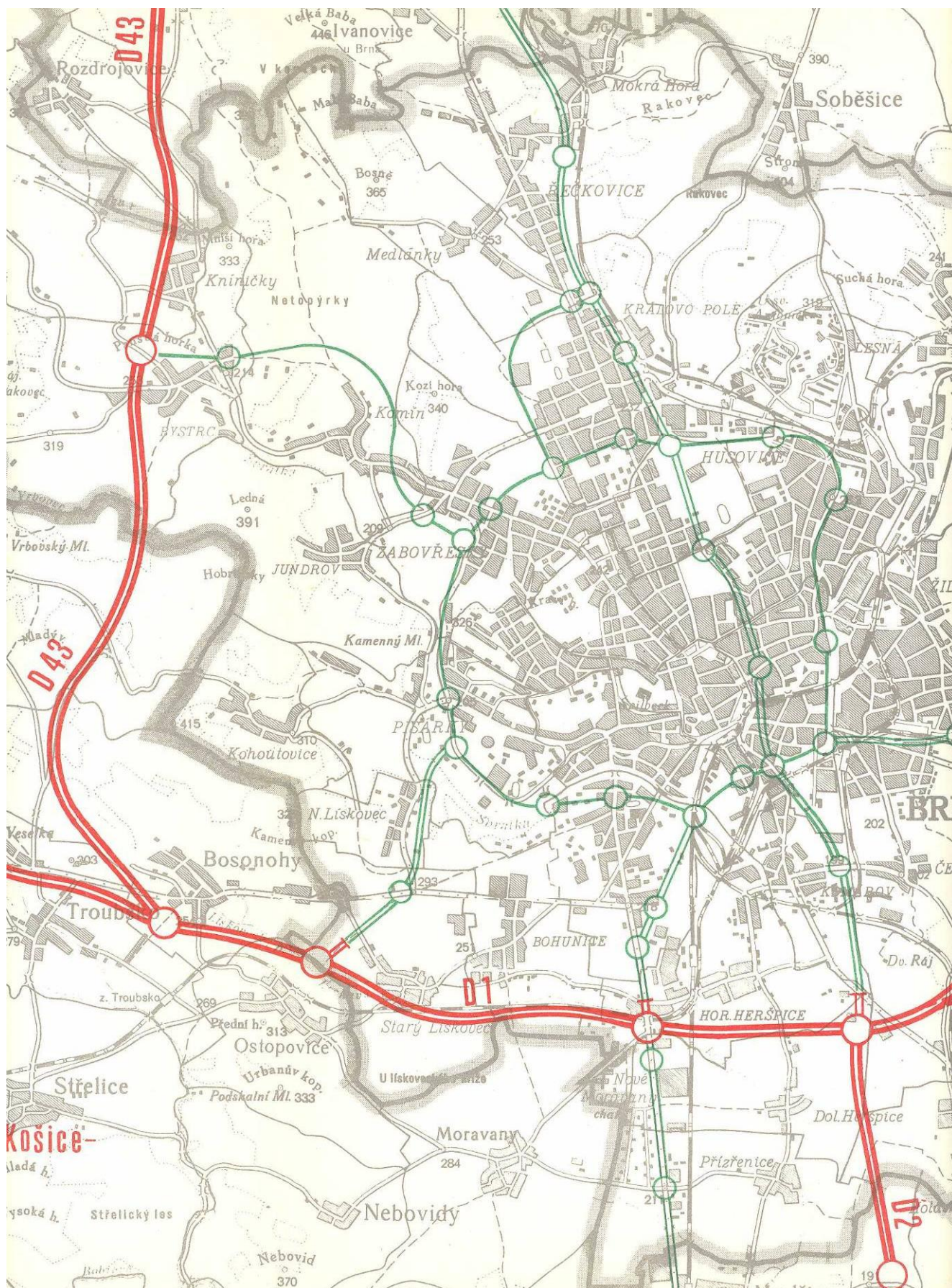
(převzato z publikace 10 let budování dálnic v ČSR)

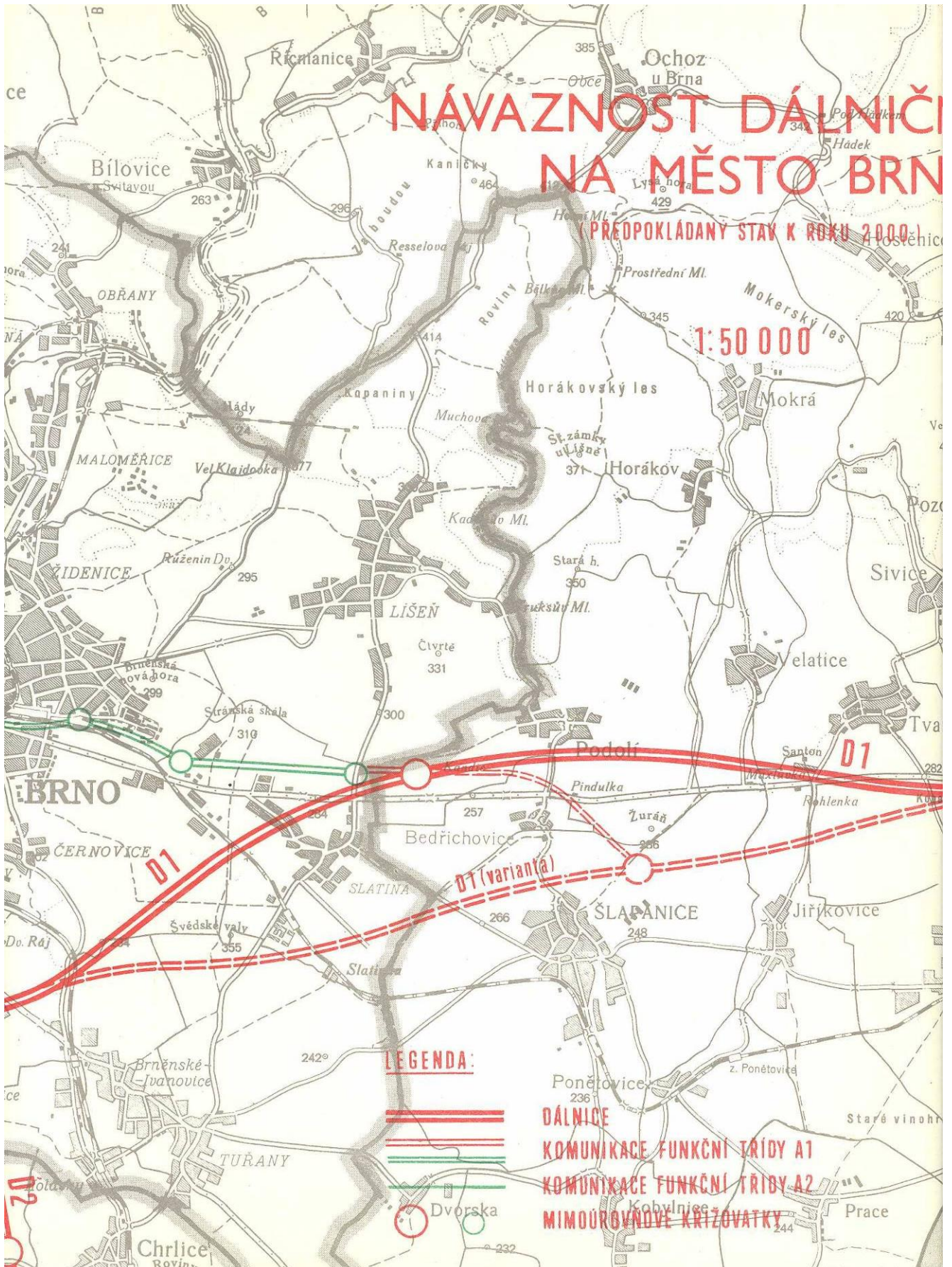
Určené plány se skutečně podařilo splnit. Ve dnech 7. a 8. listopadu 1980 byly uvedeny do provozu poslední úseky dálnice D 1 mezi Jiřicemi a Pávovem a D 2 mezi Břeclaví a řekou Moravou. Sen původních pracovníků předválečného Generálního ředitelství stavby dálnic a jejich následovníků i generací motoristů se tak splnil.

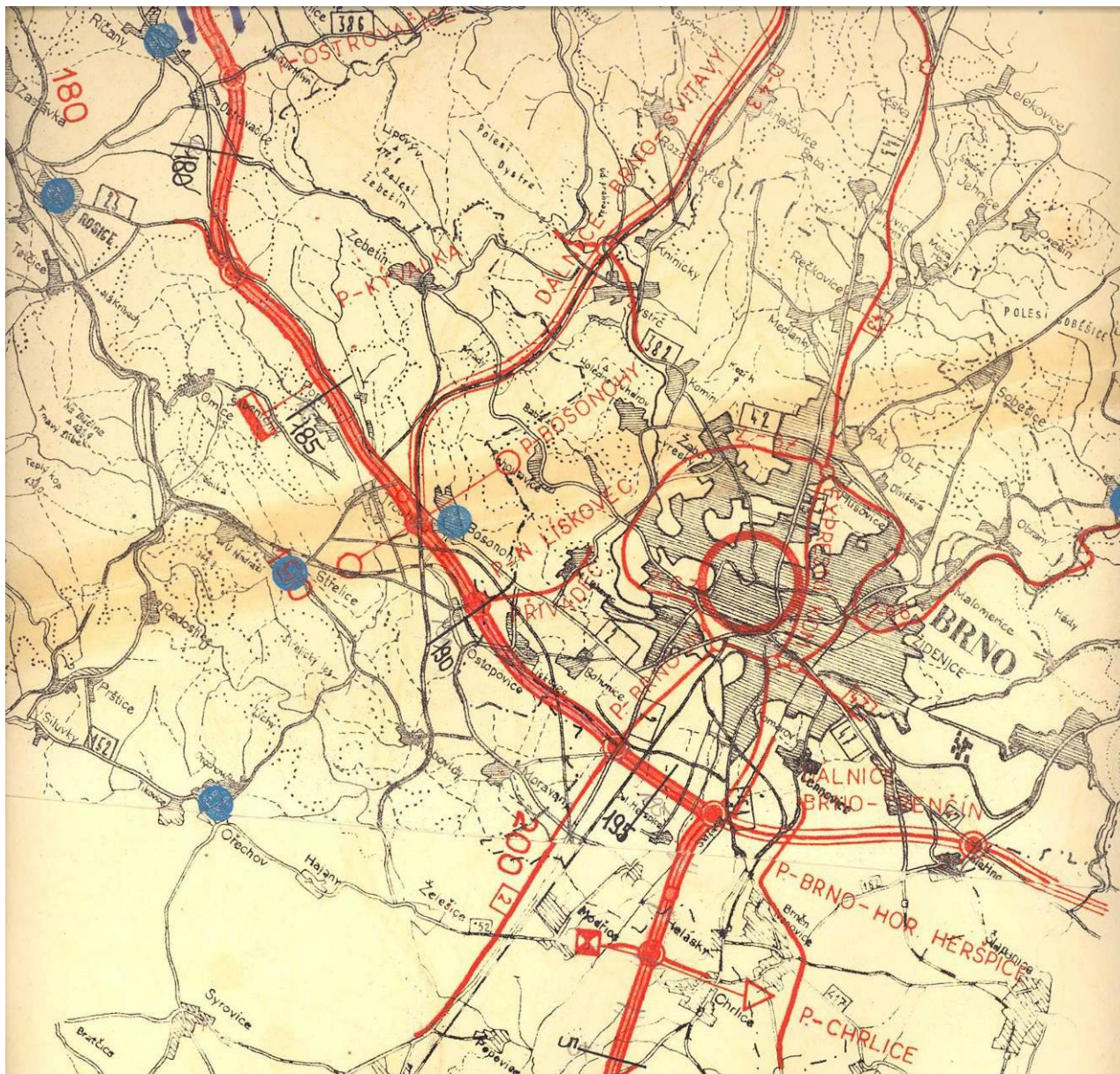
Zprovoznění dálnice Praha–Brno–Bratislava znamenalo významné zrychlení a zlepšení dopravy mezi těmito městy. Vzdálenost mezi Prahou a Brnem se zkrátila na 198 km, mezi Brnem a Bratislavou na 119 km. Mezi Prahou a Brnem vedly do té doby dvě hlavní trasy. Řidič mohl jet buď trasou přes Kolín, Čáslav, Havlíčkův Brod, Jihlavu a Velké Meziříčí, nebo přes Benešov, Vlašim, Pelhřimov a opět Jihlavu a Velké Meziříčí. Hlavní problém nepředstavovala ani tak větší kilometrová vzdálenost, jako úzké a špatné silnice a nutné průjezdy všemi městy a vesnicemi po trase. Československá dálnice tvořila i součást tehdejšího mezinárodního tahu E 15. Uvedením dálnice Praha–Brno–Bratislava do provozu zahájila provoz i pravidelná expresní autobusová linka mezi těmito městy.

na dalších dvou stranách: Návaznost dálniční sítě na Brno – předpoklad z roku 1971 s výhledem k roku 2000 (převzato z materiálu Informativní údaje o čs. dálnicích)









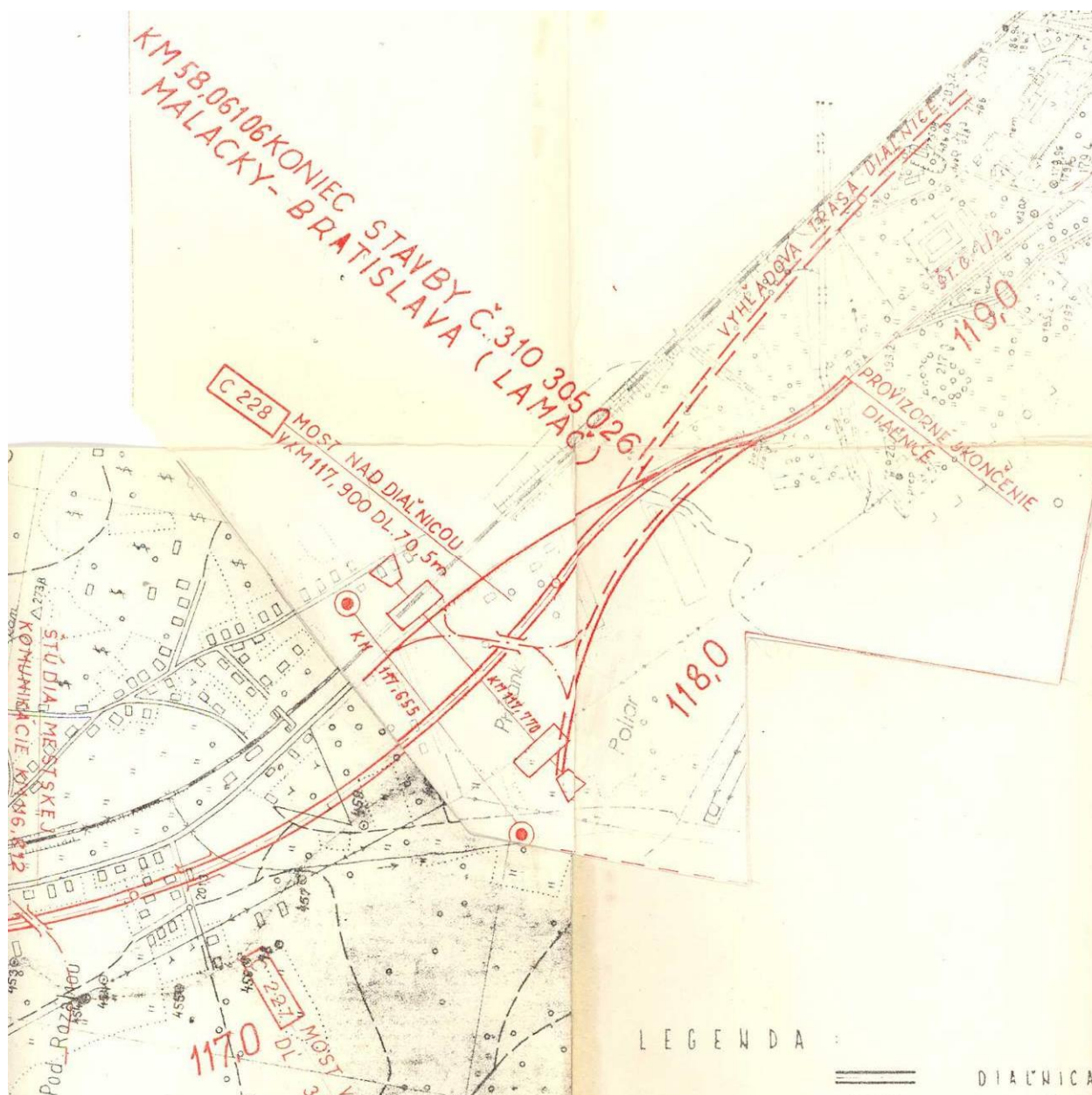
Výřez z Investiční studie výstavby dálnice Praha–Jihlava–Brno–Bratislava, kterou zpracovalo SRSD na jaře 1966, zobrazuje průběh dálnic u Brna. Tato studie sloužila po svém schválení Státní komisí pro techniku dne 13. prosince 1966 jako podklad pro přípravu dalšího stupně projektové dokumentace. Velký červený kruh v centru Brna označuje dle legendy „nesporné sídliště městského typu“.

Vybrané údaje tahu Praha–Brno–Bratislava

úsek	D 1 Praha–Brno	D 2 Brno–Bratislava	D 1 + D 2 Praha–Bratislava
délka úseku (km)	198,6	118,8	317,4
stavební náklad celkem (mil. Kčs)	6471,5	3775,7	10 247,2
dtto na 1 km (mil. Kčs)	32,5	31,7	32,3
zemní práce celkem (tis. m ³)	25 370	14 427	39 797
dtto na 1 km (tis. m ³)	128	121	125
počet dálničních mostů	144	62	206
dtto na 1 km	0,72	0,52	0,65
počet křižovatek	30	9	39
průměrná vzdálenost křižovatek (km)	6,6	13,1	8,1







Provizorní ukončení dálnice D 2 v Bratislavě přivaděčem v Lamači trvalo beze změny mnoho let. Ke změně došlo v roce 2007 s výstavbou tunelu Sitina, nová trasa je ovšem odkloněna od provizorního ukončení na jih.

Po stavbě dálnice zbylo mnoho zařízení stavenišť. I když se často jednalo o dočasné objekty, přebíraly je postupně různé organizace včetně zemědělských družstev. Dodnes řada původních areálů s typickými přízemními tesko baráky nebo betonovými halami stojí, namátkou si připomeňme Jesenici, Ostředek, Šternov, betonový sklad u Hulic v místě změny trasy před zatopeným mostem Borovsko, Hořice, Koberovice, Velké Meziříčí a další. Dlouhá léta zůstávala zpevněná plocha se stožáry osvětlení v údolí řeky Blanice, mnoho let se také využíval areál původního zařízení staveniště u Bernartic, který byl později přebudován na Ústřední sklad Ředitelství dálnic Praha a z něhož se dodnes zachovala jen malá část. Tento areál byl jako některé jiné stavební dvory původně napojen na železnici, neboť se nacházel těsně vedle zastávky Borovsko tehdy postupně rušené trati z Trhového Štěpánova do Dolních Kralovic. Ty byly zcela zatopeny při výstavbě vodní nádrže Švihov na řece Želivka.

Stavby tahu Praha–Brno–Bratislava

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího úseku uvedeného do provozu
	001	II. severojižní magistrála (SJM)		3,245	1967	1. 5. 1973	není dálnice
D 1	002	Spořilov–Čestlice	–1,401 až 8,199	9,6	8. 9. 1967	12. 7. 1971	
	003	Čestlice– Mirošovice	8,199–21,255	13,056	8. 9. 1967	12. 7. 1971	
	004	připojka Benešov		15,3	1967	12. 7. 1971	není dálnice
	005	Mirošovice–Sternov	21,255–41,494	20,239	12/1969	8. 7. 1977	
	007	most Hvězdovice	–	–	–	–	most převeden do stavby 005
	008	Sternov–Soutice	41,494–56,472	14,978	03/1972	8. 7. 1977	
	009	Soutice–Loket	56,472–66,420	9,948	12/1969	8. 7. 1977	stavba po dokončení převzata již 16. 12. 1976
	010	most přes Sedlický potok		–	09/1969	8. 7. 1977	stavba dokončena již v roce 1975
	006	Loket–Hořice	66,420–74,940	8,520	07/1972	8. 7. 1977	
	011A	most přes Želivku u Píště		–	06/1972	6. 5. 1979 6. 10. 1979	L P
	011B	Hořice–Humpolec (úseky Hořice– Jiřice a Jiřice– Humpolec)	74,940–91,314	16,374 (10,260 +6,114)	11/1974 (06/1974?)	6. 5. 1979 6. 10. 1979; 22. 11. 1979 7. 11. 1980	74,94–85,2 L 74,94–85,2 P 85,2–91,314 L 85,2–91,314 P
	012	most Podolí u Koberovic		–	06/1972	6. 5. 1979 6. 10. 1979	L P
	013	Humpolec–Pávov (úseky Humpolec– Krasoňov a Krasoňov–Pávov)	91,314– 111,980	20,666 (1,386 +19,280)	06/1976	22. 11. 1979 8. 11. 1980	91,314–92,7 L 91,314–92,7 P 92,7–111,98 P + L
	014A	Pávov–Řehořov	111,980– 127,280	15,3	01/1976	22. 11. 1979 8. 11. 1980	112,579– 127,28 111,98– 112,579
	014B	Řehořov–Měřín	127,280– 134,454	7,174	03/1974	28. 10. 1976 22. 11. 1979	128,113– 134,454 127,28– 128,113
	015A	Měřín–Velké Meziříčí (úseky Měřín až Velké Meziříčí– západ a Velké Meziříčí–západ až Velké Meziříčí– východ)	134,454– 148,526	14,072 (6,542 +7,530)	07/1972	9. 12. 1975 28. 10. 1976 28. 11. 1978	146,626– 148,526 134,454– 140,996 140,996– 146,626
015B	Velké Meziříčí– Velká Bíteš (úseky Velké Meziříčí–východ až Lhotka a Lhotka– Velká Bíteš)	148,526– 162,774	14,248 (5,066 +9,182)	06/1971	6. 5. 1975 9. 12. 1975	153,592– 162,774 148,526– 153,592	
016	most Velké Meziříčí		–	04/1972	28. 11. 1978		



D 1	017	Velká Bíteš–Brno západní přivaděč (úseky Velká Bíteš–Kývalka a Kývalka–Brno západní přivaděč)	162,774– 190,474	27,730 (19,507 +8,223)	12. 4. 1969	6. 9. 1972 3. 11. 1973 28. 10. 1976	182,251– 190,074 162,774– 182,251 190,074– 190,474
	018					stavba není známa; byla zřejmě rezervována pro připojení dálnice D 43 mezi Bosonohy a Troubskem	
	019	Brno západní přivaděč až Brno- jih (úseky Brno západní přivaděč až Brno-centrum a Brno-centrum až Brno-jih)	190,474– 196,674	6,2 (3,747 +2,453)	07/1973	28. 10. 1976 4. 10. 1978	190,474– 193,974 193,974– 196,674
	020	most přes Heršpické nádraží	–	–	–	–	most převeden do stavby 019
D 2	021	Brno-jih až Blučina	–0,4 až 11,700	12,1	1. 10. 1974	4. 10. 1978	
	022	Blučina–Hustopeče	11,700–25,380	13,68	07/1975	4. 10. 1978	11,7–22,6
						7. 12. 1979	22,6–24,75
						8. 11. 1980	24,75–25,38
	023	Hustopeče–Břeclav	25,380–48,500	23,12	06/1976	8. 11. 1980	
	024	Břeclav–řeka Morava (hranice ČSR–SSR)	48,500–60,700	12,2	01/1977	8. 11. 1980	státní hranice je v km 60,427
	024A	řeka Morava–Kúty	60,700–65,189	4,489	05/1976	08/1978 půlka 07/1979 druhá?	
	025	most přes řeku Moravu	–	–	–	–	most přesunut do stavby 024
	026	Kúty–Malacky (úseky Kúty–Závod a Závod–Malacky)	65,189–89,364	24,175 (13,3 + 10,875)	09/1973	1. 8. 1978	
	027	Malacky–Bratislava (Lamač)	89,364– 118,700	29,336	22. 4. 1969	5. 11. 1973	
	027A	privádzač na D 2 Lamačská cesta	–	1,628	11/1972	postupně od 1. 7. 1975 do 31. 12. 1976	není dálnice

Poznámky:

P – pravá strana dálnice, tj. jízdní pás, po němž se jede ve směru stoupajícího staničení

L – levá strana dálnice, tj. jízdní pás ve směru proti staničení

Údolí řeky Blanice od roku 1987 představuje rozhraní mezi úseky SSÚD 1 Mirošovice a SSÚD 2 Bernartice. Na obou stranách údolí má dálnice sklon 4,5 % místo původně maximálně povoleného sklonu 4 %. Původní hranice mezi SSÚD byla v kilometru 48,4.



LEGENDA :

HRANICE OKRESU

PŘELOŽKA VH 22 KV

KABEL TR KOPK

MÍSTA ODBĚRU EL. ENERGIE

TEL. OBVUSTR. HLÁSKA

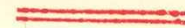


DÁLNIČE

PŘELOŽKY SILNIC

PŘELOŽKY PĀLNĪCH A LESNĪCH CEST

PŘEJEZD STR. PASU DÁLNIČE



PŘELOŽKA VODOVODU

OTEVŘENÉ ODPADY

ÚPRAVA MELIORACÍ

SKUPINOVÝ VODOVOD

VODOJEHY

PŘAMĚHY



UPRAVENÁ STAVBA Č.014/B ŘEHOŘOV – MĚŘÍN

DÁLNIČE D1 KM15,300-KM22,474 29



UPRAVENÉ SOUHRNNĚ PROJEKTOVÉ ŘEŠENÍ

VPÚ		VOJENSKÝ PROJEKTOVÝ ÚSTAV PRAHA		ATELIÉR 2		
		NOSITEL ŘÁDU PRÁCE				
PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL		DRUH DOK.	SPR	
Ing. Stančík	Vávro	Ing. Seidl		Č.ZAK.VPÚ	U 2701/65	
ref. 6/1965	l. 1965	1965		EV.Č.M.T.PT		
AKCE:				FORMÁTŮ A4	27 A4	
STAVBA 014 B				DATUM DOK.	III. 73	
				MĚRITKO	1:10 000	
OBSAH:				Č.VYHOT.	DĚL	Č.PRÍL.
Situace				22	A	4



Další útlum výstavby v Čechách a na Moravě 1981–1993

Během projektování a výstavby tahu Praha–Brno–Bratislava probíhala předprojektová a projektová příprava dalších dálnic. U některých došlo i k zahájení výstavby. Lze však říci, že šlo o další útlum ve výstavbě. Pokud porovnáme délky dálnic uvedených do provozu v letech 1971 až 1980 a délky z let 1981 až 1993, je zde zřejmý nepoměr. Přitom první roky výstavby a uvádění dálnic do provozu v sedmdesátých letech byly nutně poznamenány chybějícími zkušenostmi investora i dodavatelů. Provozní úsek, který tehdy zajišťoval přejímky hotových objektů a záruční prohlídky, se teprve formoval. Oproti tomu v osmdesátých letech již šlo o poměrně stabilizovaný systém. Z výročních zpráv o plnění plánu ŘD lze však vyčíst informace o mnoha problémech jak s dodavateli, tak s přípravou a s přidělem peněz na výstavbu. U některých staveb se každoročně opakují údaje o neplnění plánu některými dodavateli a z toho vyplývajících posunech termínů. Začalo se i neúměrně protahovat jednávání nových staveb s různými úřady.

V letech 1981–1993 tak bylo zprovozněno několik staveb na D 1 + D 47 za Brnem, D 11 z Prahy do Poděbrad, po poměrně malých úsecích šla do provozu i D 5 z Prahy do Bavoryně. Vznikl i jeden krátký úsek D 8. Pokud jde o brněnské pracoviště, z pobočky se stal Závod Brno v roce 1987 nebo 1988. Provozní úsek závodu vznikl v roce 1990.

D 1 a D 47

Ještě během výstavby tahu Praha–Brno–Bratislava začala na jaře 1979 i výstavba pokračování D 1 od Brna na východ. Tato stavba 0131 se dočkala uvedení do provozu ve dvou termínech. Úsek od křižovatky Brno-Slatina v polovičním profilu po křižovatku Brno-východ a odtud dále v celém profilu až po napojení na silnici I/50 u Holubic poprvé řidiči využili v prosinci 1982. Součástí stavby tvořil východní přivaděč do Brna – vyústění silnice I/47 (dnešní I/50) z Brna na východ s napojením na dálnici. Až o rok později bylo možno jet od křižovatky Brno-jih po kompletní dálnici na křižovatku Holubice. Silnice I/50, která původně v Holubicích odbočovala ze silnice I/47, vede přes Uherské Hradiště na Slovensko.

Další stavby na dálnici D 1 v České republice

trasa	stavba	úsek (dílní úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílního úseku uvedeného do provozu
D 1	0131	Brno-jih–Holubice (úseky Brno-jih až Brno-východ a Brno-východ až Holubice)	196,674– 211,034	14,36 (6,775 +7,585)	04/1979	10. 12. 1982	203,834– 210,558 L 200,058– 210,558 P
						9. 9. 1983	196,674– 200,058 200,058– 203,834 L 210,558– 211,034
	47011	Holubice–Tučapy	211,034– 219,999	8,965	12/1984	11. 11. 1988	
	47012	Tučapy–Vyškov	219,999– 229,675	9,676	05/1989	20. 11. 1991	219,999– 226,098
						30. 7. 1992	226,098– 229,675
	0133	Vyškov–Mořice	229,675– 245,684	16,009	2002	24. 10. 2005	
0134.1/I	Mořice–Kojetín, I. etapa	245,684– 247,184	1,5	2004	24. 10. 2005	245,684– 246,96	



Následující stavba Holubice–Tučapy již má číslo 47011. Mělo se původně jednat o první stavbu dálnice D 47 vedoucí na sever k Ostravě, zatímco dálnice D 1 měla mezi obcemi Tučapy a Podbřežice odbočovat na východ na Slovensko, aby převzala provoz ze stávající silnice I/50. Zhruba u obcí Střílky a Zástřizly v Chříbech by dálnice D 1 protнула trasu původní dálnice z let 1938–1939. V prostoru budoucí křižovatky dálnic D 47 a D 1 u Tučap již došlo k postavení dvou dálničních mostů na D 1, dodnes však pod nimi vedou jen polní cesty. Po rozpadu Československa došlo ke změně plánů a dálnice D 1 v této trase byla zrušena. Stavba 47011 uvedená do provozu v listopadu 1988 končila provizorním přivaděčem na silnici I/47 (dnešní II/430), jehož větší část je dodnes zachována.

Směrem k Ostravě pokračovala o tři roky později stavba 47012 Tučapy–Vyškov, i když nejprve jen po západní přivaděč k Vyškovu. Teprve v červenci 1992 dosáhla dálnice až k Vyškovu, kde se napojila na poslední budovaný úsek čtyřpruhové silnice I/46 (dnešní R 46) vedoucí k Prostějovu a Olomouci.

D 5

Detailní projektování tahu D 5 začalo v roce 1973. Jako úplně první část dálnice z Prahy na Plzeň se začal stavět most přes Berounku v Berouně dlouhý 717,95 m, který tvořil samostatnou stavbu 0504. Pokud jde o zemní těleso dálnice, první stavba 0502 Praha–Vráž (s původním značením 052) se začala stavět v červnu 1977, prvního krátkého úseku od Prahy po Rudnou se řidiči dočkali až 20. října 1982 a teprve o dva roky později se podařilo uvést u Vráže do provozu poslední část této třináct kilometrů dlouhé stavby 0502. Celkem se jednalo o čtyři termíny, jde tak o jednu z nejvíce rozkouskovaných staveb při uvádění do provozu. Středisko č. 8 Rudná (původně Drahelčice) zahájilo sice provoz současně s prvním úsekem dálnice, ale jako obvykle v provizorních podmínkách. Dostavba střediska do dnešní podoby probíhala ještě několik dalších let. Stavba 0502 navazovala na výpad z Prahy tvořený Radlickou radiálou, která byla částečně uvedena do provozu současně s dálnicí.



Začátek dálnice D 5 s provizorním napojením staré silnice I/5 u Třebonic dle souhrnného projektového řešení (SPŘ – dnešní dokumentace pro stavební povolení) ze srpna 1973. Čerchovaná čára vpravo (Radlická radiála) je v projektu popsána ještě jako JAT, neboli Jižní automobilová tangenta.



Další stavba 0503 Vráž–Bavoryně se také uváděla do provozu postupně ve čtyřech termínech v letech 1984 (společně s poslední částí předchozí stavby) až 1989. Uvedení celé stavby do provozu výrazně ulehčilo Berounu, Královu Dvoru, Zdicím a dalším obcím od tranzitní dopravy a částečně i od exhalací v berounské kotlině. I na této stavbě se nachází dlouhý most, je jím most přes Litávku, který má délku přemostění 238,30 m.

D 8

Šest dlouhých let, od roku 1984 do roku 1990, se stavěl 4,5 km dlouhý úsek se třemi velkými mosty Stadice, Koštov a Trmice stavby 0806 mezi Řehlovicemi a Trmicemi na severu Čech. Spolu s navazujícím tehdy teprve krátce používaným čtyřpruhovým úsekem silnice II/613 (dnešní R 63) zlepšil dopravu mezi Teplicemi a Ústím nad Labem a pomohl snížit i dopravu na silnicích I/13 a I/30. Ty v té době tvořily jedinou významnou spojnici mezi oběma městy. Zároveň se plánovalo, že budoucí rozšíření povrchového dolu Chabařovice přeruší silnici I/13. Stavba 0806 vede stavebně náročným údolím Bíliny, kde dvakrát překračuje řeku, železniční trať i dnešní silnici II/258 a obloukem míjí národní kulturní památku Stadice. To si vyžádalo vedení trasy se směrovými oblouky o poloměru až 1000 m. Kromě přeložky a úpravy koryta řeky Bíliny v délce téměř 3,4 km tvořily součást stavby i přivaděče Teplice a Trmice v kategorii S 22,5/100 a délce 222 m a 726 m. Most Stadice má délku 320,00 m, most Koštov 498,50 m a most Trmice 439,00 m. Mosty se prováděly technologií letmé montáže prefabrikovaných segmentů, přičemž segmenty vážily až 60 t. Již tehdy se předpokládalo, že stavba dálnice k Lovosicím i ke státní hranici bude rychle následovat. Proto se hlavní stavební dvůr v Řehlovicích stavěl v takovém rozsahu, aby mohl zabezpečit i obě další stavby. Úsek stavby 0806 však zůstal na dlouhou dobu osamocen, proto nebyl využíván tak intenzivně, jak se původně předpokládalo. Původně se jednalo o průběžnou trasu, později došlo k vybudování křižovatky v Trmicích, která umožnila nájezd vozidel z tehdy vznikající průmyslové zóny.



vlevo – tlumič nárazu před začátkem protihlukové stěny na bývalé křižovatce Trmice

vpravo – stavba 0806 při pohledu od Trmic ke stavbě 0805, vpravo je dnes již uzavřená křižovatka Trmice

D 11

Ke zprovoznění prvního úseku dálnice D 11 došlo až 12. října 1984, i když výstavba probíhala od podzimu 1978. Najednou se zprovoznila jak stavba 1101 Praha–Jirny, tak část stavby 1102 Jirny–Třebestovice po km 18,5 na křižovatce Bříství. Dálnice začínala u Prahy v prostoru Horních Počernic odpojením z vnějšího pražského okruhu H 1 (dnešní R 1), jehož současně s dálnicí postavená část od původní silnice I/11 směrem na jih sloužila tehdy jenom jako přivaděč k dálnici. Původně se v místě křížení s okruhem měla dálnice změnit v Žižkovskou radiálu, ta však nikdy nebyla postavena a tak hlavní trasa i některé větve křižovatky Horní Počernice dost let končily v polích. K dostavbě a využití celé křižovatky došlo až v souvislosti s výstavbou nákupního centra Černý Most v roce 1997, ovšem konec dálnice je nyní řešen dopravně velmi nevhodně s pravouhlou zatáčkou. Stavba 1101 má atypické šířkové uspořádání. V době jejího projektování se předpokládalo, že mezi křižovatkami Horní Počernice a Jirny bude v budoucnu jezdit výrazně vyšší množství vozidel, než v následujícím úseku. Proto, i když je nyní postavena ve čtyřpruhovém uspořádání, má šířku zemního tělesa a mostů pro šest pruhů. Potřebná rezerva pro rozšíření je ve středním dělicím pásu.

O rok později, v říjnu 1985 se začalo jezdit i po zbývající části stavby 1102 mezi křižovatkami Bříství a Poříčany (Sadská). Tím došlo k výraznému snížení dopravy na dalším úseku staré silnice I/11 – v Kerském lese, kde se dodnes nachází tehdy řidiči velmi navštěvovaný a známý motorest.

Zprovoznění další stavby s číslem 1103 se motoristé dočkali až v listopadu 1990, ovšem stálo to za to. Konečně přestala vést tranzitní doprava do východních Čech a do Polska přes náměstí lázeňského města Poděbrady. Součástí stavby 1103 Třebestovice–Libice nad Cidlinou je i zavěšený most přes Labe. Most je tvořen jedním komorovým nosníkem s vyloženými konzolami zavěšeným na mnoha závěsech. Ty vybíhají ze dvou 28 m vysokých pylonů v ose mostu. Šířka nosné konstrukce je 31,8 m, délka přemostění je 244,00 m.

Vyhláška č. 99/1989 Sb. změnila modrou barvu orientačního značení na dálnicích na zelenou a zavedla tak třibarevný systém značení. Orientační značky na stavbě 1103 však byly vyrobeny podle původního projektu v modré barvě a nebyla naděje donutit výrobce k úpravě či je nechat vyrobit znovu. Provozní úsek Ředitelství dálnic tehdy spolu s SSÚD 13 zajistil změnu již hotových značek podomácku. Značky byly rozloženy na dílně SSÚD, bílé reflexní pruhy a písmo zakryty kobercovou lepicí páskou a pracovníci SSÚD značky přestříkali na zeleno. Kobercová páska ovšem při stříkání barvy místy propouštěla a tak značky až do jejich výměny v letech 1993 a 1994 měly na bílých plochách místy „zelený lišej“.



Začátek dálnice D 11 u Horních Počernic



Obslužná zařízení dálnice Praha–Brno–Bratislava

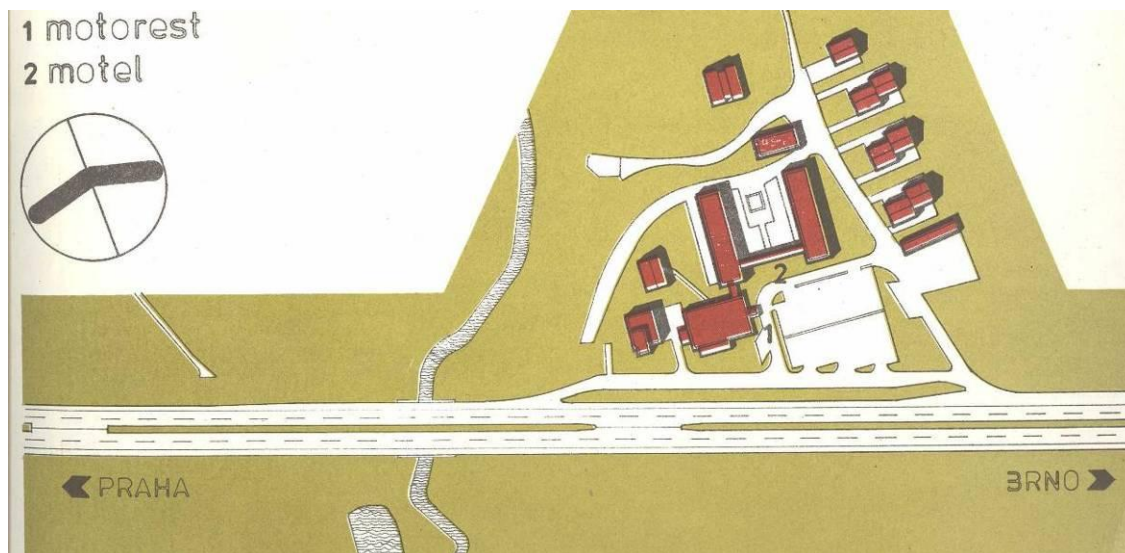
Již investiční studie výstavby dálnice Praha–Jihlava–Brno–Bratislava z roku 1966 obsahovala rozmístění obslužných zařízení s rozdělením na servis, motorest, motel, velkou odpočívku jednostrannou a velkou odpočívku oboustrannou. Čerpací stanice pohonných hmot nejsou nikde uvedeny, zřejmě měly být součástí servisů.

dálnice	místo/km	servis	motorest	motel	velká odpočívka
D 1	0,0	P + L			
	2–2,5	L		L	
	kříž. Mirošovice	P			
	24,5				P
	28				L
	42,5				P + L
	53	P + L	L		
	63,5				P
	kříž. Lohotky	P			
	79,5				P + L
	kříž. Humpolec	L			
	111	P	P	P	
	122				P + L
	kříž. Měřín	P + L			
	145				P + L
	149,5	L			
	160				P
	167	P + L		L	
	184				P + L
187,5	P + L				
D 2	kříž. Chrlice			P	
	8,5				P
	kříž. Blučina	P + L			
	kříž. Hustopeče				P + L
	kříž. Podivín	P + L	L		
	49				P + L
	68	P + L	P + L		
	88,5				P
	90				L
97	P + L		P		

Uvedené první rozmístění obslužných zařízení se ovšem brzy změnilo. V dodatku k investičnímu úkolu pro úsek Praha–Mirošovice z dubna 1967 najdeme jako první od Prahy oboustrannou velkou odpočívku Botič s čerpacími stanicemi v km 5,5, odpočívky Skalka přibližně v km 14 vpravo a vlevo, odpočívku Božkov v km 19 vlevo a Všešimy v km 19,5 vpravo.

Samostatná koncepce rozmístění obslužných zařízení na dálnicích D 1 a D 2 vznikla v roce 1972 a v letech 1972–1974 ji odsouhlasily různé úřady a ústřední orgány. Koncepce rozeznávala tři druhy dálničních odpočívek – malé, střední a velké. Malé a střední odpočívky se měly zřizovat ve vzájemné vzdálenosti cca 5 až 10 km, jednostranné nebo oboustranné. Pro odpočinek a osvěžení řidičů a cestujících i pro případné drobné opravy vozidel měly mít hygienické zařízení, lavičky se stoly, v případě možnosti zdroj vody a stání pro 5 až 10 osobních vozidel u malých odpočívek, doplněné stáním pro 3 až 5 nákladních aut u odpočívek středních. U velkých odpočívek se předpokládala vzájemná vzdálenost 40 až 50 km, stání pro všechny druhy vozidel, čerpací stanice pohonných hmot (ČSPH), objekty občerstvení a odpočinkové plochy.





Situace původní odpočívky Club Motel u Průhonice

Z různých důvodů (finanční limity, stavební kapacity, pracovní síly pro provoz objektů) však došlo k rozdělení výstavby odpočívky a obslužných zařízení na nich na etapy. Federální výbor pro zahraniční cestovní ruch v roce 1978 schválil Koncepti rozmístění a výstavby motorestů, motelů, servisních opravárenských stanic a čerpacích stanic pohonných hmot pro dálniční síť. Současně se stavbou dálnice bylo mezi Prahou a Bratislavou vybudováno 14 malých a 23 středních jednostranných nebo oboustranných odpočívky a 7 oboustranných odpočívky velkých. Ne u všech velkých odpočívky však byly postaveny příslušné objekty již při zprovoznění. Stavba odpočívky a obslužných zařízení se totiž tehdy dělila mezi tři investory – Ředitelství dálnic, Benzinu a Svaz spotřebních družstev – a sehnat koordinovaně finanční limity bylo velmi obtížné, až nemožné.

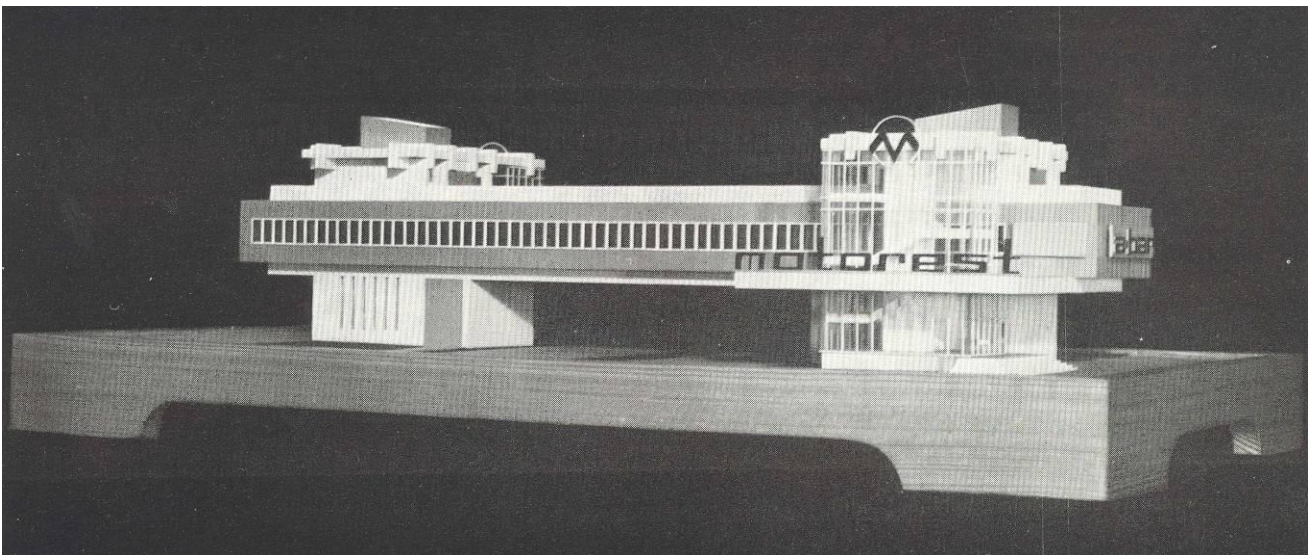
Jednalo se o velké odpočívky:

- Újezd u Prahy – oboustranná odpočívka s ČSPH v km 4,5; ČSPH v provozu od roku 1974,
- Club Motel Průhonice – jednostranná odpočívka s motelem v km 5,5 vlevo; byla postavena již v roce 1971, v původní podobě motel již neexistuje a byl na počátku 90. let nahrazen tenisovým areálem,
- Střečov – oboustranná odpočívka s ČSPH v km 52,0; výstavba motorestu na pravé straně probíhala až ve druhé polovině osmdesátých let, ČSPH v provozu od roku 1981
- Pávov – oboustranná odpočívka v km 111,2; původně vznikla bez objektů obslužných zařízení, výstavba ČSPH a motorestu byla plánována postupně až po roce 1981, došlo k ní však podstatně později,
- Devět Křížů – oboustranná odpočívka v km 166,5; od roku 1979 na ní byly postaveny ČSPH, ale vzhledem k blízkosti stávajícího motelu Devět Křížů na silnici I/2 se na odpočívce počítalo pouze s výstavbou prodejních kiosků,
- Podivín – oboustranná odpočívka v km 44,5 s ČSPH; zahájení její výstavby bylo plánováno až v roce 1982, dnes se tato odpočívka jmenuje Ladná,
- Lanžhot – oboustranná odpočívka v km 56,0; postavena původně bez obslužných zařízení, na začátku 80. let se na levé straně stavěl motorest s budoucím rozšířením na motel (nyní školicí středisko Celní správy v prostoru hraničního přechodu), na pravé straně byl později pouze bufet,



- Sekule – oboustranná odpočívka v km 68,8; v roce 1980 již měla motorest, příprava ČSPH se plánovala,
- Lozorno – oboustranná odpočívka v km 98,5; výstavba včetně ČSPH a motelu měla být později.

Původně měla být u Brna ještě velká oboustranná odpočívka Starý Lískovec v km 193, ale pro zásadní nesouhlas se zábořem zemědělské půdy byla zrušena. Na odpočívkách Střečov a Podivín se uvažovalo s výstavbou motorestů, které měly jako most překračovat dálnici. Na Střečově již byly rozestavěny základy, pak však přišlo rozhodnutí o zastavení stavby z úsporných důvodů. Motorest na pravé straně tak byl dostavěn až ve druhé polovině 80. let. Ani výstavba ČSPH nijak nepokročila, v roce 1992 se mezi Prahou a Brnem nacházely čerpací stanice stále jen na odpočívkách Průhonice, Střečov a Devět Křížů.



Původní návrh motorestu nad dálnicí na odpočívce Střečov, obdobně měl vypadat motorest Podivín

U většiny státních podniků nebyl zájem obsluhna zařízení provozovat. Například na konci osmdesátých let proběhlo jedno z mnoha jednání na Vojenském projektovém ústavu při přípravě stavby 0801 Zdiby–Úžice na D 8. Tehdy se projednávala odpočívka Klíčany a její obslužné zařízení, jehož výstavbu mělo zajistit a platit Ředitelství dálnic. Pracovník národního podniku Benzina při jednání odmítl v budoucnu bezúplatně převzít k provozování vybudovanou čerpací stanici na dálniční odpočívce, neboť „tato stanice není v podnikovém plánu, nemá pro ni přidělen limit pracovníků a sehnat pracovníky k dálniční ČSPH je téměř nemožné“. Po uštěpačných poznámkách některých přítomných silničářů, že se tedy na toto „špatně placené“ povolání hlásí, pak rozčileně opustil místnost. Podobná situace nastala při zpracování projektu stavby mezi křižovatkami Brno-jih a Holubice na D 1, kdy projektovaná velká odpočívka byla kvůli nezájmu ze strany Benziny ze stavby vypuštěna a nahrazena malou na Rohlece (dále od Brna).

Postupně se však situace zlepšovala alespoň u stravovacích zařízení, kdy různá spotřební či zemědělská družstva začínala mít zájem o provozování bufetů či kiosků na odpočívkách. I tak se ovšem výstavba odpočívek opožďovala za stavbou dálnice. V roce 1986 byly dokončeny a převzaty odpočívky Pávov na D 1, Drahelčice (Rudná) na D 5 a Horní Počernice na D 11, k jejich uvedení do provozu ale došlo až v dalším roce.

Hygienické zařízení na malých a středních odpočívkách tvořilo suché WC s tzv. tureckým záchodem a pisoárem v podobě asfaltované stěny. Zvláště v noci byla návštěva tohoto zařízení bez osvětlení

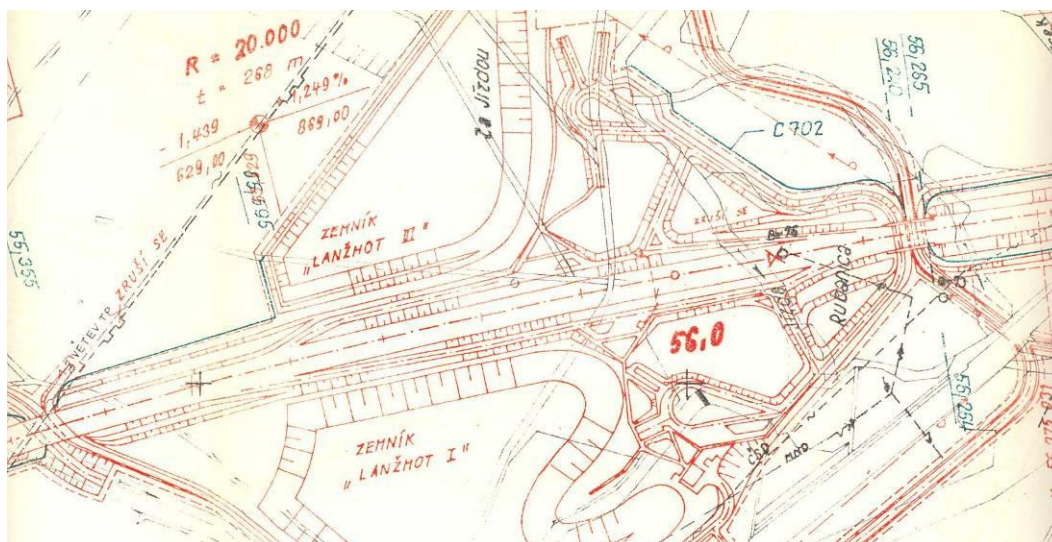
skutečně silným zážitkem i pro otrlé a okolí i přilehlé sadové úpravy o tom jasně svědčily. V létě sice SSÚD myla tyto záchody vícekrát denně pomocí cisterny s dlouhou hadicí, avšak čistotu nebylo možno dlouhodobě udržet. Specialitou odpočívek pak byly (a dodnes jsou) neustálé krádeže a ničení vybavení některými spoluobčany, kdy ani plechové dveře bez kliky a se zavařenými panty proti vytažení na místě dlouho nevydržely. Jako div pak byly tehdy brány WC s trvalou obsluhou, teplou vodou a sprchami na odpočívce Rudná na D 5.

Existovaly ještě tzv. havarijní odpočívky. Měly sloužit pro nouzové odstavení vozidel a umisťovaly se na úseky bez širokých zpevněných krajnic, tedy v místech tří průběžných jízdních pruhů nebo v dlouhých stoupáních s přídatným pruhem. U Prahy se nacházely zhruba v km 3 a v km 7,5 po obou stranách. Další lze dodnes najít například ve stoupání mezi křižovatkami Hvězdonice a Ostředek. Původní předpokládaná vzdálenost těchto odpočívek byla cca 1,5 km.

V posledních deseti letech došlo k vytvoření některých odpočívek nových, rekonstrukci mnoha stávajících a naopak k uzavření některých malých odpočívek, o které neměli provozovatelé obslužných zařízení zájem. Zrušené odpočívky byly změněny na pomocný silniční pozemek a uzavřeny svodidly. Jedná se například o odpočívky Skalka, Všešimy, Luňáčky, Hvězdonice, Tupý vrch, Křešický potok, Čensko, Bílovna a další. Některé z uzavřených odpočívek dnes slouží jako kontrolní stanoviště pro policii a celní správu.



Původní záchody na dálnicích jsou již naštěstí minulostí



Původní projekt odpočívky Lanžhot



Další výstavba na Slovensku do roku 1993

Kromě dálnice D 2 od hranice ČSR/SSR do Bratislavy bylo do rozdělení republiky na dva samostatné státy k 1. lednu 1993 vybudováno ještě několik dalších úseků dálnic. V Západoslovenském kraji se jednalo o dálnici D 61, ve Středoslovenském a Východoslovenském kraji o dálnici D 1. Jak vypadala původní představa o úsecích jednotlivých dálnic a jejich kategoriích, ukazuje tabulka. Skutečnost byla poněkud jiná.

Tah	Délka km	Úsek	Kategorie
D 2	80,90	hranica ČSR/SSR–Lamač	26,5/150
		Lamač–hranica ČSSR/MLR	26,5/100
D 61	124,28	hranica ČSR/Rakúsko–Senecká	26,5/100
		Bratislava–Trenčín	26,5/120
D 1	441,47	hranica ČSR/SSR–Považská Bystrica	26,5/120
		Považská Bystrica–Liptovský Mikuláš	24,5/100
		Liptovský Mikuláš–Poprad	26,5/100
		Poprad–Prešov	24,5/100
		Prešov–Košice	26,5/100
		Košice–hranica ČSSR/ZSSR	24,5/100



D 61

První stavba na D 61 vede z Bratislavy do Sence, má délku necelých 17 km a kategorii D 26,5/150. Stavební práce začaly v lednu 1972 a provoz na ní začal 12. 12. 1975. Druhou stavbou je Senec–Trnava v kategorii D 26,5/120, která se stavěla v letech 1975–1978. V roce 1977 začala stavba dálničně-železničního mostu přes Dunaj v Bratislavě jako místopisně prvního úseku dálnice D 61 – stavby 6103 (most Hrdinů Dukly). Most tvoří ocelová příhradová konstrukce o délce 460,8 m, po jejíž horní úrovni vede dálnice a ve spodní úrovni železnice, chodník pro pěší a jízdní pruh pro cyklisty. K uvedení mostu do provozu došlo v roce 1985.

Stavby na dálnici D 61

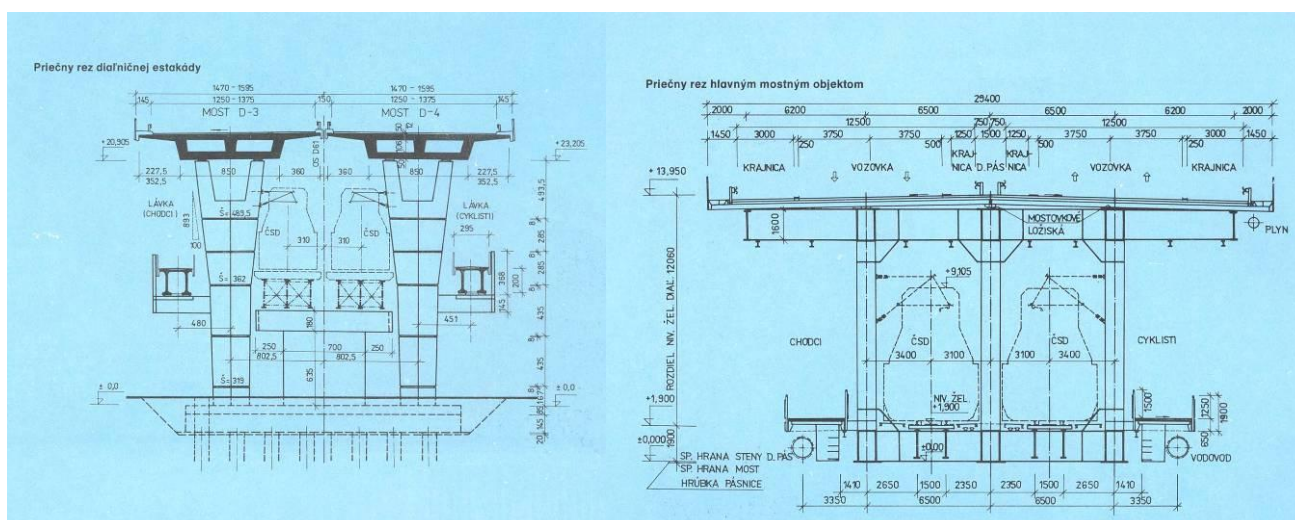
trasa	stavba	úsek (dílní úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílního úseku uvedeného do provozu
D 61	6103	dálnično- železničný most cez Dunaj v Bratislave		1,340	09/1977	11/1985	částečný provoz 1983
		Bajkalská–Senecká D 7, D 8		0,7	1984	1988	
		Bajkalská–Senecká 1.b		2,042	1987	1990	
	035	Bratislava–Senec	18,200–34,800	16,6	01/1972	12. 12. 1975	
	036	Senec–Trnava	34,800–54,107	19,107	01/1975	10/1978	
	6107	Trnava–Hlohovec	54,107–72,570	18,463	04/1978	09/1982	
		Hlohovec–Piešťany	72,570–87,700	15,130	06/1980	11/1985	
		Piešťany–Horná Streda	87,700–96,025	8,325	12/1984	06/1988	



Stavby na dálnici D 1 na Slovensku

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	vedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího úseku uvedeného do provozu
D 1	053	Ivachnová– Liptovský Mikuláš	437,458– 451,870	14,412	04/1973	11/1977	
	053A	preložka štátnej cesty I/18 Ivachnová– Liptovský Mikuláš	–	19,109	12/1974	11/1977	
	054A	Liptovský Mikuláš– Liptovský Ján	451,870– 458,910	7,04	04/1972	1. 7. 1976 9. 12. 1977	necelá půlka necelá druhá půlka
	054B	Liptovský Ján– Liptovský Hrádok	458,910– 464,010	5,1	04/1976	12/1983	
		Liptovský Hrádok– Hybe I. stavba	464,010– 471,010	7,0	05/1982	11/1985	úsek 464,76– 471,0 postaven pouze v polovičním profilu
		Liptovský Hrádok– Hybe II. stavba	464,010– 471,010	7,0	1987	1990	druhá polovina trasy
	0178	Prešov-juh– Ličartovce	588,545– 596,998	8,453	04/1978	11/1981	
		Ličartovce–Budimír	596,998– 607,548	10,55	1984	1988	

Po dosažení dálnicí D 61 Trnavy se úsek Trnava–Hlohovec s délkou 18,5 km a v kategorii D 26,5/120 začal stavět v dubnu 1978 a byl uveden do provozu v září 1982. Současně s tímto úsekem se stavělo SSUD 3 Trnava. Stavba Hlohovec–Piešťany z let 1980–1985 spojila známé lázeňské město s Bratislavou, opět se jedná o dálnici v kategorii D 26,5/120. Posledním v té době postaveným úsekem se stala stavba Piešťany–Horná Streda z let 1984–1988, která má délku přes 8 km a je opět v kategorii D 26,5/120. Existují ještě některé údaje o stavbě městského úseku dálnice D 61 v Bratislavě – stavba Bajkalská–Senecká I.b. Tato stavba navazuje na předpolí dálničně-železničního mostu přes Dunaj, má délku 2,042 km a je v kategorii D 26,5/100. Současně s ní bylo postaveno SSÚD 2 Bratislava. Dobu zahájení stavby se nepodařilo zjistit, ke zprovoznění došlo zřejmě v roce 1990.



Diaľnično-železničný most cez Dunaj v Bratislave



Po rozpadu Československa došlo ke změně plánů vedení dálnice D 1 na české straně. Bylo tedy zřejmé, že na Slovensku nemá cenu budovat koncový úsek D 1 směrem k hranici ČR/SR. Proto došlo k přeznačení dálnice D 61 na D 1, čímž bude po jejím napojení od Horné Stredy na starý úsek D 1 u Ivachnové dosaženo souvislého tahu.

D 1

Ve Středoslovenském kraji se začal stavět první úsek dálnice Ivachnová–Liptovský Ján. Ten se dělil na dvě části: Ivachnová–Liptovský Mikuláš a Liptovský Mikuláš–Liptovský Ján.

Část Ivachnová–Liptovský Mikuláš je postavena v kategorii D 24,5/100 a nejmenší poloměr směrového oblouku je 500 m. Stavba spočívala v dostavbě jednoho jízdniho pásu vedle silnice I/18, která byla o něco dříve vybudována jako vyvolaná investice (přeložka původní silnice) vodního díla Liptovská Mara. Trasa totiž vede těsně podél této vodní nádrže. Část Liptovský Mikuláš–Liptovský Ján je od km 451,78 do km 452,285 v kategorii D 24,5/100, v úseku 452,285–452,485 se kategorie mění a od km 452,485 je již D 26,5/120 s nejmenším směrovým obloukem o poloměru 1800 m. Pro údržbu dálnice slouží SSÚD č. 8 v Liptovském Mikuláši postavené současně s dálnicí.

Úsek Liptovský Ján–Liptovský Hrádok má jednu prioritu. Ve své době se jednalo o stavbu s nejdelším dálničním mostem v ČSSR – viadukt Podtureň má délku 1038 m s rozpětími polí až 70 m a výškou pilířů až 33 m. Dnes je ovšem tento rekord překonán mostem přes Ohří na dálnici D 8.

Kategorie stavby je D 26,5/100 a i zde mají směrové oblouky poměrně malý poloměr – až 1000 m. Stejnou kategorii a minimální poloměry směrových oblouků má i stavba Liptovský Hrádok–Hybe, na které se nachází most Dovalovec dlouhý 544 m. Úsek v km 464,76–471,0 byl postaven pouze v polovičním profilu jako silnice S 11,5 a do provozu šla celá stavba v listopadu 1985.

V roce 1982 začala auta poprvé jezdit na nejvýchodnějším úseku dálnice D 1 v ČSSR – na úseku Prešov-juh–Ličartovce dlouhém necelých 8,5 km. Součástí stavby stavěné od roku 1978 od Prešova směrem na Košice bylo i SSÚD v Prešově, šlo o první postavené SSÚD s rozšířenou činností na území Slovenska.

Druhým a dosud posledním úsekem D 1 na východním Slovensku se stala stavba Ličartovce–Budimír uvedená do provozu v roce 1988. Oba uvedené úseky jsou postaveny v kategorii D 26,5/120.

D 2

Ještě se zmiňme o původně projektovaných stavbách na D 2, které však byly dokončeny až po roce 1993. Jednalo se o stavby 028 Lamač–Karloveská cesta (Dunaj), 029 Most přes Dunaj a 030 Dunaj–hranice MLR.



Most přes řeku Moravu při opravě v roce 1992

Vývoj v České republice od roku 1993

V době rozpadu Československa se na území České republiky nacházelo v provozu 389 km převážně čtyřpruhových dálnic. Z toho 154 km mělo asfaltovou vozovku a 235 km vozovku betonovou. Silniční hospodářství mělo tehdy v podstatě shodné organizační uspořádání jako po roce 1970, tj. dálnice spadaly pod federální ministerstvo dopravy, silnice původně pod ministerstvo vnitra, později pod ministerstvo hospodářství. Výstavbu a provoz dálnic mělo dále na starosti Ředitelství dálnic Praha se svým závodem v Brně. Plánování a rozvoj silniční sítě v ČR včetně řízení a kontroly výkonu údržby a investic prováděla Správa silničního fondu ČR. Odbornou investorskou činností na silniční síti vykonávaly regionální Silniční investorské útvary (SIÚ) Praha, České Budějovice, Plzeň, Liberec, Pardubice, Brno a Ostrava. Vlastní majetkovou správu a údržbu silniční sítě zajišťovaly 72 Správy a údržby silnic (SÚS) v jednotlivých okresech. V roce 1995 se v rámci nové koncepce rozvoje silnic a dálnic Správa silničního fondu změnila na Ředitelství silnic ČR.

V souvislosti se státoprávními změnami k 1. lednu 1993 vzniklo ministerstvo dopravy ČR jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy, které přebralo kompetence od rušeného federálního ministerstva dopravy. Další rozvoj dálnic a rychlostních silnic do roku 2005 stanovilo usnesení vlády č. 631 z roku 1993, přičemž plány výstavby byly dalšími usneseními pravidelně aktualizovány.

Ke dni 1. ledna 1997 se již na území republiky nacházelo 423 km dálnic. K tomuto dni také vznikla nová silniční organizace – Ředitelství silnic a dálnic ČR, do které přešlo původní Ředitelství dálnic Praha, Ředitelství silnic ČR a všech sedm SIÚ. Tato organizace měla a dodnes má na starosti zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a stanovených silnic I. třídy, zabezpečení výstavby a modernizace těchto silnic a dálnic a řízení výkonu majetkově správní a údržbové činnosti silniční sítě. Kromě silnic I. třídy měla původně na starosti i silnice II. a III. třídy. Vlastní majetkovou správu a údržbu silniční sítě vykonávaly Správy a údržby silnic v jednotlivých okresech. Silnice i dálnice se tak po třiceti letech samostatného života opět sešly pod jednu střechou, avšak ne nadlouho. V období od 1. října 2001 do 1. ledna 2002 došlo k oddělení silnic II. a III. třídy pod jednotlivé kraje. Tím de facto došlo k rozpadu sítě státních silnic, jak ji definoval zákon č. 147 z 11. května 1949.

Pokud jde o dálnice, pokračovala výstavba dálnic D 1, D 3, D 5, D 8 a D 11, zatímco původně uvažované dálnice D 35 a D 43 byly změněny na rychlostní silnice. Podle usnesení vlády č. 631 z 10. listopadu 1993 (O rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005) měla dálnice D 35 jako vnitrostátní trasa význam pouze republikový. Proto, i vzhledem k již postavenému úseku čtyřpruhové silnice pro motorová vozidla I/35 Mohelnice–Olomouc, došlo k vyřazení dálnice D 35 ze sítě dálnic a k jejímu nahrazení silnicí pro motorová vozidla. Stejně dopadla původně uvažovaná dálnice D 43. Příprava i výstavba obou komunikací kvůli mnoha problémům téměř ustala. Na rychlostní silnice se proměnily i původní čtyřpruhové výpady z měst – R 4, R 52 a další. Probíhá i výstavba dálnice D 47, jejíž první úsek má být otevřen již letos a která bude značena jako D 1.

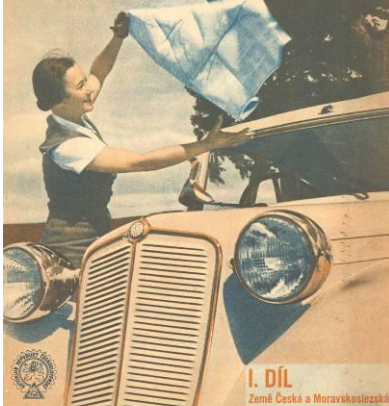
Usnesení vlády č. 631 z roku 1993 kromě urychlení výstavby dálnice D 5 ještě rozhodlo o dalších důležitých otázkách. Došlo k zavedení finanční úhrady za užití dálnic a silnic pro motorová vozidla formou ročního poplatku (tzv. dálniční známka) a byla nově definována dálniční síť. Ta byla do té doby určena původním usnesením vlády č. 286 z roku 1963 a doplněna usnesením č. 24 z roku 1987 takto:

D 1	Praha–Jihlava–Brno–Starý Hrozenkov–hranice ČR/SR	295 km
D 2	Brno–hranice ČR/SR	59 km
D 3	Praha–České Budějovice–hranice ČR/Rakousko	169,5 km
D 5	Praha–Plzeň–hranice ČR/SRN	146 km
D 8	Praha–Ústí nad Labem–hranice ČR/SRN	99 km
D 11	Praha–Hradec Králové–Náchod–hranice ČR/Polsko	135 km
D 35	Hradec Králové–Olomouc–Lipník nad Bečvou	185 km
D 47	Vyškov–Ostrava–hranice ČR/Polsko	140 km
celkem		1228,5 km



Tuto mapu vydal Autoklub RČs.

MAPA o stavu vozovek čsl. silnic

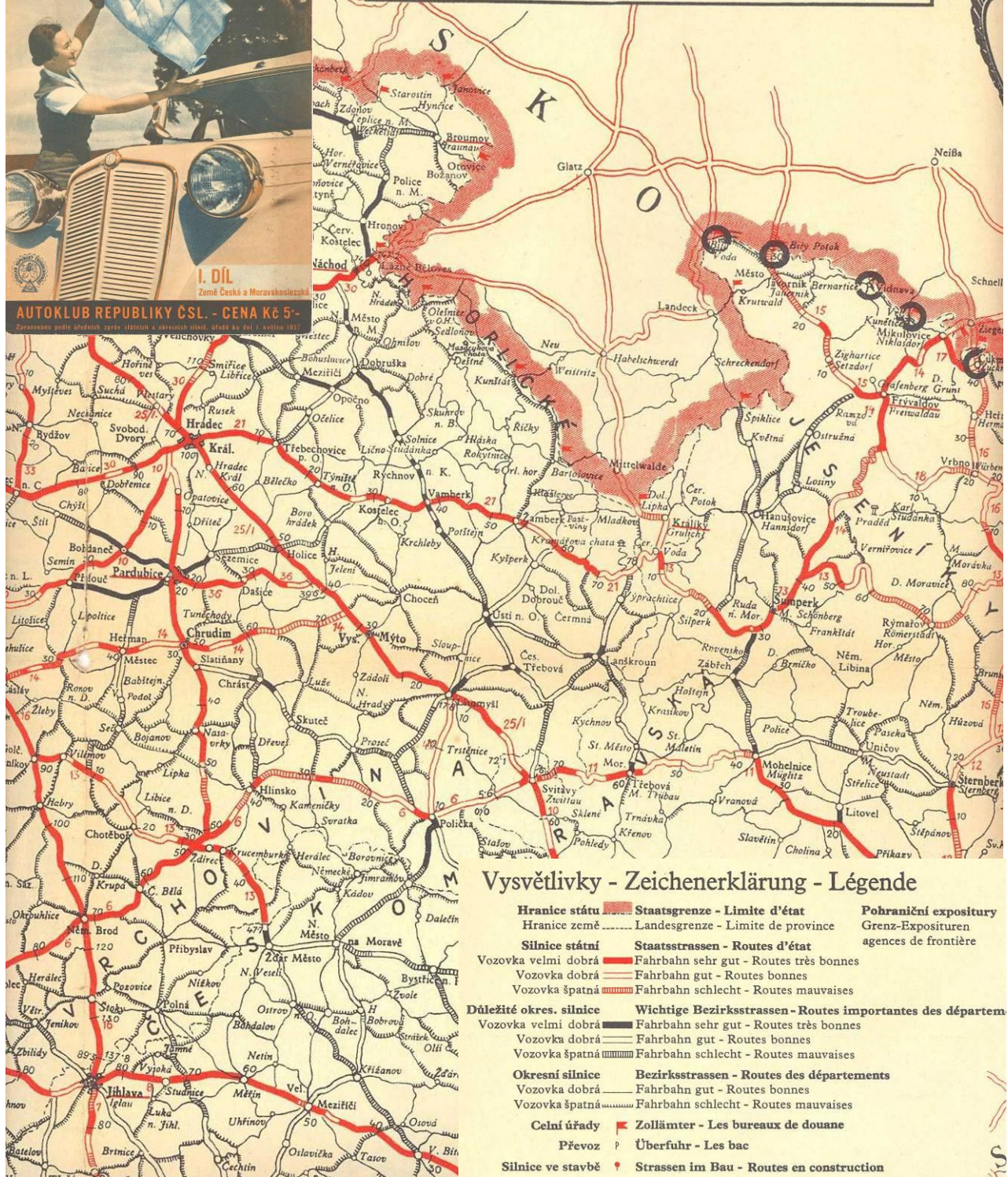


I. DÍL
Země Česká a Moravskoslezská

AUTOKLUB REPUBLIKY ČSL. - CENA Kč 5,-

Seznamy adres státních úřadů a okresních úřadů, úřadů ke dluh. a kauce 1957

TOTO VYDÁNÍ PLATÍ POUZE DO KONCE ČERVNA T. R. ZAČÁTKEM ČERVENCE OPATŘTE SI NOVÉ OPRAVENÉ VYDÁNÍ.



Vysvětlivky - Zeichenerklärung - Légende

- | | | | |
|--------------------------------|---|------------------------------|-----------------------------|
| Hranice státu | Staatsgrenze - Limite d'état | Pohraniční expositury | Grenz-Exposituren |
| Hranice země | Landesgrenze - Limite de province | Pohraniční agentury | agences de frontière |
| Silnice státní | Staatsstrassen - Routes d'état | | |
| Vozovka velmi dobrá | Fahrbahn sehr gut - Routes très bonnes | | |
| Vozovka dobrá | Fahrbahn gut - Routes bonnes | | |
| Vozovka špatná | Fahrbahn schlecht - Routes mauvaises | | |
| Důležitý okres. silnice | Wichtige Bezirksstrassen - Routes importantes des départements | | |
| Vozovka velmi dobrá | Fahrbahn sehr gut - Routes très bonnes | | |
| Vozovka dobrá | Fahrbahn gut - Routes bonnes | | |
| Vozovka špatná | Fahrbahn schlecht - Routes mauvaises | | |
| Okresní silnice | Bezirksstrassen - Routes des départements | | |
| Vozovka dobrá | Fahrbahn gut - Routes bonnes | | |
| Vozovka špatná | Fahrbahn schlecht - Routes mauvaises | | |
| Celní úřady | Zollämter - Les bureaux de douane | | |
| Převoz | Überfuhr - Les bac | | |
| Silnice ve stavbě | Strassen im Bau - Routes en construction | | |



D 1

Další bod usnesení č. 631 tvořila změna vedení dálnice D 1 z původní trasy od Tučap k Uherskému Hradišti nově do oblasti Kroměříže a Zlína s pokračováním na hranice Slovenska. Po zrušení původní trasy přes Chřiby a Uherské Hradiště došlo ke změně plánů a číslování staveb pokračujících směrem k Ostravě. Dálnice D 47 do Ostravy nově začíná až u Lipníku nad Bečvou spojením dálnice D 1 a rychlostní silnice R 35. Proto další stavby v úseku Vyškov–Lipník nad Bečvou již nemají čísla příslušející dálnici D 47, ale opět dálnici D 1. Jedná se o stavby 0133 až 0137. Do dnešního dne mohou motoristé využít stavbu 0133 Vyškov–Mořice a první část stavby 0134 (0134.1/I) Mořice–Kojetín. Původně měl provoz končit na křižovatce Mořice na konci stavby 0133. Pro snížení intenzity dopravy v obci Vrchoslavice však došlo k urychlenému vybudování části stavby 0134, takže doprava obec obchází po dálnici a na silnici I/47 se napojuje provizorním přivaděčem. Ke zprovoznění obou staveb došlo současně v říjnu 2005. Na stavbě se nachází most s délkou přemostění 258,70 m.



Dálnice D 1 mezi Holubicemi a Rousínovem

Stavební práce na D 1 po roce 1993 se dotkly také prvního postaveného úseku dálnice v ČR – trasy mezi Prahou a Mirošovicemi. Již od dokončení tahu Praha–Brno–Bratislava se jednalo o nejzatíženější úsek dálnice. V první polovině 90. let dosáhla intenzita provozu 50 000 vozidel za 24 hodin a stále rostla. Kapacita dvoupruhového uspořádání v každém směru jízdy se tak podle původních předpokladů skutečně vyčerpala. Bylo nutno přikročit k vyznačení tří jízdních pruhů v celém úseku. Přeznačení trasy Praha–Mirošovice bylo spojeno s doplněním široké zpevněné krajnice a celkovou rekonstrukcí trasy a mostů. Takzvané zkapacitnění proběhlo mezi Chodovem a Mirošovicemi ve čtyřech etapách v letech 1996–1999. Každý rok probíhala jedna etapa v úseku mezi dvěma křižovatkami, začínalo se u Mirošovic. Jednalo se o velmi obtížnou stavbu nejen kvůli hustému provozu, ale i vzhledem k požadavku nerozšiřovat zábory pozemků. Díky původní šířce dálnice v celém tomto úseku bylo možno při stavbě vést nesnížený počet dvou jízdních pruhů v každém směru. Pro oddělení dopravy od staveniště i pro oddělení protisměrných jízdních pruhů byly poprvé v ČR použity ocelové vodící stěny o výšce 50 cm a v celkové délce přes 12 km. I přes některé potíže se celkově stěny osvědčily.



Ocelové vodící stěny uložené na SSÚD Mirošovice a umístěné na trase dálnice



Pátou etapu tvoří stejná úprava v km 0,0 až 2,5 vpravo, která probíhala ve dvou částech. V roce 2005 byl nejprve přeznačen na tři jízdní pruhy úsek mezi křižovatkami Spořilov a Chodov, což umožnilo konečně vedení výpadu z Prahy na Brno ve třech jízdních pruzích od Nuselského mostu až do Mirošovic. Při tom došlo pouze k dílčím stavebním úpravám a trasa neměla širokou zpevněnou krajnici. Až teprve v roce 2007 proběhla definitivní úprava spojená s rozšířením krajnice a kompletní rekonstrukcí vozovky. Jedinou částí přeznačenou na třípruh avšak bez široké zpevněné krajnice tak zůstává levá polovina dálnice od Chodova na Spořilov. Její rozšíření však již není možné, neboť by muselo dojít k výraznému záboru rodinných domků a zahrad přiléhajících těsně k dálnici.

Ve svahu za dálnicí je vidět propustek v původní trase dálnice D 1 postavený v letech 1939–1941 v prostoru Bílé skály před Mirošovicemi



Provizorní značení a montáž portálu před křižovatkou Mirošovice při I. etapě zkapacitnění v roce 1996





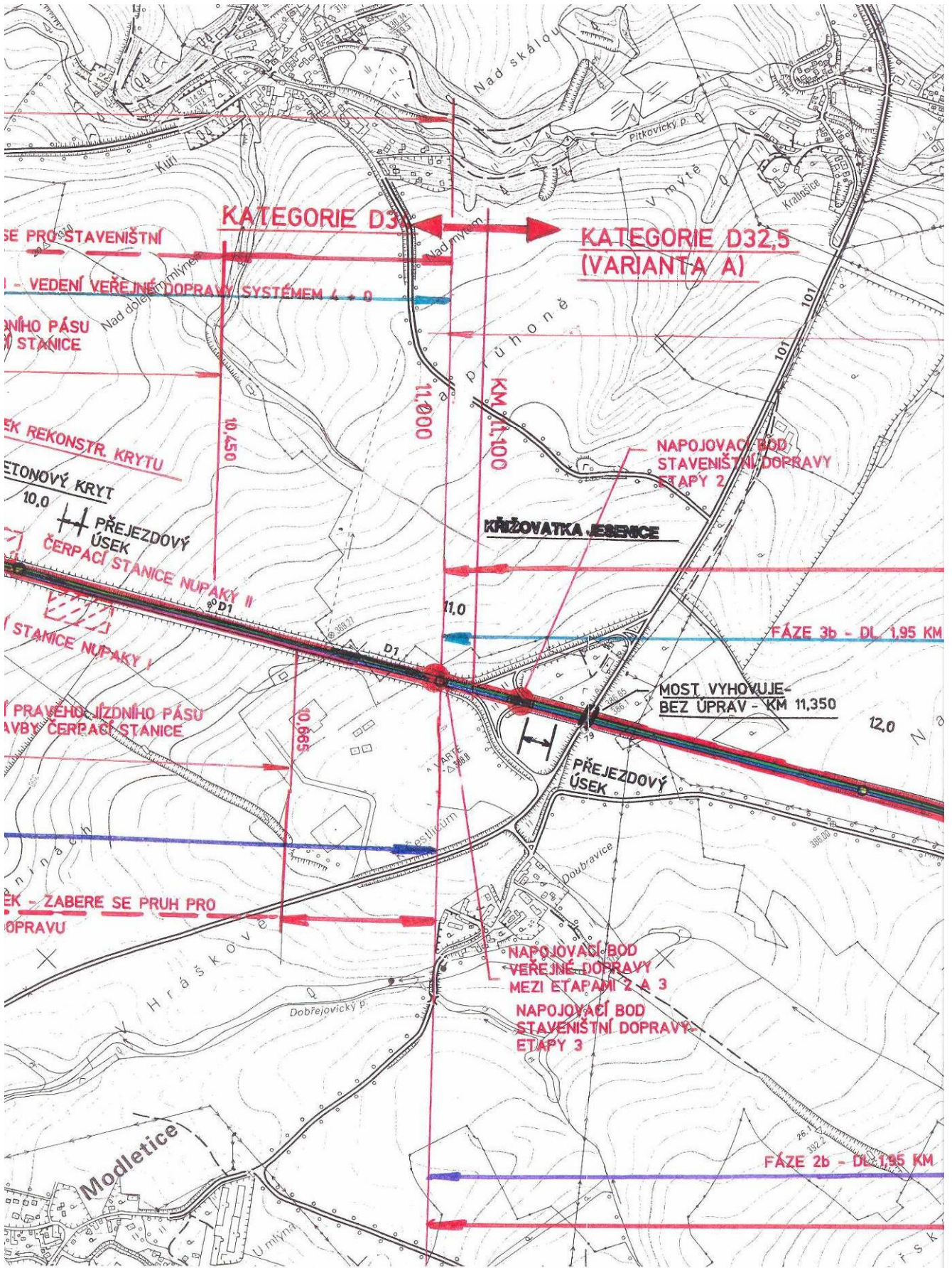
Oba snímky prostoru odpočívky Újezd u Průhonic od sebe dělí období deseti let



Stavby při rozšíření (zkapacitnění) D 1 Praha–Mirošovice

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	vedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího úseku uvedeného do provozu
D 1	1. etapa	Mirošovice– Všechromy	20,775–15,665		1996	1996	rozšíření trasy na 6 jízdních pruhů
	2. etapa	Všechromy– Jesenice	15,700–11,270		1997	1997	
	3. a 3a. etapa	Jesenice–hranice hl. m. Prahy	11,500–4,800		1998	1998	
	4. etapa	hranice hl. m. Prahy–Šeberov	4,800–1,900		1999	1999	
	5. etapa	Spořilov–Šeberov	0,000–2,500 vpravo		2005	2007	rozšíření pravé poloviny na 3 jízdní pruhy s krajnicí, stavba probíhala s přestávkou





Přehledná situace předpokládaného postupu výstavby zkapacitnění D 1 z prosince 1995



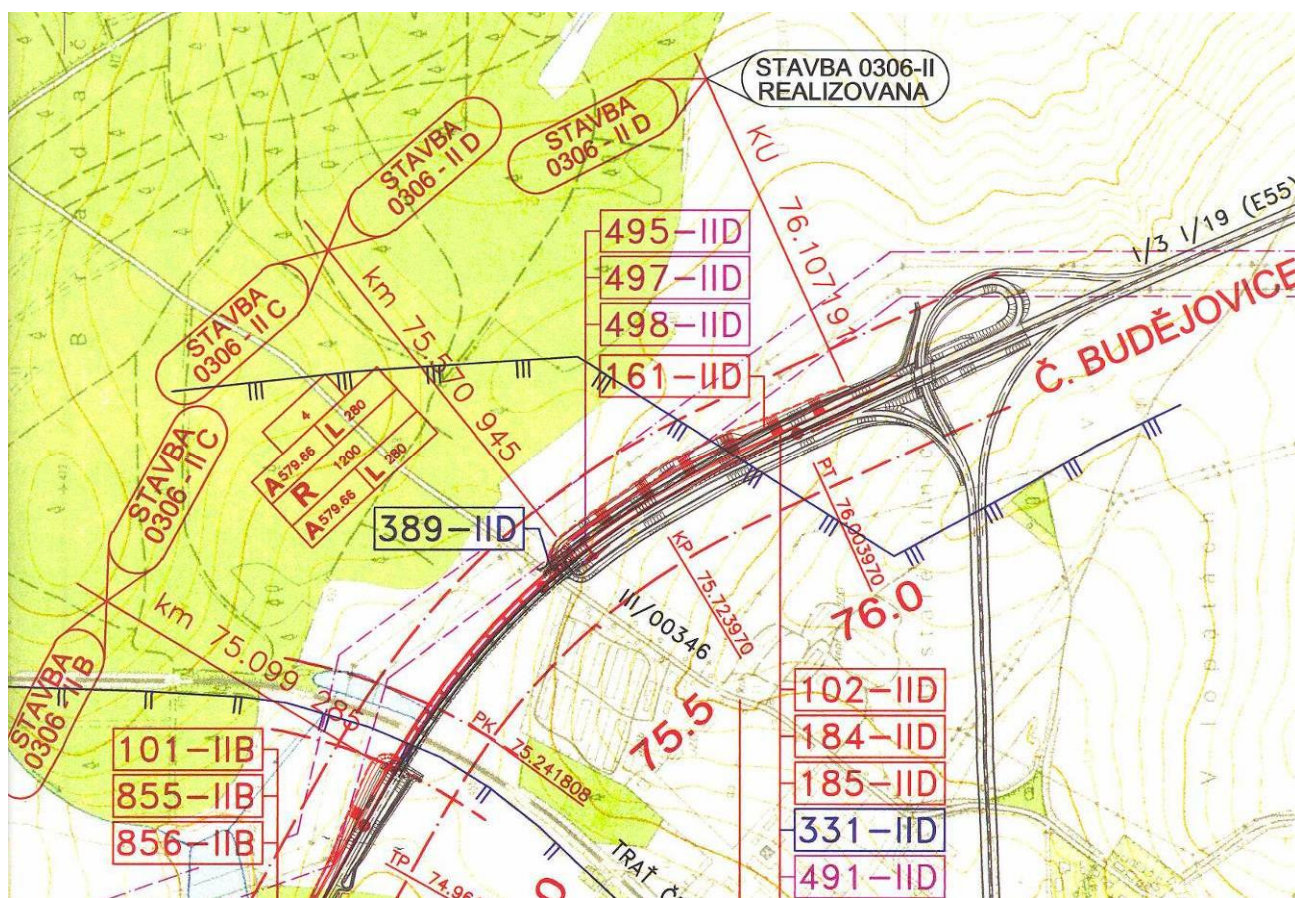
D 3

Ze všech dálnic v ČR je dálnice D 3 nejkratší. Do dnešní doby je v provozu jen jeden osamocený úsek s číslem stavby 0306/II u Tábora. Dálnice zde navazuje na původní čtyřpruhový obchvat Tábora zprovozněný mezi křižovatkami Čekanice a Měšice v roce 1991, který převedl silnice I/3 a I/19 mimo město. V původních podkladech se sice jednalo o dálnici, ale stavba čtyřpruhu byla vedena jako přeložka silnice I/3 a dodnes nemá plné parametry dálnice. V dohledné době by měla být rekonstruována a označena jako dálnice. Od čtyřpruhu vybíhá do stavby 0306 levá polovina mostu Čekanice dlouhého 466,48 m, která byla dokončena v roce 1994.

Stavba 0306/II v úseku Chotoviny–Čekanice byla rozdělena na čtyři části. Kromě tělesa dálnice zahrnovala i pravou polovinu mostu Čekanice. Výstavba začala v roce 2002, do provozu byla dálnice uvedena částečně v roce 2004 a v plné délce a profilu v roce 2005. U Chotovin je dálnice provizorně napojena na silnici I/3.

Stavby na dálnici D 3

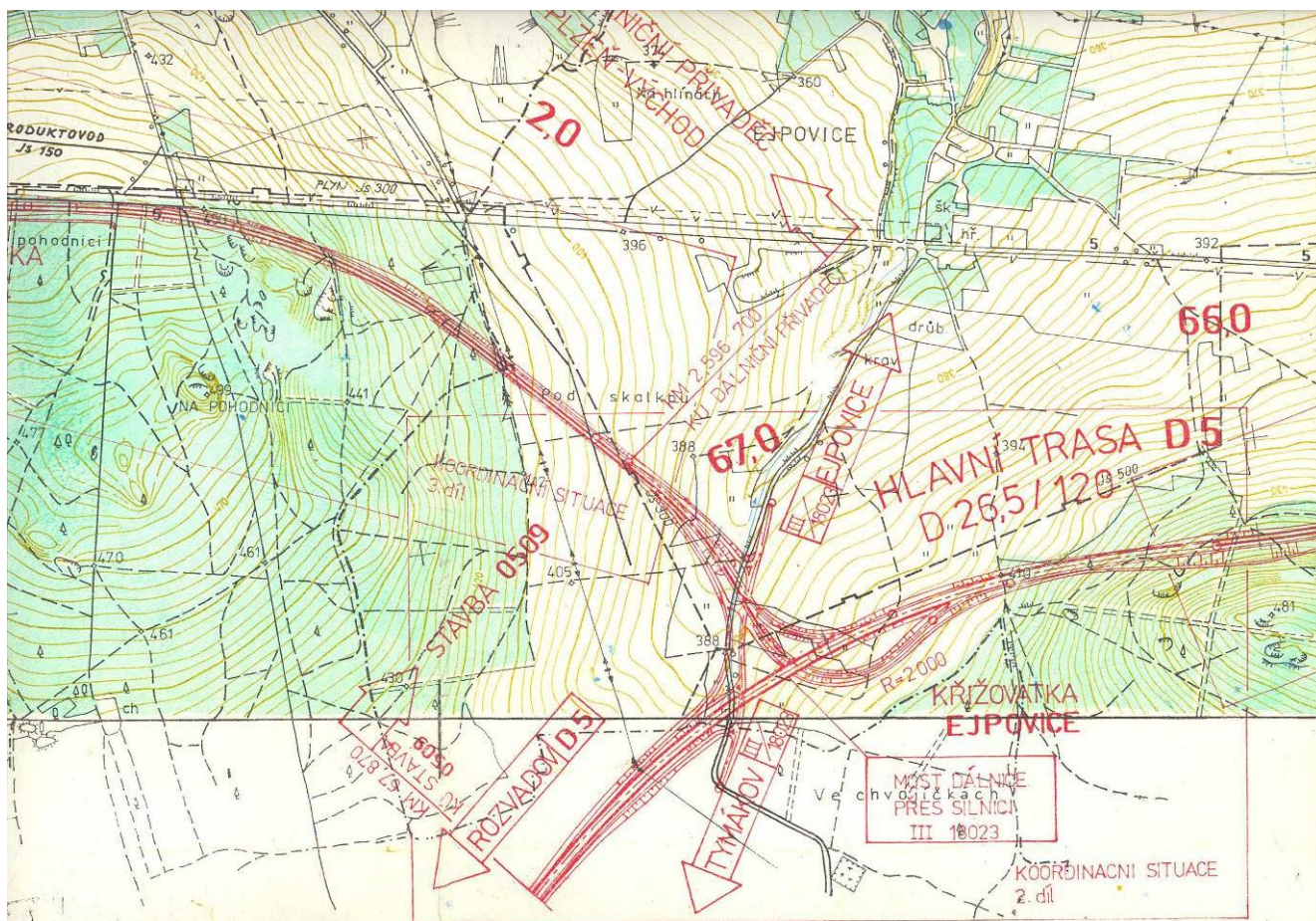
trasa	stavba	úsek (dílní úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílního úseku uvedeného do provozu
D 3	0306/II-A	Chotoviny– Stoklasná Lhota	70,800–74,080	3,28	02/2002	10/2004	
	0306/II-B	Stoklasná Lhota– Čekanice	74,080–75,099	1,019	02/2002	10/2004	
	0306/II-C	most Čekanice	75,099–75,571	0,472	02/2003	06/2005	
	0306/II-D	Čekanice–po stávající obchvat Tábora	75,571–76,107	0,536	10/2002	06/2005	



D 5

Další částí tahu dálnice na západ uvedenou do provozu se nestalo pokračování od Bavoryně, ale osamocený úsek dvou staveb – 0507 Mýto–Svojkovice a 0508 Svojkovice–Klabava, který převzal tranzitní provoz z města Rokycany. Zprovoznění proběhlo na podzim 1993, i když v jednom úseku se ještě jezdilo pouze v polovičním profilu a v celém pak až o rok později. Součástí stavby 0508 je most Klabava dlouhý 558,92 m přes vodní nádrž a železniční trať. Na začátku stavby 0508 se nachází služební sjezd na silnici Svojkovice–Volduchy a k SSUD č. 9 Svojkovice. Původně měla být v tomto místě křižovatka, později došlo k jejímu zrušení. V současné době je opět snaha křižovatku postavit pro zajištění příjezdu k nově budovaným průmyslovým podnikům.

V poměrně krátkém časovém odstupu následovaly stavby 0505 Bavoryně–Mýto a 0509 Klabava–Ejovice, jimiž došlo ke zprovoznění celého úseku dálnice z Prahy do Plzně. I zde došlo k některým dílčím uvedením do provozu. Bylo to způsobeno vedením levé poloviny dálnice v km 48,000 až 50,238 v trase původní silnice I/5. Po celé trase se jezdilo až v říjnu 1995. Na této stavbě je také architektonicky i stavebně velmi zdařilá lávka pro pěší u Cekova o rozpětí 66,8 m, která však je bohužel zohyžděna na ni připevněnými reklamami. Současně s křižovatkou Ejovice byl uveden do provozu i čtyřpruhový východní přivaděč do Plzně (dnešní silnice I/26). Dokončením dálnice z Prahy do Plzně se podařilo zkrátit dobu jízdy mezi těmito městy na polovinu. Neustálé zvyšování tranzitní dopravy po otevření hranic na západ však znamenalo pro Plzeň neúměrné zatížení.



Nyní byla na řadě výstavba úseku Ejovice–státní hranice, který se dělí na stavby 0510 Ejovice–Sulkov, 0511 Sulkov–Benešovice a 0512 Benešovice–Rozvadov. V souladu s usnesením vlády číslo 517 z roku 1992 vypsal ŘD výběrové řízení na financování, výstavbu a následný provoz na dobu



určitou všech tří staveb, tj. na mytnou dálnici. Předběžné výběrové řízení proběhlo v měsících červenci a srpnu 1992, z původních deseti uchazečů zůstali do dalšího kola tři. Detailní nabídky podali uchazeči v polovině roku 1993. Při jejich projednávání se však začaly objevovat problémy jak s nedořešením obchvatu Plzně, tak s výší myta, které měla vybraná firma od řidičů na dálnici vybírat. Při propočtech vycházela v úseku Sulkov–Rozvadov cena 3,17 Kč/km za osobní a 9,32 Kč za nákladní auto. Výpočty ukazovaly, že myto je příliš vysoké a že z toho důvodu by na stávající silnici I/5 zůstalo až 45 % dopravy. Proto vláda svým usnesením č. 631 z roku 1993 rozhodla, že výstavba dálnice D 5 bude financována celá ze státního rozpočtu s tím, že bude znovu jednáno s účastníky výběrového řízení, tentokrát však pouze ve věci dodávky díla s podmínkou využití 95% účasti českých firem. Usnesení také optimisticky předpokládalo, že zprovoznění zbývající části dálnice D 5 bude do konce roku 1998. Skutečnost však byla poněkud jiná.

Pro nové a nové problémy se změnou územního plánu, výkupem pozemků a schválením z hlediska životního prostředí příprava stavby 0510 u Plzně stále více zaostávala za trasou od Plzně na západ. Ta se detailně projektovala od roku 1993. Po dalších jednáních s vládou dostalo zakázku na výstavbu D 5 v úseku Sulkov–státní hranice v červenci 1994 konsorcium firem TMCR (Toll Motorway Czech Republic). Termín zprovoznění uváděla smlouva říjen 1997, dokončení celé dálnice pak rok 1998. V letech 1994 a 1995 se povedlo v celé délce úseku zahájit výstavbu. V té době se ještě předpokládalo, že poslední úsek na D 5 – obchvat Plzně – bude uveden do provozu v roce 2000.

Každá ze staveb 0511 a 0512 byla pro urychlení projektování a výstavby rozdělena na tři dílčí stavby. Vznikly však ještě stavby další. V prostoru Rozvadova se počítalo s rozsáhlou celnicí (dálničním hraničním přechodem) zabírající jeden kilometr délky dálnice a mající rozlohu 40 ha. Její příprava a výstavba však nespádala pod Ředitelství dálnic, nýbrž zajišťovalo ji Generální ředitelství cel. Celnice měla být podle mezivládní dohody z roku 1990 společná pro českou i německou stranu. Krátký úsek dálnice mezi celnicí a hraničním mostem, samotný hraniční most a SSÚD Rozvadov tvořily stavbu 0513. Z velkých mostů na D 5 mezi Sulkovem a státní hranicí uveďme most přes Úhlavku v délce 358,80 m a vysoký 44 m, most přes Šárecký potok u Málkovic dlouhý 201,80 m a hraniční most dlouhý 271,00 m.

Stavební práce na dálnici probíhaly najednou v úseku dlouhém 63 km, takže velké úsilí a koordinaci vyžadovala nejen výstavba, ale i přejímání stavby. Jednalo se o dosud největší dálniční stavbu na našem území uváděnou v jedné chvíli do provozu. Úsek od Sulkova po Kateřinu byl uveden do provozu 6. listopadu 1997, slavnostní otevření úseku Kateřina–státní hranice včetně hraničního přechodu a navazujícího úseku dálnice A 6 na německé straně proběhlo 10. listopadu. Ve staničení km 139,550 pod vrchem Přimda je nejvyšší bod dálnice D 5 s výškou 616,22 m nad mořem. Konec dálnice D 5 na státní hranici je ve staničení km 150,989. Dálnice vede místy, kde v době Karla IV. vedla důležitá obchodní stezka mezi tehdejším centrem říše Prahou a dopravním uzlem Norimberkem. Pro připomenutí historie a pro obdobný význam i dnes byl tah D 5/A 6 mezi Prahou a Norimberkem nazván Via Carolina.



Součástí stavby 0512 bylo také první použití proměnných dopravních značek na dálnicích v ČR. Již při projektování celnice se předpokládaly kolony čekajících nákladních vozidel na trase dálnice. Proto vznikl mezi křižovatkou Mlýnec a celnicí DIS – Dálniční informační systém – tvořený dle koncepce zpracované provozním úsekem ŘD sestavou portálů se světelnými proměnnými značkami s využitím LED a s dalšími hranolovými retroreflexními značkami. Účelem systému bylo odklánět při uzavření nebo zaplnění celnice nákladní auta na křižovatce Kateřina z dálnice na odstavné parkoviště u staré silnice I/5. Systém, doplněný meteostanicemi, mohl zároveň varovat řidiče při zhoršených klimatických podmínkách, které jsou mezi Přimdou a státní hranicí v zimě běžné. Jednalo se tak o první systém umožňující alespoň částečné liniové řízení provozu. Z důvodu ne zcela koordinovaného postupu resortů dopravy, vnitra, financí a hospodářství však nedošlo k původně uvažovanému využívání odstavného parkoviště a tím k plnému využití systému DIS. Na dálnici běžně stály kolony aut o délce až 13 km. Proto byly po několika letech provozu dálnice značky pro odklon vozidel z dálnice demontovány a systém nadále slouží jen pro varování řidičů při údržbě dálnice nebo zhoršené sjízdnosti.

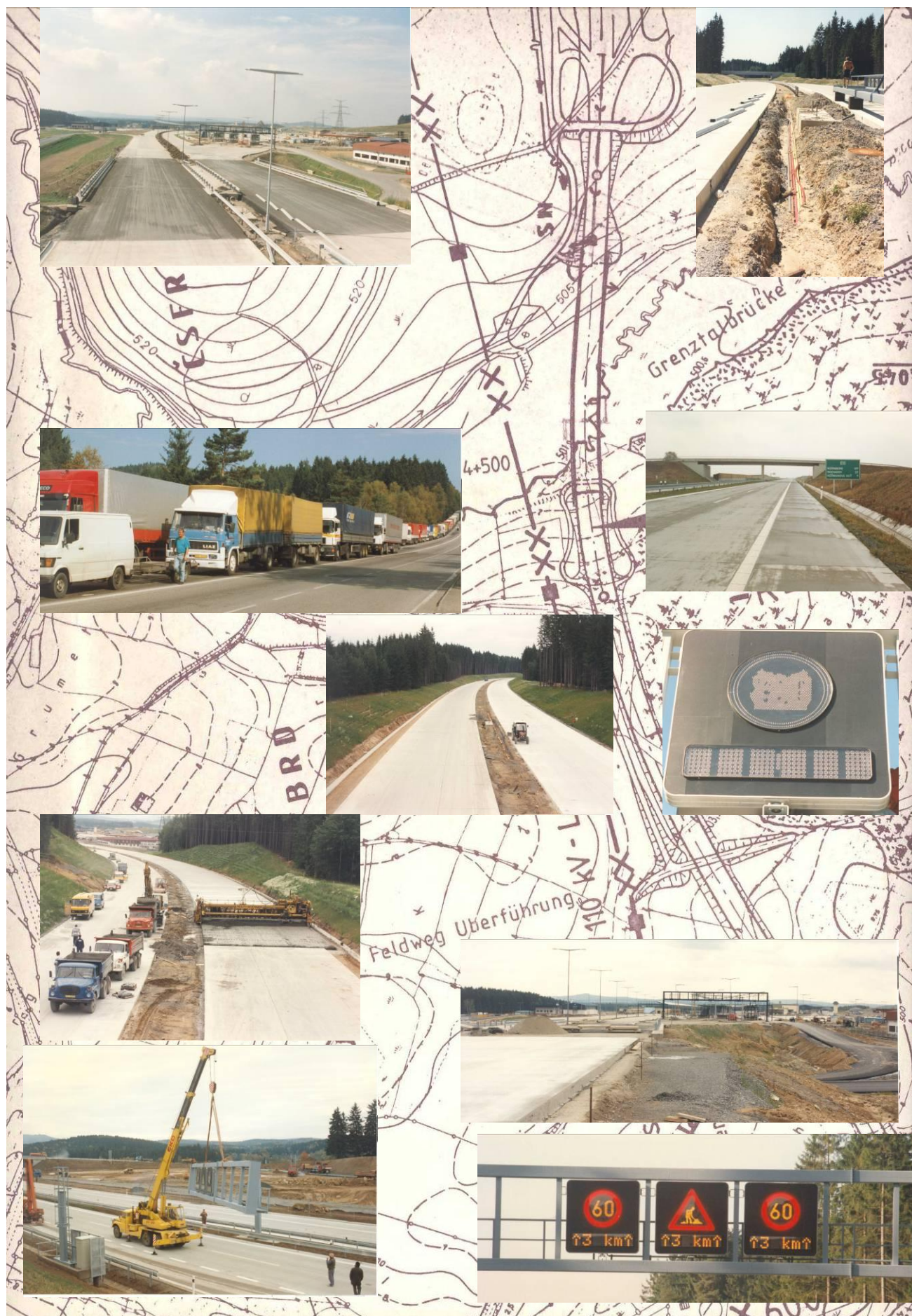


vlevo – slavnostní kolona míří 6. listopadu 1997 kolem Přimdy ke křižovatce Kateřina na D 5
vpravo – státní hranice ČR/SRN na hraničním mostě u Rozvadova na D 5 při otevření 10. listopadu 1997



Montáž proměnných značek na křižovatce a odpočívce Kateřina







Dlouhodobé provizorní ukončení D 5 u Sulkova jasně prokázalo značnou nevhodnost ukončení delšího úseku dálnice vratnou větví o malém poloměru. Za devět let zde došlo ke stovkám dopravních nehod, i když bylo ukončení dálnice jasně označeno.

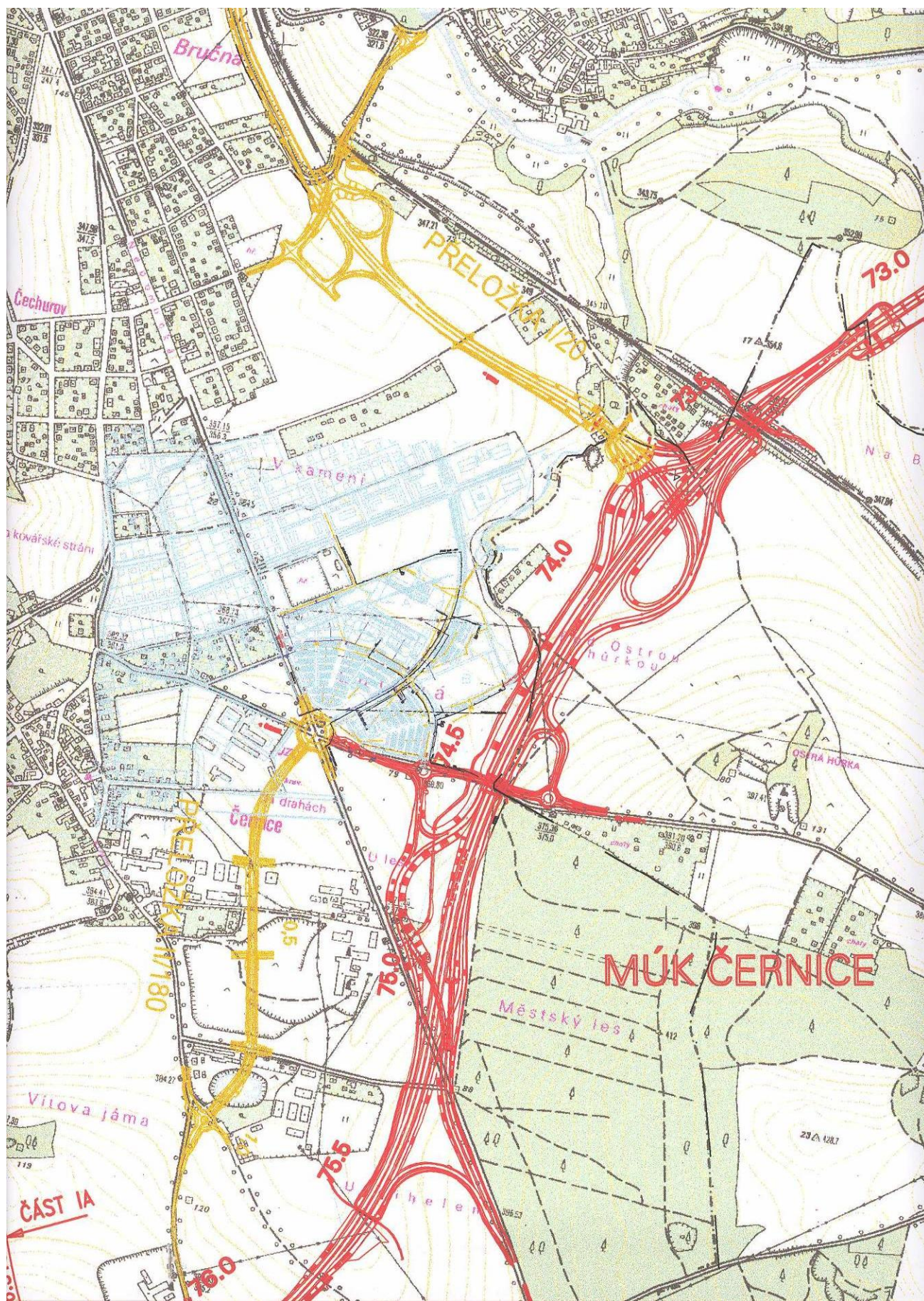
Na dálnici D 5 však stále zbývalo dokončit obchvat Plzně, neboli stavbu 0510. Pokud se podíváme více do historie, měla dálnice původně vést severně od Plzně. Usnesení vlády č. 336 z roku 1988 rozhodlo o severním obchvatu. Změny po roce 1989 však vyvolaly i úpravu trasy, a tak usnesení vlády č. 534 z roku 1991 rozhodlo o jižním obchvatu, tzv. variantě KU. Ani tento stav netrval dlouho a přišlo projektování a projednávání další změny. Vznikla ještě více na jih položená varianta SUK, kterou schválilo usnesení vlády č. 104 v roce 1994. Územní rozhodnutí bylo vydáno v prosinci 1995. Proti nové variantě se vynořilo mnoho odpůrců a spory se táhly do podzimu 1999, kdy bylo územní rozhodnutí potvrzeno. Pro urychlení výstavby a možnost dílčích uvádění hotových částí do provozu došlo po vydání územního rozhodnutí k rozdělení stavby na pět částí označených 0510/I až 0510/V. Později se stavba 0510/I ještě dále rozdělila na části A a B.

Ani potvrzení územního rozhodnutí neznamenal konec odporu proti stavbě v dané trase. Ředitelství dálnic tak mohlo zahajovat stavby jen pomalu a ve velkých odstupech. První začala stavba 0510/III Most přes Úslavu v říjnu 1996. Jedná se o most dlouhý 512,60 m. Výstavba pokračovala zahájením stavby 0510/V Most přes Radbuzu v roce 1997. I zde se jedná o velký most v délce 552,20 m. Neutuchající spory umožnily zahájit další stavbu až v roce 2001, šlo o stavbu 0510/II Útušice–Sulkov. Společně s touto stavbou se stavěla i přeložka silnice I/27, která funguje jako přivaděč dálnice od Klatov i od Plzně. Teprve potom se tempo zahajování staveb zrychlilo, v roce 2002 došlo na stavbu 0510/I-A Ejpovice–Černice s přeložkou silnice I/20 a v roce 2003 konečně na poslední dvě stavby – 0510/I-B mezi Černicemi a Útušicemi a 0510/IV Most přes Úhlavu. I tento most se svojí délkou 426,50 m řadí mezi velké mosty.

První dva zahájené velké mosty sloužily po svém dokončení pro staveništní dopravu. Stále méně únosná dopravní situace v Plzni si vynutila po dokončení mostu přes Radbuzu a okolní trasy dálnice mezi Útušicemi a Sulkovem společně s jejich zprovozněním 15. prosince 2003 i zprovoznění jen částečně dokončené stavby 0510/I-A. Zde se zpočátku jezdilo jen po jedné polovině. Nepostavený úsek mezi křižovatkami Černice a Litice řidiči překonávali po upravené silnici II/180 a nové přeložce I/27. I tak se však jednalo o významné snížení dopravy v Plzni. Křižovatka Černice je zřejmě nejdelší křižovatka v republice. Délka téměř tři kilometry je vyvolána přeložkou silnice I/20, která vede po obou stranách dálnice ve funkci kolektorů.

Jako poslední začal sloužit veřejnosti úsek stavby 0510/1-B, jehož součástí je i 390 m dlouhý tunel Valík. Jedná se o první tunel na dálnicích v ČR a právě kvůli tomuto tunelu procházejícímu nevýrazným vrchem Val s nadmořskou výškou 434 m způsobilo množství sporů takové zdržení stavby. Uvedení do provozu se stavba dočkala 6. října 2006. Tímto dnem zároveň došlo po mnoha letech k dokončení celé dálnice D 5 mezi Prahou a státní hranicí.





Stavby na dálnici D 5

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího úseku uvedeného do provozu
D 5	0501	?					
	0502	Praha–Vráž	0,0–13,4	13,4	06/1977	20. 10. 1982	0,0–5,8 P + L 5,8–9,0 P
						21.7. 1983	5,8–9,0 L
						5. 12. 1983	9,0–10,5 L 10,5–11,6 L
						16. 10. 1984	9,0–10,5 P 10,5–11,6 L 11,6–13,4 P + L
I.etapa	0503	Vráž–Bavoryně	13,4–19,7	6,3	03/1982	16. 10. 1984	13,4–14,65
						4. 10. 1985	14,65–17,1 P + L 17,1–19,7 L
						29. 8. 1986	17,1–19,7 P
II.etapa	0503	Vráž–Bavoryně	19,7–28,7	9,0		29. 9. 1989	
0504	most Beroun	–	–	10/1976	4. 10. 1985		
0505/I)	Bavoryně–Kařez	28,7–41,815	13,115	11/1992	26. 10. 1995		
0505/II)	Kařez–Mýto	41,815–50,238	8,423	10/1992	14. 7. 1994	48,0–50,238 P	
					29. 6. 1995	48,0–50,238 L	
					26. 10. 1995	41,815–48,0	
0507	Mýto–Svojkovice	50,238–56,071 ***)	5,795	10/1991	27. 10. 1993	50,238–51,0 P 51,0–56,071	
					1. 9. 1994	50,238–51,0 L	
0508	Svojkovice–Klabava	56,071–64,231	8,198	10/1990	27. 10. 1993		
0509	Klabava–Ejovice	64,231–67,941	3,71	12/1993	26. 10. 1995		
0510/I- A	Ejovice–Černice	67,941–76,500	8,569	12. 4. 2002	15. 12. 2003	P	
					31. 8. 2004	L	
0510/III	most přes Úslavu	–	–	10/1996	1999		
0510/I- B	Černice–Útušice	76,500–79,980	3,47	09/2003	6. 10. 2006		
0510/IV	most přes Úhlavu	–	–	11/2003	6. 10. 2006		
0510/II	Útušice–Sulkov	79,980–88,378	8,398	19. 3. 2001	15. 12. 2003		
0510/V	most přes Radbuzu	–	–	1997	2000		
0511/B	Sulkov–Nýřany	88,378–93,685	5,307	13. 6. 1994	6. 11. 1997		
0511/A	Nýřany–Ostrov	93,685– 106,255	12,57	13. 6. 1994	6. 11. 1997		
0511/C	Ostrov–Benešovice	106,255– 117,744	11,489	13. 6. 1994	6. 11. 1997		
0512/A	Benešovice–Bor	117,744– 128,144	10,4	13. 6. 1994	6. 11. 1997		
0512/B	Bor–Kateřina	128,144– 143,144	15,0	13. 6. 1994	6. 11. 1997		
0512/C	Kateřina–Rozvadov	143,144– 149,614	6,47	13. 6. 1994	10. 11. 1997		
–	dálniční celní přechod Rozvadov	149,614– 150,694	1,08	04/1994	10. 11. 1997		
0513/A	hraniční úsek	150,694– 150,837	0,143	05/1995	10. 11. 1997		
0513/B	hraniční most ČSR/SRN	150,837– 150,989	0,152	05/1995	10. 11. 1997	délka části mostu ke státní hranici	
0513/C	SSÚD Rozvadov	–	–	06/1995	10. 11. 1997		

Poznámka:

*) Původní označení bylo 0505 Bavoryně–Čerhovice, od km 28,700 do km 41,200

**) Původní označení bylo 0506 Čerhovice–Mýto, od km 41,200 do km 48,600

***) Původní staničení bylo od km 48,600 do km 56,820





Pohled na západní portály tunelu Valík a most přes Úhlavu (foto Značky Praha)

D 8

Po třech letech od otevření prvního úseku na D 8 došlo v červenci 1993 ke zprovoznění další stavby, kterou se stal úsek 0801 u Prahy v délce 9,6 km (Zdiby–Úžice). Ten navazoval na poslední část Prosecké radiály dlouhou 6,05 km a uvedenou do provozu v roce 1991. Původně měla být stavba zahájena již v roce 1981, kvůli nedostatku peněz však několikrát došlo k posunu a nakonec byla zahájena až v listopadu 1990.



Křižovatka Úžice na D 8 ve stavbě





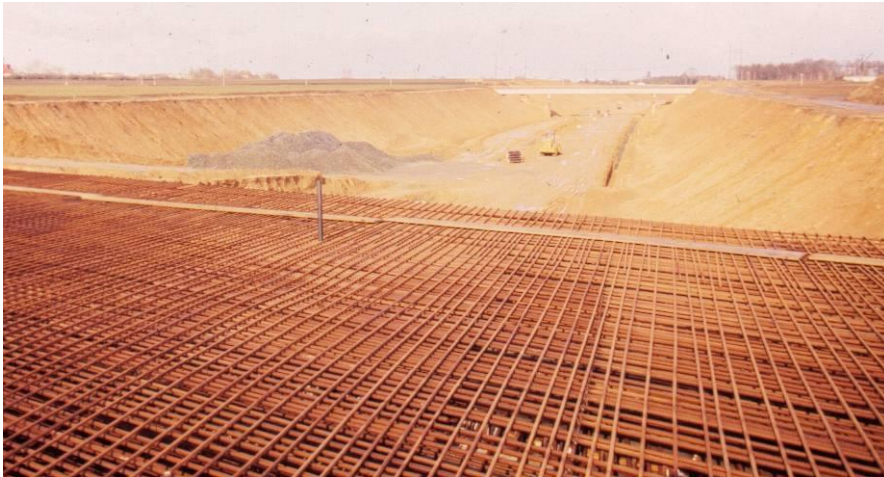
Křižovatka Úžice těsně před uvedením do provozu



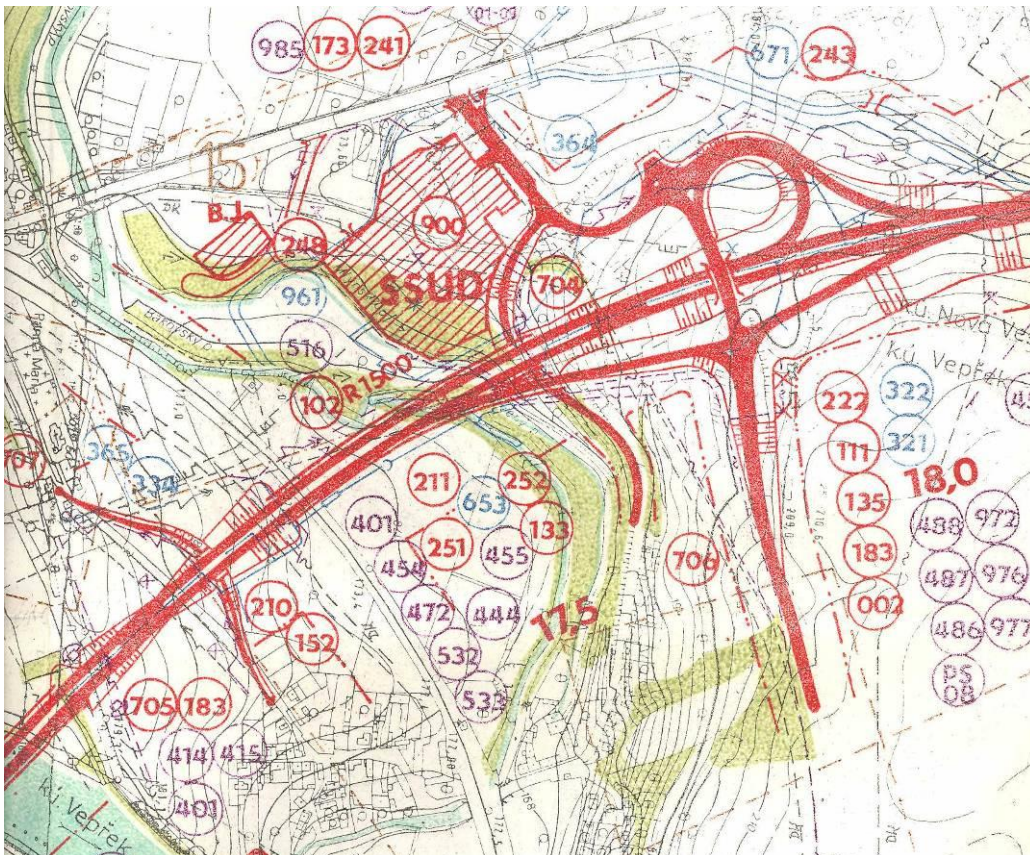
Slavnostní kolona projíždí křižovatkou Úžice při zprovoznění stavby 0801 dne 23. července 1993



Další stavba byla 0802 v úseku Úžice–Nová Ves v roce 1996, přičemž dvěma dlouhými mosty překračovala Vltavu a údolí Bakovského potoka. Most přes Vltavu má délku 527,50 m, jeho hlavní pole nad řekou má délku 125 m a provádělo se letmou betonáží. Most přes Bakovský potok, železniční trať Praha–Děčín a místní komunikaci má délku 300,80 m a jeho větší část se prováděla technologií vysouvaných lamel. Náročnou prací bylo přesunutí pěti spojených polí s celkovou délkou 90 m a hmotností 2300 t příčně o 15 m z levé poloviny mostu na pravou. Právě na mostě přes Bakovský potok, který se ve směru k Lovosicím rozděluje pro odbočení na Mělník a Novou Ves, si provozní úsek Ředitelství dálnic vymohl první použití tlumiče nárazu v ČR. Zde použitý tlumič z plechových válců se velmi osvědčil a od té doby byl mnohokrát použit i na jiných stavbách.

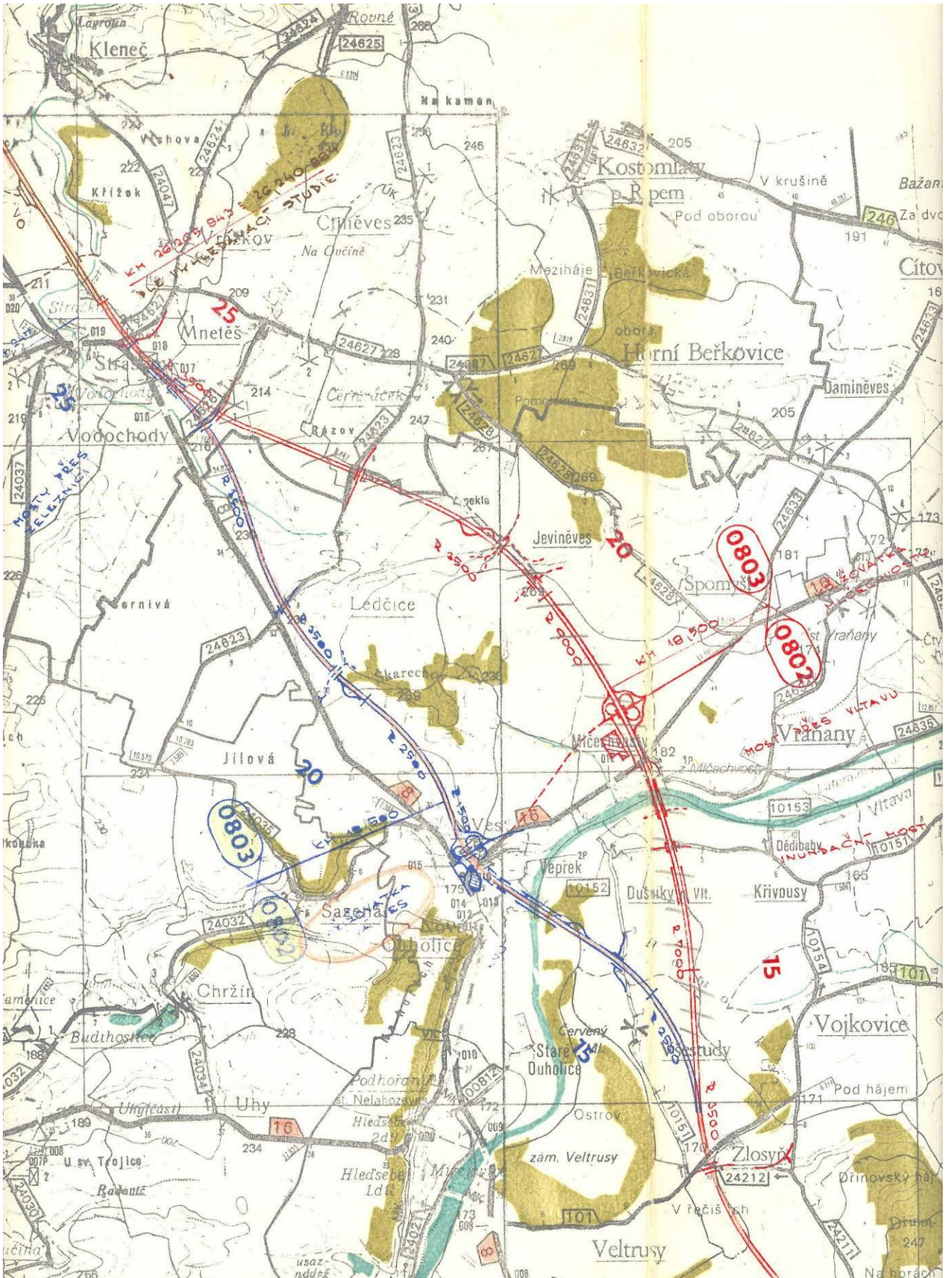


Armování nadjezdu na stavbě 0802



Výřez z projektu stavby 0802 z července 1992 s částí mostu přes Vltavu, mostem přes Bakovský potok, křižovatkou Nová Ves a SSÚD 11 na protější straně – část porovnávací studie D 8 v úseku Úžice–Straškov z května 1982 s variantami tras





Dálnici D 8 však ani nadále nebyl souzen plynulý postup. Další otevřenou stavbou se stal opět osamocený úsek Doksany–Lovosice s číslem 0804, otevřený o dva roky později. Díky tomuto úseku se podařilo zkrátit trasu mezi Doksany a Lovosicemi o 10 km a výrazně snížit množství vozidel projíždějících barokní pevností Terezín, kde vozidla v úzkých kolmo se křižujících ulicích a na úzkém 200 let starém mostě představovala velkou zátěž pro město. Součástí této stavby se stal také velký most přes Ohři a její inundační území s délkou přemostění 1169,20 m. Hlavní pole nad řekou prováděné letmou betonáží má délku 137 m. Jedná se o dosud nejdelší dálniční most v ČR. Stavba 0804 však měla i negativní dopad. Ani spojené úsilí ŘD, ministerstva dopravy a ministerstva vnitra nepřesvědčilo místní policii o nutnosti vyznačit křížení výjezdu z D 8 na starou silnici I/8 odpovídajícím způsobem. Výsledkem pak bylo množství závažných dopravních nehod.

Stavby na dálnici D 8

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího úseku uvedeného do provozu	
D 8	0801	Zdiby–Úžice	0,0–9,600	9,6	1. 11. 1990	23. 7. 1993		
	0802 a	Úžice–Nová Ves	9,600–13,200	3,6	12/1993	18.10. 1996	trasa km 9,6–13,2	
	0802 b		13,200–18,500	5,3			trasa km 13,2–18,5	
	0802 c	most přes Vltavu	–	–				
	0802 d	most přes Bakovský potok	–	–	8. 6. 1994			
	0802 e	SSÚD Nová Ves	–	–	12/1993			
	0802 f	Mlýnský potok	–	–		–		
	0803 a	Nová Ves–Doksany	18,500–34,851	16,351	26. 10. 1998	18. 6. 2001	Na konci úseku je vyrovnávací kilometr – 0,052 km	
	0803 b	4 malé dálniční mosty	–	–	v předstihu před 0803 a			
	0804 a	Doksany–Lovosice				10/1996	26. 10. 1998	35,676–48,328
							18. 6. 2001	34,851–48,328
	0804 b	most přes Ohři	–	–	07/1995	26. 10. 1998		
	0806/1	most Trmice	–	–	04/1984	09/1987		
	0806/2	most Koštov	–	–	01/1986	6. 11. 1990		
	0806/3	Řehlovice–Trmice (most Stadice a trasa dálnice)	64,690–68,865	4,175	01/1987			
	0807/I-A	Trmice–Knínice	68,865–81,109	12,244	10/2004	21. 12. 2006		
	0807/I-B	most přes tratě ČD v Trmicích	–	–	10/2004	21. 12. 2006		
	0807/I-C	most na trati ČD Ústí n. L.–Most	–	–	10/2004	21. 12. 2006		
	0807/I-D	most na trati ČD Děčín–Oldřichov	–	–	10/2004	21. 12. 2006		
	0807/II-E	most Knínice	81,109–82,774	1,665		21. 12. 2006		
0807/II-F	tunel Libouchec	82,774–84,276	1,502		21. 12. 2006			
0807/II-G	tunel Panenská	84,276–87,259	2,983	podzim 2003	21. 12. 2006			
0807/II-H	Petrovice–hraniční most	87,259–92,208	4,949		21. 12. 2006	délka úseku na hraničním mostě ke státní hranici		
0807/II-J	průzkumné štoly tunelu Panenská	–	–	2001	–	dokončeno 2002		
0807/II-K	hraniční most	–	–		21. 12. 2006			



Teprve následující stavba 0803 z roku 2001 v úseku Nová Ves–Doksany umožnila plynulou jízdu z Prahy do Lovosic na dálnici v délce 48 km. U Lovosic však dálnice opět až do dnešních dnů končí. Stavba 0803 byla první na dálnici D 8, která měla šířku zpevnění na každé polovině 11,5 m, což umožňuje při uzavírkách jedné poloviny vést provoz ve čtyřech zúžených jízdních pružích. Součástí stavby tvořil i most přes Vešinskou strouhu u Vražkova na železniční trati mezi Roudnicí nad Labem a Zlonicemi. Most je proveden technologií tenkostěnného mostního oblouku a jeho vložení do drážního tělesa, obsyp a provedení zatěžkávacích zkoušek proběhlo při drážní výluce trvající jenom 48 hodin.

Stavba 0805, která by měla propojit D 8 mezi Lovosicemi a Řehlovicemi, ve zkratce představuje osud československých i českých dálnic od roku 1938 až dodnes. Celý tah D 8 je uveden v původním usnesení vlády z roku 1963. O vzájemném propojení jednaly vlády ČSSR a NDR v letech 1968–1971, rozšířenou studii celého tahu odevzdal Vojenský projektový ústav Praha v červenci 1969. V polovině roku 1976 již byla předložena ke schválení Studie souboru staveb úseku Lovosice–státní hranice. V letech 1988–1989 došlo k aktualizaci projektového úkolu stavby 0805, v roce 1996 projektant zpracoval dokumentaci pro územní rozhodnutí. Za posledních jedenáct let došlo k několikerému dalšímu zpracování, neschválení, aktualizaci a opětovnému posuzování projektu pro územní rozhodnutí i stavební povolení s tím výsledkem, že stavba je zahájena až nyní ke konci roku 2007. Ani 44 let tak nestačilo pro projednání, schválení a výstavbu cca 16 km dlouhé části dálnice, která by výrazně pomohla několika vesnicím i městům Lovosice a Ústí nad Labem a ulehčila dopravě přes České středohoří.



Lávka pro pěší na dálnici D 8 v úseku Trmice–státní hranice

Poslední stavbu, resp. stavby na dálnici D 8 představuje úsek Trmice–státní hranice, který u Trmic navazuje na onu první postavenou stavbu 0806 z roku 1990. Jedná se o původní stavby 0807 a 0808, jež byly pro účely schvalování a výstavby přečíslovány a rozděleny na stavby 0807/1 a 0807/2 s celkem deseti částmi. Urychlení projektování stavby nastalo v roce 1996, avšak počátek výstavby se posunul až do roku 2003 a stavba se dočkala zprovoznění v prosinci 2006. Součástí stavby je několik velkých mostů a dva dálniční tunely – Libouchec a Panenská. Na stavbě 0807/1 se z dlouhých mostů nacházejí most přes tratě ČD v Trmicích v délce 1059,30 m a most přes Ždírnický potok dlouhý 439,00 m. Na stavbě 0807/2 jde pak o mosty Knínice s délkou 1071,47 m a výškou 26 metrů, most Panenská dlouhý 262,40 m, most přes Mordovu rokli dlouhý 523,00 m, most pod Špičákem o délce 355,90 m, most přes Rybný potok dlouhý 351,40 m a vysoký 53 m a nakonec hraniční most dlouhý 408,60 m a s výškou 57 m. Pravá trouba tunelu Libouchec má délku 519,75 m, levá trouba 503,95 m. Ta ještě pokračuje galerií dlouhou 166,74 m. Tunel Panenská je dosud nejdelší dálniční tunel v ČR, pravá tunelová trouba má délku 2115,70 m, levá trouba 2167,70 m. Za tunelem Panenská a navazující křižovatkou Petrovice již dálnice pokračuje po náhorní planině Krušných hor ke státní hranici. Ve staničení km 90,132 je nejvyšší bod dálnice D 8 s výškou 644,940 m nad mořem. Konec dálnice D 8 se nachází na hraničním mostě ve staničení km 92,208, kde navazuje na německou dálnici A 17.



Pravá trouba tunelu Panenská



Označení nouzového zálivu a úniková propojka mezi tunelovými troubami v tunelu Panenská, vlevo jsou dveře do rozvodny





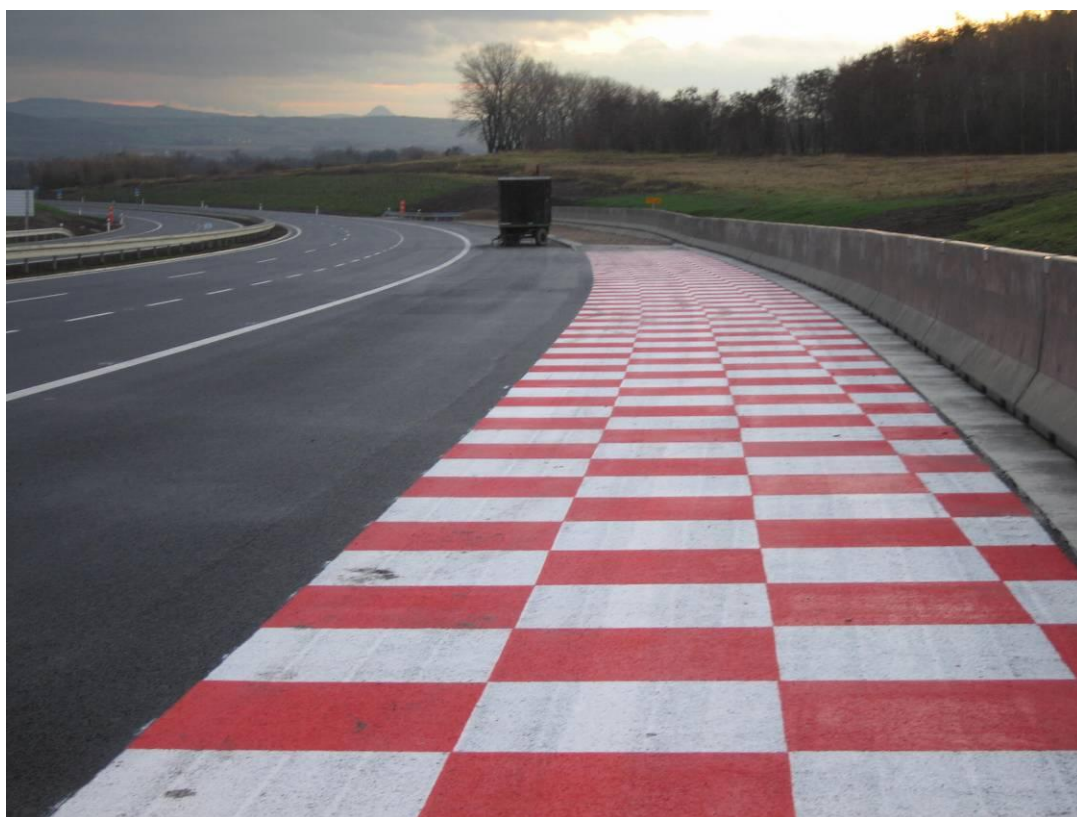
Nouzový záliv v levé troubě tunelu Panenská



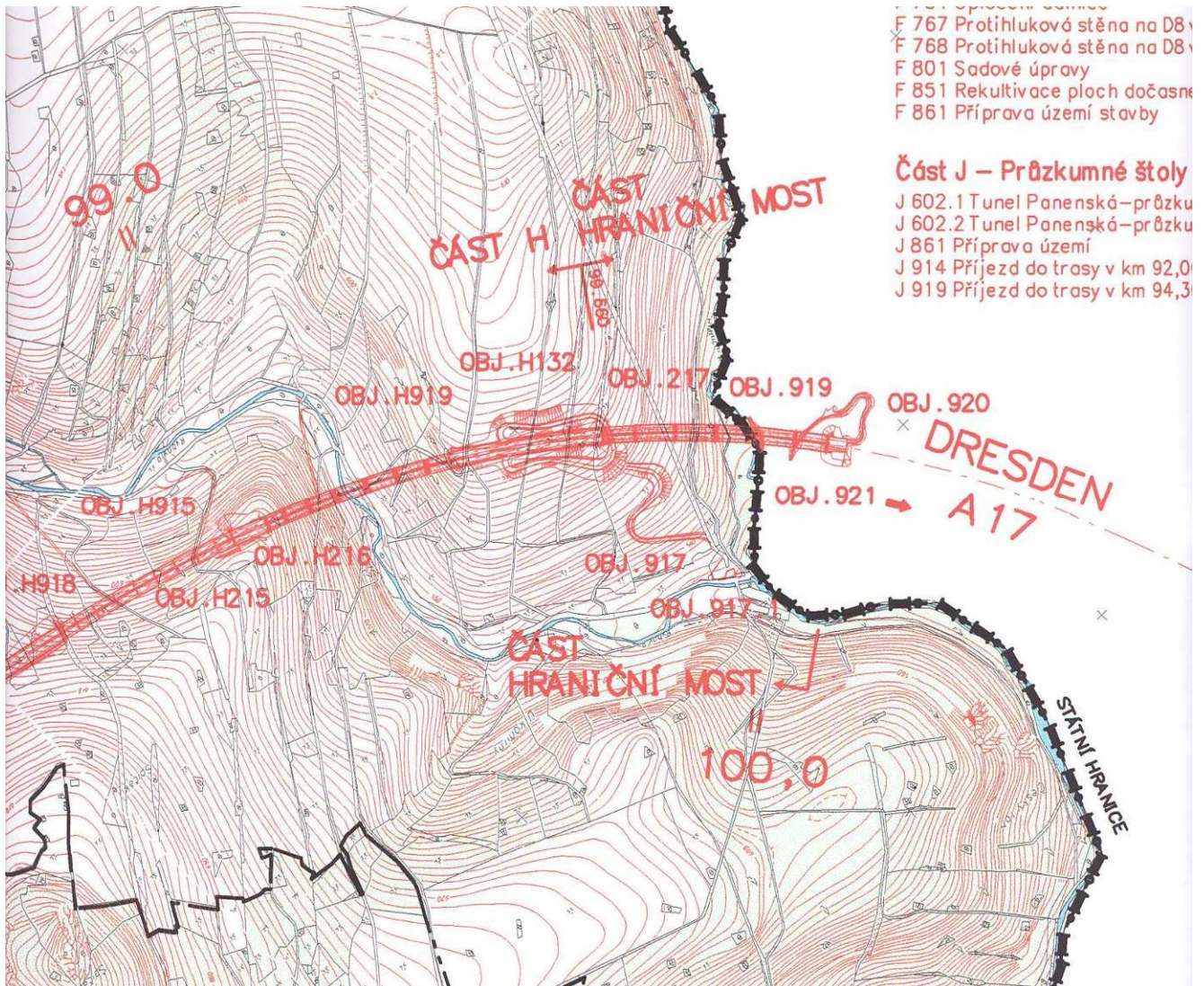
Severní portál tunelu Panenská 15. prosince 2006



Proměnné značení před severním portálem tunelu Panenská



V klesání od křižovatky Petrovice k Ústí nad Labem jsou celkem čtyři únikové zóny pro nákladní vozidla



D 11

Podobně jako u dálnice D 8 i u trasy na Hradec Králové došlo k výraznému zdržení výstavby. Na plynulé pokračování dálnice od Poděbrad si motoristé museli počkat dlouhých šestnáct let. Dne 19. prosince 2006 započal dálniční provoz na stavbách 1104 a 1105 od Libice nad Cidlinou po Sedlice. Každá stavba byla kvůli schvalování i výstavbě rozdělena na několik staveb dílčích – 1104/1 A a B, 1104/2 C až F, 1105/1 a 1105/2. Stavba 1105/2 sice projekčně končí na křižovatce Kukleny na předměstí Hradce Králové, kde kříží původní silnici I/11, ale kvůli dlouholetým problémům s výkupy pozemků fakticky dnes končí dálnice na křižovatce Sedlice. Zde je svedena přivaděčem na silnici II/333. Přivaděč tvoří polovinu budoucí silnice R 35 odbočující z dálnice D 11 ve směru na Vysoké Mýto a dále na Olomouc.

Na trase dálnice jsou dva mosty s délkou nad 200 m. Most Žiželice je dlouhý 522,40 m a most Rakousy 239,00 m. Je zde také most Olešnice s délkou přemostění 192,80. Úsek dálnice mezi km 50 až 68 se urychleně uváděl do provozu na konci roku 2005 v polovičním profilu, aby při zahájení výroby v automobilce TPCA u Kolína bylo možno alespoň částečně odvést dopravu ze stávající silnice I/11 a hlavně aby se ulehčilo městu Chlumeck nad Cidlinou. Veškerá doprava zde do té doby vedla přes náměstí a rozdělovala město na dvě poloviny.



Na stavbě 1105 také byly použity ve velké míře protioslňovací clony ve středním dělicím pásu. Na vegetaci rostoucí podél dálnic a zejména ve středním dělicím pásu jsou kladeny značné nároky. Keře musí odolat suchu, výfukovým zplodinám, vysokému množství soli v zimě i horku v letním období, kdy z okolní vozovky sálá teplo dlouho do noci. Takto náročné podmínky vydrží jen vybrané druhy keřů, jejichž odolnost je prověřena desítkami let provozu a které se používají na dálnicích v celé republice. Pouze na stavbě 1105 však tyto druhy nebyly povoleny jakožto geograficky nepůvodní rostliny. Původní druhy keřů by podmínky na dálnici nepřežily, proto pro snížení oslnění řidičů v noci bylo nutno instalovat plastové clony v délce téměř deseti kilometrů.



Clony proti oslnění u křižovatky Chýšť



Clony proti oslnění u křižovatky Pravy

Stavby na dálnici D 11

trasa	stavba	úsek (dílní úseky)	kilometr od–do provozního staničení	délka km (úseků)	zahájení stavby	vedeno do provozu	poznámka/ staničení dílního úseku uvedeného do provozu
D 11	1101	Praha–Jirny	0,0–8,320	8,32	09/1978	12. 10. 1984	
	1102	Jirny–Třebestovice	8,320–26,700	18,38	03/1980	12. 10. 1984	8,32–18,5
						19. 10. 1985	18,5–25,596
						4. 11. 1990	25,596–26,7
	1103/1	Třebestovice– Libice (část trasy)	26,700–35,300	8,6	04/1985	4. 11. 1990	
	1103/2	most přes Labe	–	–			
	1103/3	část trasy	35,300–42,000	6,7			
	1104/I-A	Libice–Dobšice	42,000–51,700	9,7	10/2004	19. 12. 2006	*)
	1104/I-B	most přes trať ČD Nymburk–Havl. Brod a most přes trať ČD Velký Osek–Hanušovice	–	–	12/2003	19. 12. 2006	*)
	1104/II-C	Dobšice–Chýšť	51,700–62,100	10,4	08/2004	19. 12. 2006	*)
	1104/II-D	most Žiželice	(59,370– 60,080)	–	08/2004	19. 12. 2006	*)
	1104/II-E	most Olešnice a most Rakousy	(62,100– 63,450)	–	08/2004	19. 12. 2006	*)
	1104/II-F	Dobšice–Chýšť	62,100–68,000	5,9	08/2004	19. 12. 2006	*)
	1105/1	Chýšť–Osičky	68,000–78,910	10,91	05/2004	19. 12. 2006	
	1105/2	Osičky–Hradec Králové	78,910–90,760	11,85	01/2005	19. 12. 2006	78,910–83,5
		*) uvedené úseky byly v předstihu částečně uvedeny do provozu v prosinci 2005, v září 2006 byly opět uzavřeny a doprava převedena na druhé poloviny; celá trasa dálnice byla slavnostně zprovozněna až 19. 12. 2006				15. 12. 2005	50,3–58,340 P 58,34–67,72 L
						09/2006	50,3–58,340 L 58,34–67,72 P

Na závěr si ještě připomeňme změny pražského sídla Ředitelství dálnic a později Ředitelství silnic a dálnic. Původní čtyři tesko baráky zařízení staveniště a později postavený pátý barák v Hodonínské ulici přestávaly na konci 80. let kapacitně vyhovovat. U některých baráků již také byl znát věk. Došlo tedy k postavení zcela nové budovy v ulici Na Pankráci č. 56, kam se podnik přestěhoval v roce 1992. Původní areál ovšem zůstal, došlo jen k demolici jednoho nejvíce poškozeného baráku. Při nárůstu pracovníků ŘD v polovině 90. let přestala kapacitně stačit i nová budova, a tak se provozní úsek v prosinci 1995 vrátil do ulice Hodonínská do pátého baráku, odkud před třemi lety odešel. Zde v idylickém prostředí plném zeleně zůstal dalších devět let. Mezitím se změnila organizace podniku. Z Ředitelství dálnic Praha se sloučením v roce 1997 stalo Ředitelství silnic a dálnic. Pracovníci původního Ředitelství silnic ovšem nadále sídlili v Čimicích. Ještě později se osazenstvo v budově na Pankráci rozdělilo na Závod Praha a Generální ředitelství a budova opět nestačila. Navíc bylo nutno vyřešit další sídlo skupiny pro silnice. V prosinci 2004 se proto Generální ředitelství včetně provozního úseku a úseku výstavby silnic přestěhovalo do zcela nové pronajaté budovy v ulici Čerčanská č. 12, která je jen několik set metrů vzdálena od původního sídla v Hodonínské ulici. V budově na Pankráci zůstali pracovníci Závodu Praha a areál Hodonínská od té doby zůstal prázdný.

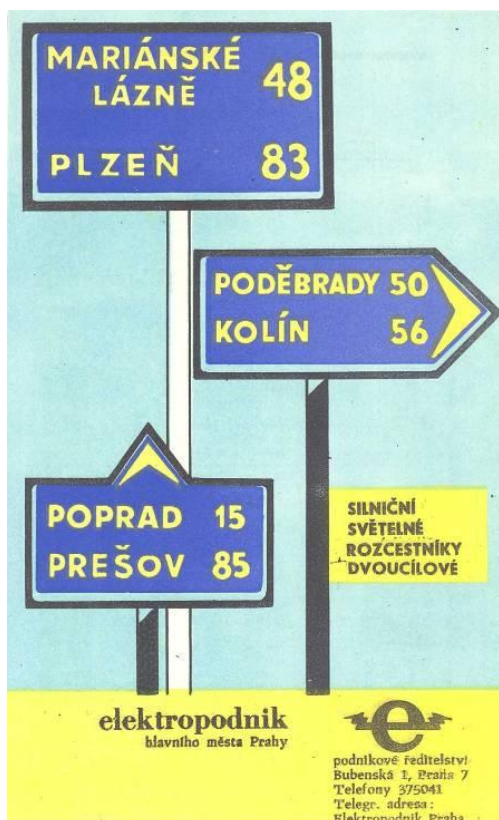




Dopravní značení na dálnicích

Od doby prvního úseku dálnice došlo k obrovskému nárůstu kvality používaných materiálů i ke změně technologií provádění prací při výstavbě i údržbě. Není možné popsat všechny oblasti od zemních prací přes vozovky, mosty, vegetační výsadby až po zimní údržbu. Podívejme se tedy v krátkosti alespoň na vývoj v oboru dopravního značení dálnic.

V době výstavby prvních úseků dálnice určovala pravidla silničního provozu a vzhled dopravních značek vyhláška č. 80/1966 Sb. Podle této vyhlášky měly svislé dopravní značky používané pro orientační dopravní značení modrý podklad a žluté písmo a orámování. Vodorovné značení se používalo pouze bílé. V té době byla skladba vozového parku na silniční síti výrazně jiná než dnes. Jízdní kola, motocykly, potahové vozy a předválečné automobily s nízkou konstrukční rychlostí tvořily velkou část používaných vozidel. Dálnice představovala nejen stavebně, ale i provozně zcela nový typ komunikace. Byl na ní zakázán provoz chodců a nemotorových vozidel, hnaní zvířat, provoz mopedů, pásových a kolopásových vozidel a vozidel, která na rovině nemohla dosáhnout rychlosti nad 50 km/h. Pro na první pohled jasné odlišení dálnice od jiných komunikací bylo rozhodnuto o jiné barvě dálničních svislých a vodorovných značek.



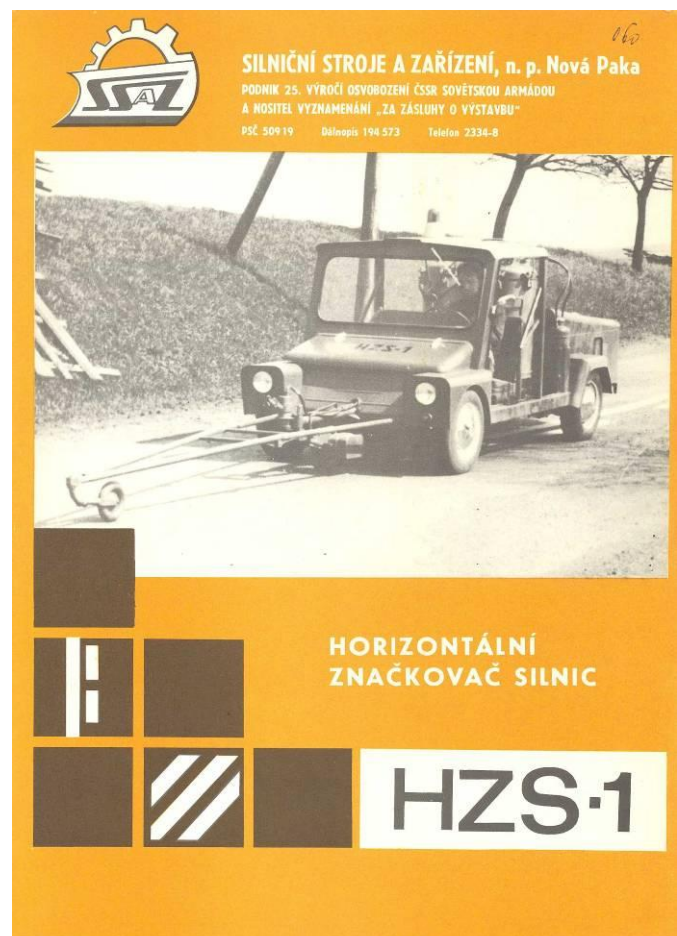
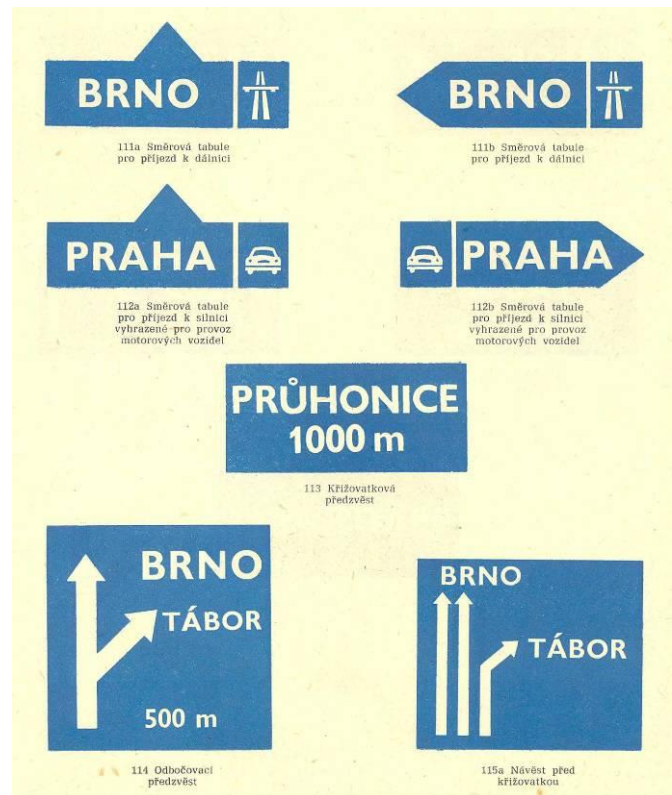
Těsně před uvedením prvního úseku dálnice do provozu v roce 1971 vyšla ve Sbírce zákonů vyhláška č. 42, kterou se měnila a doplňovala vyhláška č. 80. Nová vyhláška kromě některých úprav stávajících pravidel silničního provozu stanovila tehdy zcela nová pravidla provozu na dálnici a vzhled značek na dálnicích. Svislé orientační dopravní značky měly sice stále modrý podklad, ale písmo, symboly a orámování byly bílé. To platilo i pro směrové tabule označující příjezd k dálnici a k silnici vyhrazené pro provoz motorových vozidel. O barvě vodorovného značení se sice vyhláška nezmiňovala, ale veškeré vodorovné značení na dálnicích mělo žlutou barvu. Formálně tuto odlišnost zřejmě stanovily až Pokyny pro dopravní značení na dálnicích a silnicích podobné povahy, které schválil náměstek ministra dopravy 8. listopadu a tiskem vyšly v roce 1972. Dělicí čáry mezi průběžnými jízdními pruhy měly kadenci 6/6 m, 6/9 m nebo 9/9 m (čára/mezera), čáry oddělující odbočovací a připojovací pruhy měly kadenci 3/3 m. Pouze tehdy, když se z křižovatky nebo odpočívky najíždělo bez připojovacího pruhu přímo do průběžného pruhu, značilo se toto místo čarou s kadencí 1,5/1,5 m.

V době před zprovozněním prvního úseku dálnice se pro vodorovné značení na silnicích v ČSSR používaly chlorkaučkové barvy Zebrapren (výrobce Matador Bratislava) a Strama (z východního Německa). Barev však byl kritický nedostatek a nedařilo se ani řádně označit trasy silnic určené jako ukázkou pro mezinárodní Silniční kongres konaný v Praze v roce 1971. Proto žlutá barva pro vodorovné značení dálnice byla dovezena od firem Battista a Stolle (italsko-rakouské uskupení) a pokládala ji firma Silnice KNV Praha, závod Značky, značkovačem firmy Mamut, který byl také dovezen ze zahraničí. V dalších letech se podařilo zajistit dodávku žluté barvy Strama.

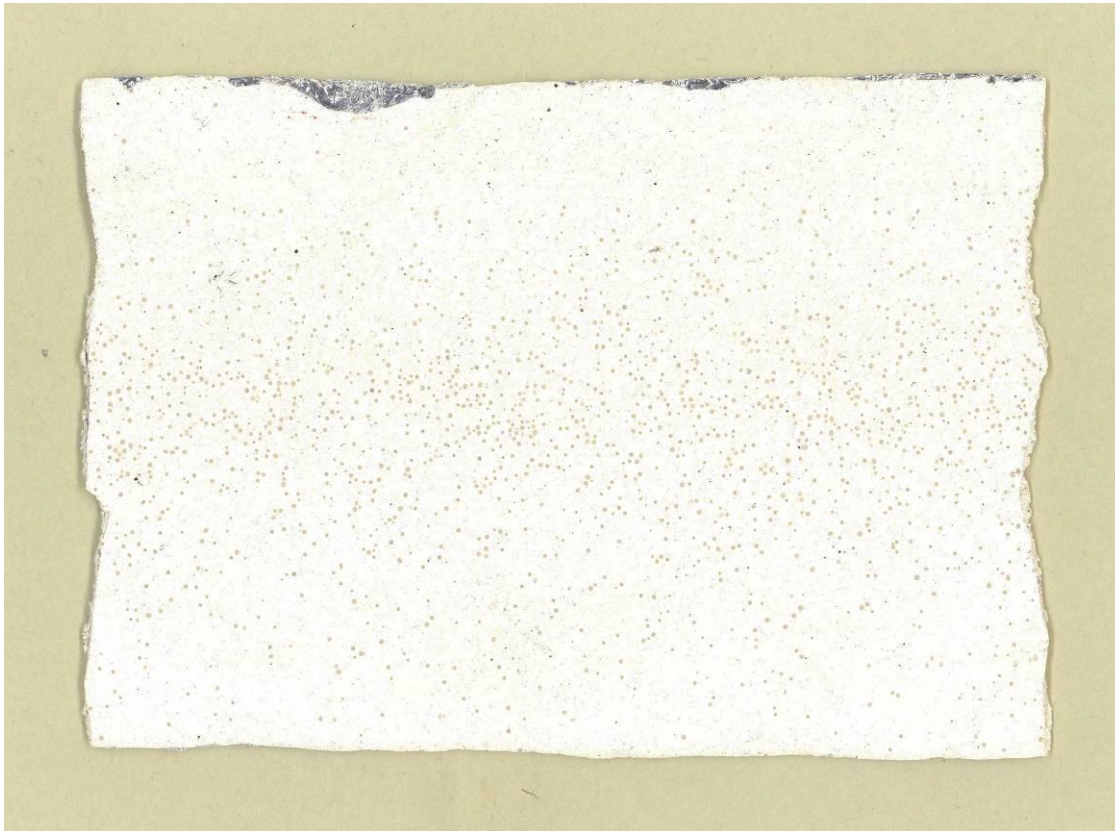


Žluté značení měly pouze první dva úseky dálnice u Prahy a Brna, a to ještě jen krátkou dobu. Již v březnu 1973 napsalo Federální ministerstvo dopravy na ŘD Praha, že v rámci další novelizace vyhlášky č. 80/1966 se předpokládá převzetí zásad pro dopravní značení dle Vídeňské úmluvy, zejména pokud jde o barvu vodorovného značení. Veškeré značení mělo být nadále bílé se dvěma výjimkami – modrá barva měla označovat místa se stáním povoleným nebo omezeným, žlutá barva se zakázaným stáním nebo zastavením. Proto se další značení na dálnicích již mělo dělat bílé a dodaná nebo objednaná žlutá barva se směla použít do vyčerpání zásob. Úsek dálnice Kývalka–Velká Bíteš zprovozněn v roce 1973 tak již měl vodorovné značení bílé, zatímco stavba 001 (II. SJM) v Praze zprovozněná v tomtéž roce ještě značení žluté. Současně se značením nového úseku u Brna byl přeznačen na bílou i již provozovaný úsek Kývalka–Brno. Úsek mezi Prahou a Mirošovicemi byl přeznačován bílou barvou v letech 1974 až 1975.

Dodavatelsky, podnikem Silnice KNV Praha, se první úseky dálnic značily jen krátce. V roce 1973 již ŘD Praha poprvé provádělo značení samo na úseku SSÚD Mirošovice, o rok později pak i na úseku SSÚD Popůvky. K tomu účelu se používal horizontální značkovač silnic HZS 1 od firmy SSaZ Nová Paka doplněný hubicí na posyp balotinou vyrobenou u ŘD svépomocí jako zlepšovací návrh. Značkovač si střediska vzájemně půjčovala a používal se i k nástřikům svodidel a drobných ocelových prvků na trase dálnice. Balotinu pro posyp tehdy vyráběly Jablonecké sklárny Tanvald.



Od roku 1976 se náhradou za německou barvu Strama kromě Zebraprenu začala používat i barva Signit vyráběná podnikem Barvy a laky Praha. Oba domácí materiály měly nižší kvalitu a značení bylo nutno obnovovat nejméně jednou ročně. Životnost tehdejších barev na dálnici s velmi malou hustotou provozu byla nejvýše sedm měsíců. Tloušťka nástřiku v suchém stavu byla předepsána 250 až 300 mikronů. V roce 1978 nebo 1979 položily KNV Silnice Praha na dálnici mezi Prahou a Čestlicemi poprvé nový dvousložkový materiál Sadurit z výroby Spolku pro chemickou a hutní výrobu v Ústí nad Labem (Spolchemie), značilo se dovezeným strojem firmy Degussa. V oněch prvních letech se zkoušely i jiné zahraniční materiály, avšak kvůli devizové náročnosti k větším dodávkám nedošlo. Útlum dodávek materiálů Strama a Sadurit ze stejných důvodů způsobil pokles kvality značení, neboť se nadále používaly jen Signit a Zebrapren.



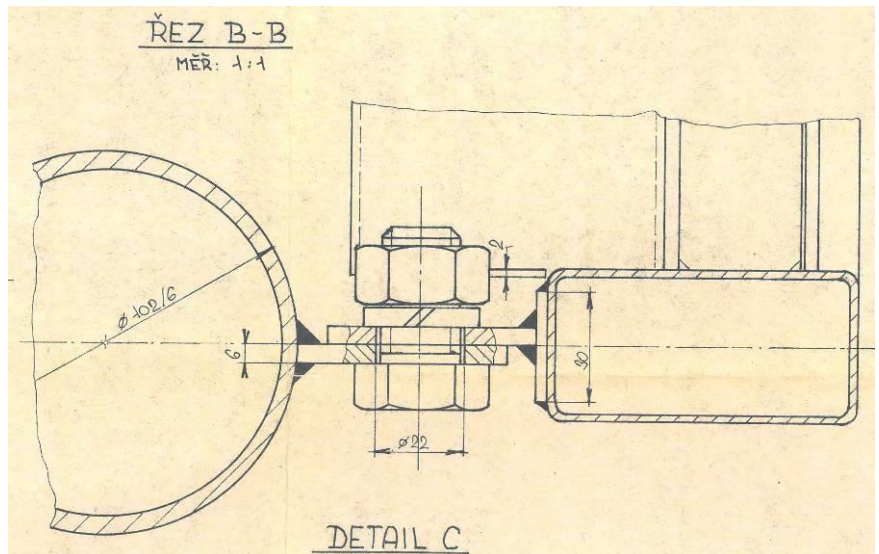
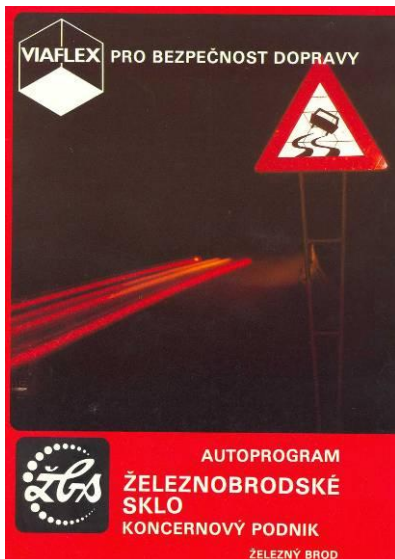
Vzorek vodorovného značení z materiálu Sadurit z roku 1974 dochovaný v archivu provozního úseku ŘD Praha

Velkoplošné svislé značky se v začátcích vyráběly z plechových tabulí šroubovaných na rám z úhelníků nebo jechlů. Modrá plocha se stříkala syntetickou barvou v odstínu 4550 (modř návěstní), symboly a orámování se lepily z folie československé výroby Triflex, vyráběné národním podnikem Silnice KNV Praha, závod Značky. Folie se sice vyráběla v různých barvách, měla ale hrubý povrch z nekryté balotiny, takže nešlo lepit více vrstev folie na sebe. Modrá plocha se tak v noci na větší vzdálenost jevila jako černá. Jednotlivé druhy značek měly jednotnou velikost, v případě více údajů bylo nutno zmenšit velikost písma. Později začal na dálnice dodávat dopravní značky i slovenský podnik Turčan Martin také s folií Triflex. Malé značky se vyráběly stejnou technologií. Později se používaly i značky, jejichž vysoce reflexní plocha sestávala z malých kousků plastových odrazek vyskládaných na podkladním plechu a krytých čirým plexisklem. U těchto značek vyráběných firmou Železnobrodské sklo se při vysokých teplotách plexisklo vyboulilo, takže někdy se jednotlivé díly odrazek uvnitř sesypaly jak v kaleidoskopu. Proto se kryt i podklad značky dodatečně šroubovaly k sobě. Všechny malé značky na dálnici se již tehdy vyráběly ve zvětšeném provedení. Jen v malé míře se používaly značky s dováženou reflexní folií od firmy 3M.



Lakované značky postupem doby tmavly

vpravo dole – Výřez z výkresu typové konstrukce velkoplošných značek zpracovaný provozním úsekem ŘD v roce 1980 podle vzoru z podniku Turčanu Martin



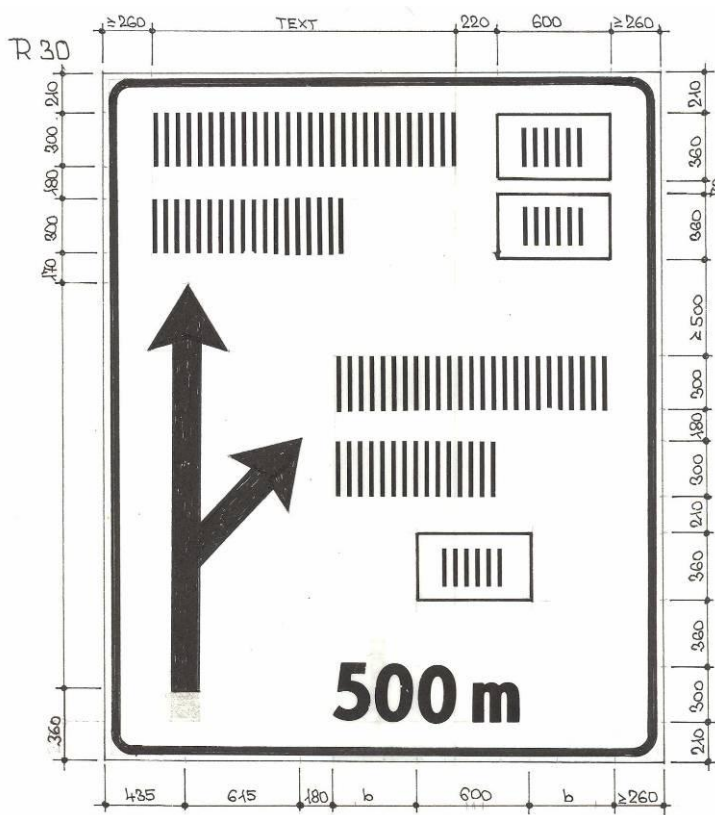
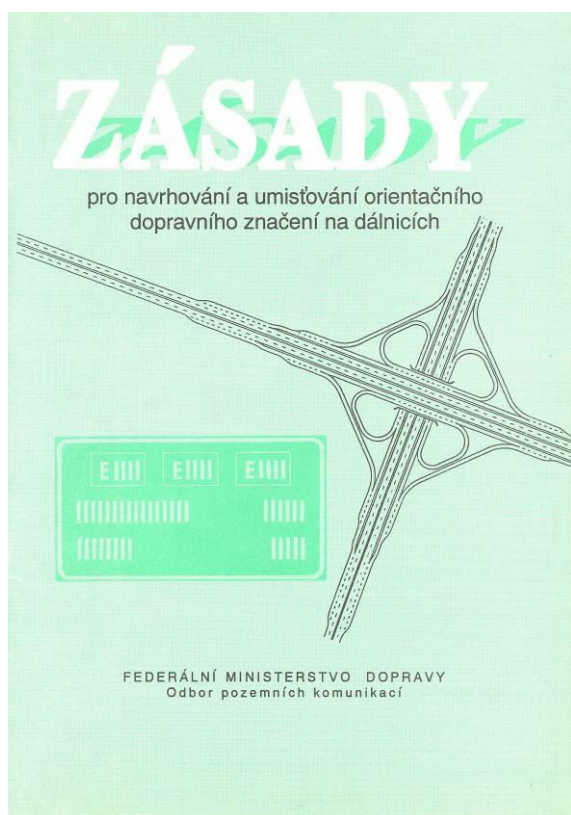
Vyhláška č. 42/1971 Sb. také umožňovala na dálnici neomezenou rychlost jízdy. Nejednalo se ovšem o dnešní populismus a snahu získat pro sebe co nejvíce výhod. Tehdy jezdilo po dálnici mnohem méně vozidel a se značně nižší konstrukční rychlostí. Dobový tisk například upozorňoval, že „ne každé vozidlo je schopné jet deset minut rychlostí nad 120 km za hodinu“ a že za týden provozu prvního úseku z Prahy do Mirošovic sice nebyla žádná dopravní nehoda, ale již tucet automobilů mělo vážnější poruchu motoru kvůli vysoké jízdě rychlosti. Nesmíme ani zapomenout, že tehdy bylo podstatně účinnější vymáhání práva než dnes.

V roce 1975 vyšla vyhláška č. 100, kterou se opět změnila pravidla silničního provozu a některé dopravní značky. Vyhláška ponechala dvojí barevné provedení orientačních značek – na silnicích žlutomodré, na dálnicích bílomodré. Barvy vodorovného značení byly změněny, jak je popsáno výše. Metodické pokyny Dopravní značení na pozemních komunikacích vydané v roce 1977 v návaznosti na vyhlášku č. 100 stanovily, že na dálnici se podélné přerušované čáry mezi jízdními pruhy provádějí v kadenci 6/12 m. Připojovací a odbočovací pruhy se začaly jednotně značit kadenčí 1,5/1,5 m. Trvalo ovšem dlouho, než bylo značení dálnice kompletně změněno. Nejdéle odolávala jižní Morava, kde na dálnici D 2 došlo ke změně až ve druhé polovině 80. let. V té době se stále značilo hlavně chlorkaučukovými barvami Signit, Zebrapren a Zebrakryl, v menší míře se používal dvousložkový materiál Sadurit. Ke značení se používaly dva značkovače Hofmann H 33D zakoupené v roce 1979 a přidělené na SSÚD s rozšířenou činností Bernartice a Chrlice. Značkovač v Chrlicích se používal ještě



v roce 2006, tedy dlouhých 27 let. V roce 1984 ještě došlo k nákupu dvou značkovačů HZS 3 na podvozku Avia pro tatáž střediska. Oba značkovače jsou dosud funkční.

Výraznou změnu ve svislém značení přinesla vyhláška č. 99/1989 Sb., která na dálnicích zavedla zelené značky místo modrých. Zpočátku to přineslo značné problémy, protože o připravované změně nebyli dostatečně informováni výrobci ani správci dálnice. Teprve v roce 1990 došlo ke změně normy ČSN 01 8020 na dopravní značky a nedlouho po tom zpracoval provozní úsek ŘD první specializovanou příručku pro orientační dopravní značení na dálnici. Podle této příručky se pak vyráběly značky, které v letech 1991 až 1994 nahradily původní. Po krátkou dobu se ještě vyráběly značky již v nové grafice a v nových barvách, ale původní konstrukce a lakované. Brzy se však na dálnici objevily zcela nové značky. Od roku 1991 se tak dálniční značky od tehdejších značek na silniční síti odlišovaly v několika směrech. Poprvé u nás měly v takovém počtu značky celoplošný retroreflexní povrch složený z více vrstev folie. Podklad tvořila folie třídy 1 (dle dnešního značení), písmo, symboly a orámování folie třídy 2. Všechny folie dodala firma 3M. Další změnu znamenalo zcela jiné grafické řešení značky. Značky již neměly normou přesně daný jednotný rozměr, ale každá značka byla jinak velký originál složený ze základních skladebných prvků, kdy se vše odvíjelo z výšky písma. Systém byl převzat z Německa. Písmo zůstalo původní československé, tedy Univerzal grotesk tučný a Univerzal grotesk úzký tučný (na Slovensku se toto písmo používá dodnes). Až s další změnou ČSN 01 8020 v červenci 1995 se začalo používat písmo dle německé normy DIN 1451, které se používá dodnes. V prvních letech vznikaly výkresy grafického řešení značek na provozním úseku ŘD na rýsovacím prkně s pomocí suchých obtisků Propisot, pak byly předávány výrobcům pro výrobu. Pro obměnu značení na tříbarevný systém zpracoval provozní úsek zcela novou koncepci značení cílů, která se s drobnými úpravami a doplňky používá dodnes.



První detailní zásady pro orientační dopravní značení a zároveň vzorové listy pro velkoplošné značky zpracované provozním úsekem v roce 1990





Návrh značky vytvořený Propisotem v srpnu 1990 ještě před Vydáním Zásad, avšak již s jednotnou výškou písma na značce



nahore – Původní grafika s jednotnou velikostí značek a různou výškou písma dle obsahu se na ostatních komunikacích objevovala až do poloviny 90. let

dole – Porovnání noční viditelnosti starých lakovaných a nových foliových značek v roce 1991





Na dálnicích v Čechách použité písmo Univerzal grotesk tučný



Porovnání původní konstrukce lakovaných značek v rámu a nové lamelové konstrukce, první nové značky na D 1 byly osazeny na křižovatce Ostředek v červenci 1992 a některé z nich vydržely až do listopadu 2007



Na Moravě se v začátcích používalo také písmo Helvetica



Obrovskou změnu znamenalo i použití protahovaných lamel z hliníkové slitiny pro nosnou konstrukci velkoplošných značek. Lamely se původně vyráběly v hliníkárně v Žiaru nad Hronom. Použití lamel výrazně zrychlilo výrobu, přepravu i montáž. Český lamelový systém vznikl kombinací systému švýcarského, švédského a francouzského. Zde se česká a slovenská cesta začaly rozcházet, neboť na Slovensku byl přijat německý konstrukční systém. Později se provoznímu úseku ŘD podařilo zavést podle francouzského vzoru použití hliníku i na všechny ostatní značky. Bohužel, toto moderní a trvanlivé řešení bylo nutno po pár letech opustit a vrátit se zpět k oceli. Důvodem byl do té doby nepředstavitelný nárůst krádeží značek, který u hliníkových prvků trvá dodnes.

Při změně orientačního značení se také více začaly používat portály a poloportály. Dnes užívaný systém vznikl na provozním úseku úpravou francouzských portálů. V té době dodávala portály pro dálnice firma SSŽ závod 8.



První portálová konstrukce na D 1 byla osazena na odpočívce Naháč u křižovatky Hvězdovice v roce 1992

V neposlední řadě je nutné uvést i změnu v označování křižovatek. Po studiu různých systémů značení v jiných zemích bylo provozním úsekem ŘD zavedeno číslování křižovatek dle průběžného staničení doplněné slovem EXIT. Systém byl převzat z USA a má výhody před systémem německým. Také došlo ke zrušení značek umístěných 250 m před začátkem odbočovacího pruhu, které se počtem šipek lišily od značek vzdálených 500 m.





První třípruhový úsek na dálnici D 1 po změně modrých orientačních značek na zelené v první polovině 90. let



Typ značek zrušený na dálnicích v roce 1990

dole – Současná grafika orientačních značek, dvojitý poloportál je chráněn tlumičem nárazu



Ve vodorovném značení nastala větší změna až v roce 1992. Tehdy byly některé úseky dálnice přeznačeny profilovaným značením systému Spotflex dánské firmy Superfos. Zkušební úsek značení položila firma již v květnu 1988. Profilované a později i strukturální značení z dvousložkového plastu se ve všech směrech osvědčilo a bylo na provozovaných dálnicích od té doby stále více používáno. Na nových stavbách pak bylo povinné. V první polovině 90. let došlo ke zkušební pokládce dopravních knoflíků (tzv. kočičích očí) od firmy Stimsonite na dálnici D 1. Knoflíky se vcelku osvědčily a začaly se používat ve velkém měřítku, pouze se později místo lepených pro vyšší životnost při zimní údržbě začaly používat knoflíky zapuštěné.



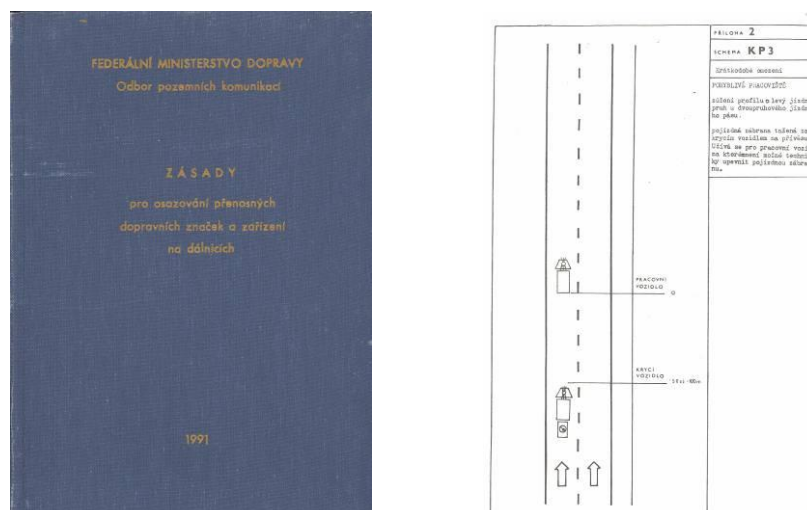
Pokusná pokládka profilovaného značení na křižovatce Mirošovice v roce 1988



Zapuštěné dopravní knoflíky spolehlivě odolávají sněhovým radlicím při zimní údržbě. Na mostech se bílé knoflíky doplňují modrými pro upozornění na místo, které může v zimě namrznat.

Provoz na dálnici má jiný charakter než na běžné silnici, také dosahované rychlosti jsou vyšší. To klade značné nároky na kvalitu jak pevně osazeného dopravního značení, tak na značení přenosné. U Ředitelství dálnic Praha již 9. července 1971 vznikla Úřední pomůcka č. 9 – Směrnice pro používání svislých dopravních značek při údržbě, opravách a nehodách na dálnici. Text směrnice, byť má pouhých pět stran, i zásady šesti přiložených schémat značení jsou velmi moderní a do značné míry dodnes platné. Při úpravě schémat na dnes užívané značky by tato směrnice mohla v zásadě nahradit dnes používané technické podmínky TP 66 pro přechodné značení.

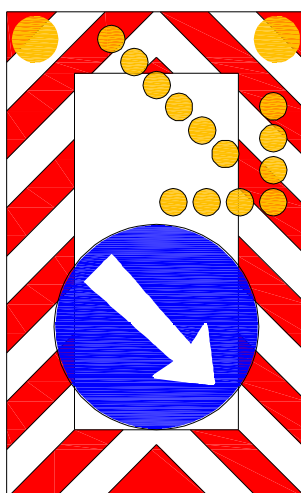
Přechodné značení zaznamenalo velikou změnu v roce 1993. Tehdy se poprvé na dálnicích objevily žluté folie pro vodorovné značení, vodící desky, výstražná světla nového provedení a další dnes běžné prvky. Došlo k tomu při uzavírce jedné poloviny dálnice D 1 v úseku Všechromy–Mirošovice, kdy se na šest kilometrů dlouhém úseku poprvé jezdilo ve čtyřech jízdních pruzích po jedné polovině při současném fyzickém oddělení protisměrných pruhů. Značení pro uzavírku vyprojektovanou provozním úsekem ŘD dodala německá firma Schönlein a instalovala je za pomoci SSÚD 1. Systém přechodného značení byl do značné míry převzat z německé směrnice, později provozní úsek zpracoval vlastní předpis pro přechodné značení. Z tohoto předpisu vycházejí dnešní podmínky TP 66.



Za dosud poslední velký zlom ve vývoji kvality a provedení dopravního značení lze považovat rok 1997, kdy byla zprovozněna dálnice D 5 mezi Plzní a Rozvadovem. Tehdy došlo ke změně retroreflexní folie na všech svislých značkách a začala se povinně používat folie dnešní třídy 3 na celé ploše značek. Vodorovné značení bylo důsledně provedeno profilované a strukturální, dopravní knoflíky se použily na volné trase zapuštěné, pouze na mostech lepené. Došlo i k prvnímu použití proměnných dopravních značek na dálnicích, které vyvinula firma Značky Praha s použitím technologie LED. V roce 1997 dosažená úroveň dopravního značení dodnes představuje s jenom drobnými změnami standard ŘSD a špičku v dopravním značení na silniční síti. Z hlediska kvality, použitých prvků a materiálů je značení na dálnicích plně srovnatelné se značením v okolních zemích a v některých směrech je dokonce převyšuje.

Poslední legislativní změna nastala na dálnicích v souvislosti s vyhláškou č. 30/2001 Sb., která nahradila název EXIT u čísla křižovatky grafickým symbolem, zrušila pojmenování křižovatek a zavedla červenobílé označení dálnic. V letech 2006 a 2007 tak muselo být upraveno či zcela vyměněno mnoho značek, aniž byly na konci technické životnosti.

Od začátku své činnosti v roce 1971 do dnešní doby provozní úsek dálnic sám zpracoval či se podílel na zpracování většiny předpisů v oblasti dopravního značení. Dosud posledním předpisem je příručka s novými schémata pro používání výstražných vozíků, jimiž se zvyšuje bezpečnost pracovníků údržby i řidičů.

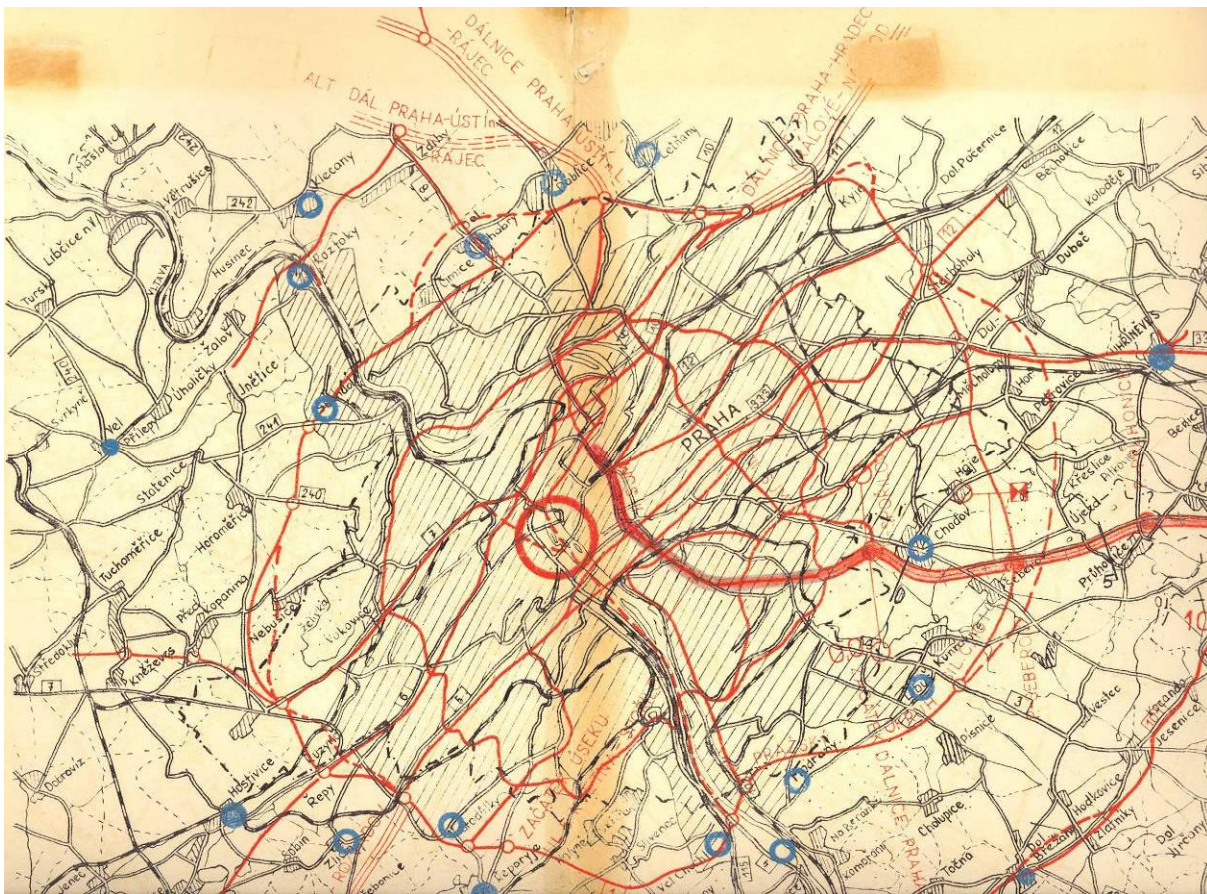




Pražské spojky dálnic

Při popisu výstavby počátečních úseků dálnic u Prahy je vždy uvedena i zmínka o výstavbě navazujícího úseku komunikací v Praze. Podívejme se krátce na ně blíže a na funkci jejich i dalších úseků pro spojení dálnic skrz Prahu. Jedná se však skutečně jen o velmi stručný popis a jen o úseky zajišťující napojení dálnic a tranzitní vedení dopravy Prahou, neboť podrobnější popis vývoje hlavních komunikací v Praze by zabral větší část této publikace.

Po skončení druhé světové války byl sice počet obyvatel v Praze zhruba stejný jako před válkou, brzy však výrazně rostla vnitroměstská doprava a ulice se začaly značně zaplňovat. Od poloviny padesátých let se dopravní odborníci zabývali možnostmi řešení, až v roce 1959 vznikl Návrh komplexního dopravního řešení. Ten se stal závaznou součástí Směrného územního plánu hlavního města Prahy z roku 1964. Základní komunikační osy tvořila spojení sever–jih a západ–východ. Vznikl roštový systém městských autodrah sestávající ze tří severojižních magistrál, dvou západovýchodních tangent, doplněný jihovýchodním polookruhem. Uvnitř roštu měl vzniknout vnitřní (novoměstský okruh). Dopracování celého systému probíhalo na konci 60. let.



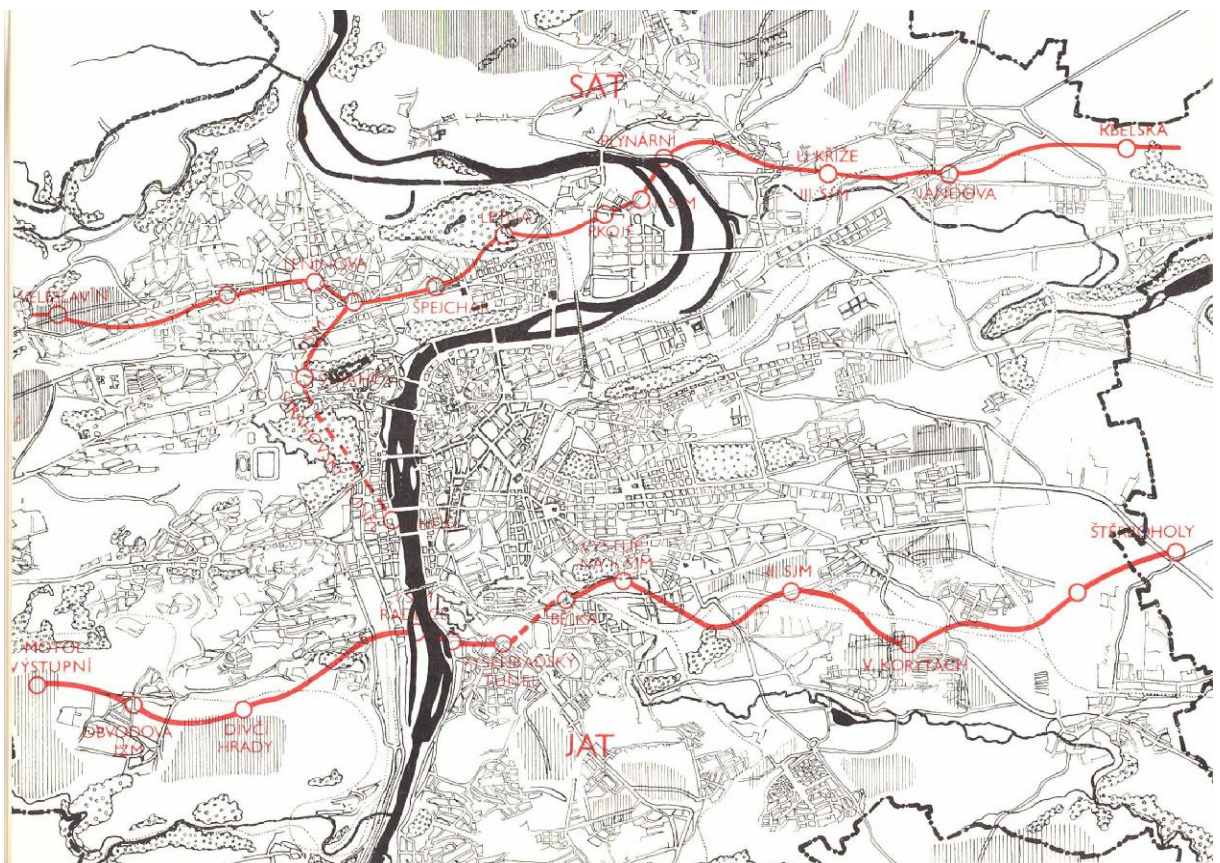
Pražské okruhy, hlavní komunikace a zaústění dálnic do Prahy dle Investiční studie výstavby dálnice Praha–Jihlava–Brno–Bratislava z roku 1966, vpravo dole je částečně vidět aglomerační okruh

První severojižní magistrála (I. SJM) měla vést po levém břehu Vltavy. Vycházela ze silnice I/4, na Smíchově křižovala Jižní automobilovou tangentu, mezi Andělem a Strahovem vedla Strahovským tunelem a mezi Prašným mostem a Špejcharem se napojovala na Severní automobilovou tangentu. Druhá severojižní magistrála (II. SJM) vycházela z dálnice D 1 v místě jejího začátku a zároveň křižení s Jihovýchodním polookruhem (dnešní křižovatka Roztyly na Jižní spoje) a vedla přes Pankrác,



pokračovala mostem Klementa Gottwalda přes nuselské údolí, kolem Národního muzea, nádraží Střed, přes Hlávkův most, most Barikádníků, Vychovatelnu a Libereckou ulicí až na křižovatku se Střelničnou ulicí. Zde měla navazovat dálnice D 8. Třetí severojižní magistrála (III. SJM) měla odbočovat z dálnice D 1 na Spořilově, ve Vršovicích u Edenu by křížila Jižní automobilovou tangentu, vedla přes Strašnice, Žižkov, Vysočany a v Libni nedaleko křižovatky ulic Prosecká a Zenklova by se napojila na Severní automobilovou tangentu.

Jižní automobilová tangenta (JAT) měla vést z dálnice D 5 přes Jihozápadní město, radlickým údolím na Smíchov, přes Vltavu a dále údolím Botiče na Vršovice, Záběhlice a Strašnice do Štěrbohol, kde by se napojovala na komunikace od východu. Přechod přes Vltavu existoval ve dvou variantách – s podolským mostem a výtoňským mostem. Součástí obou variant byl nový Vyšehradský tunel. I propojení na II. SJM existovalo ve dvou variantách. Severní automobilová tangenta (SAT) by vedla z Veleslavína přes Střešovice, Dejvice, Bubeneč, Letnou, Holešovice, Libeň, Vysočany do prostoru Kbel.



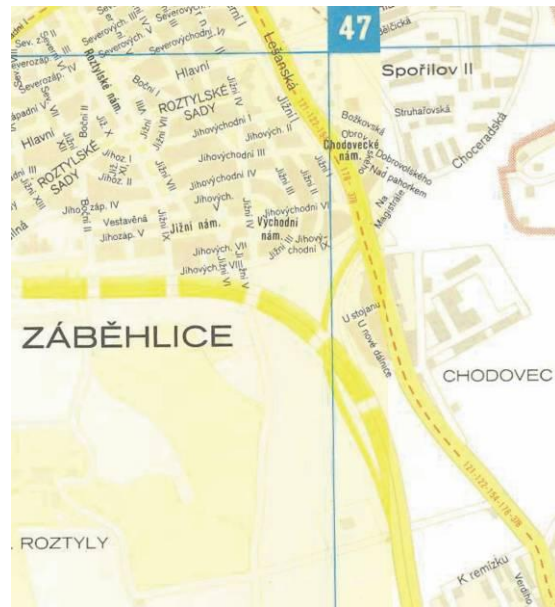
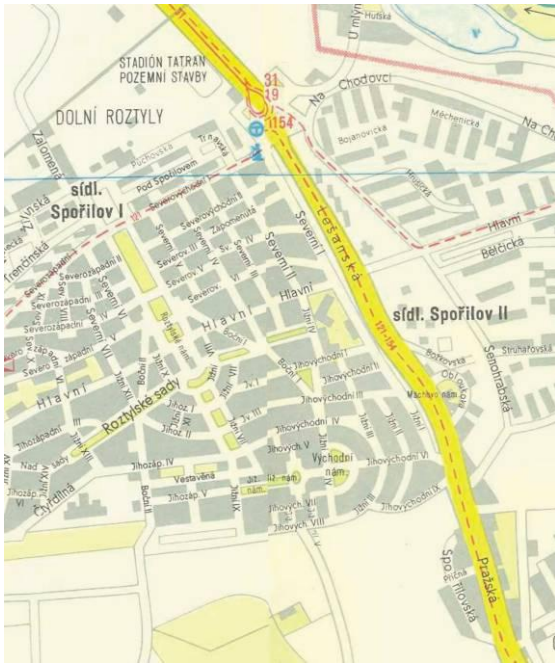
Severní a jižní automobilová tangenta s I. severojižní magistrálou (převzato z publikace PÚDIS 10 let)

První se začala stavět II. SJM, která vlastně byla vyprojektována zhruba v trase předpokládané již od dvacátých let. V letech 1958 až 1962 došlo k rekonstrukci a rozšíření Hlávkova mostu. V roce 1965 pak začala stavba mostu Klementa Gottwalda. Další úsek magistrály se nacházel na druhé straně Prahy. V letech 1966 až 1968 se stavěl úsek Vychovatelna–Severní město, který provizorně začínal u tzv. Heydrichovy zatáčky a končil křižovatkou s ulicí Střelničnou. Stavba tohoto úseku souvisela s mohutnou výstavbou sídlišť na Severním městě.

Výstavba II. SJM pokračovala s výstavbou dálnice. V roce 1967 začalo Ředitelství dálnic stavět stavbu dálnice s číslem 001 v úseku od km 0,0 dálnice přes Kačerov po zaústění do ulice 5. května. Stavba 001 se v té době již označovala jako II. SJM a současný kilometr 0,000 dálnice D 1 byl přesunut od původního (starého) Spořilova do místa spojení s III. SJM, tedy dnešní Spořilovskou spojkou. Vraťme

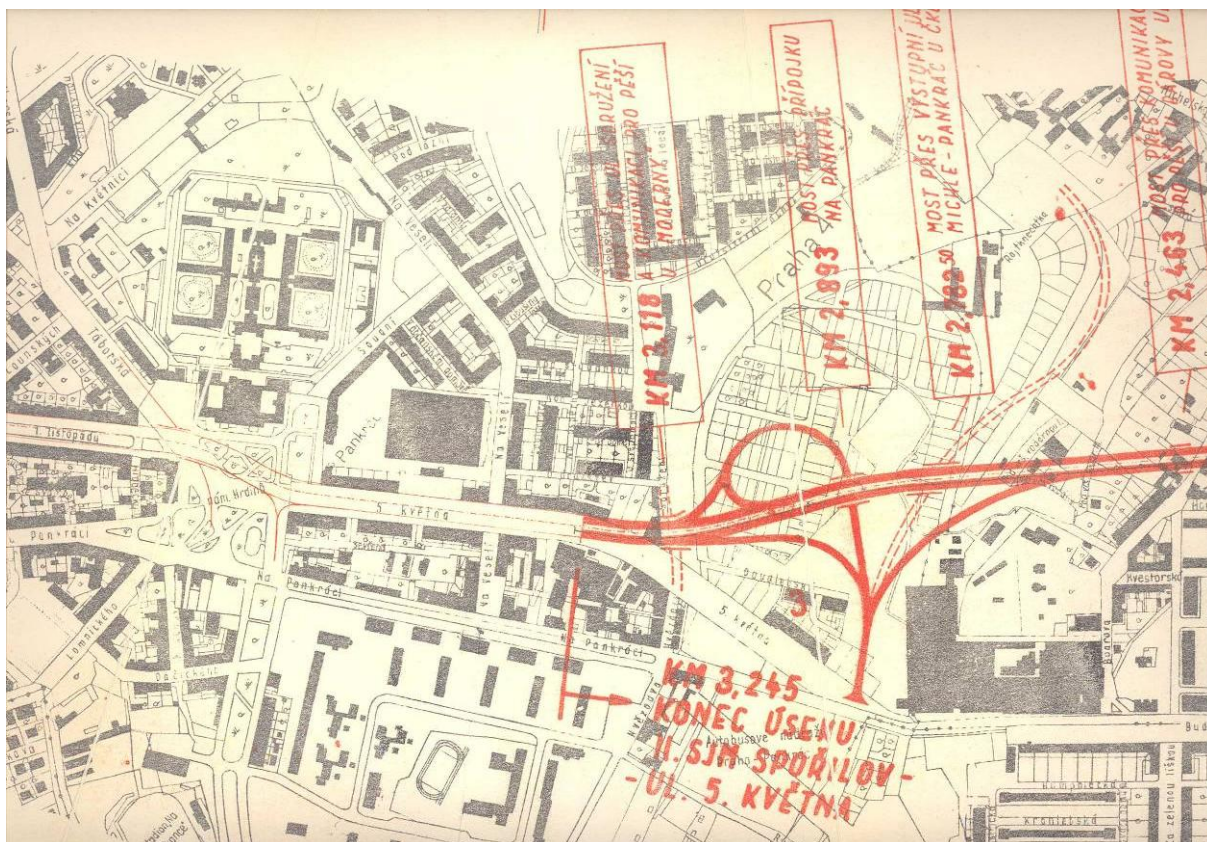


se ovšem k pražské výstavbě. Navazující úsek II. SJM na stavbu 001 byl zván Dálnice D 1–křižovatka Rumunská a měl délku 2,5 km. Uvedení do provozu se dočkal současně se stavbou 001 a mostem Klementa Gottwalda v roce 1973. Zdržení bylo způsobeno mimo jiné i výstavbou metra, jak je uvedeno v jedné z předchozích kapitol. Při zprovoznění stavby 001 ale ještě nebyla dokončena křižovatka Roztyly, takže autobusové garáže Kačerov, dokončené roku 1966, měly provizorní připojení. Křižovatka připojující na II. SJM garáže a Starý Spořilov byla částečně zprovozněna v roce 1974 nebo 1975. Dalšího doplnění se dočkala v roce 1982, dodnes však některé její větve nejsou postaveny.



Tři etapy vývoje začátku dálnice D 1 v Praze. První obrázek pochází z roku 1967, druhý z roku 1973 ještě před zprovozněním II. SJM. Třetí obrázek zachycuje stav v roce 1979 před zprovozněním Jižní spojky (vlevo je vidět plánovaná křižovatka Roztyly) a Spořilovské spojky, která se dnes nachází mezi ulicemi Lešanská a Senohrabská (všechny obrázky převzaty z plánů Prahy vydaných národním podnikem Kartografie Praha)





Obrázek ukazuje začátek stavby 001 dálnice se zaústěním nové trasy II. SJM do ulice 5. května. V tomto místě se přímo v trase nacházel dům zvaný Moderna s železobetonovým skeletem, který bylo nutno odstřílet.



Trasa II. SJM vede dole bývalou ulicí 1. listopadu (nyní 5. května) a přechází na Nuselský most. Vlevo dole je budova pražského závodu Ředitelství silnic a dálnic. Tento snímek i všechny ostatní letecké snímky v této kapitole byly pořizeny v první polovině 90. let





Nuselský most (foto Pavel Kopečný)



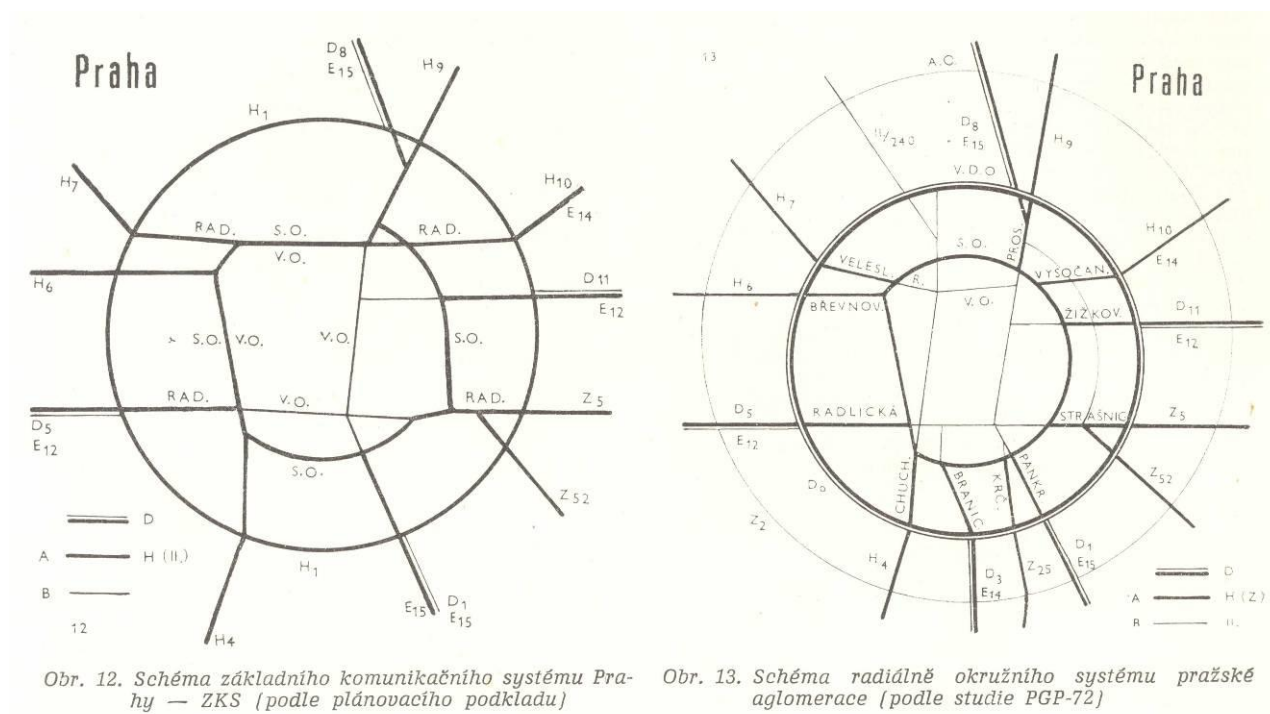
Zaústění II. SJM z Nuselského mostu na Karlově do ulic Sokolské a Legerovy si vynutilo demolici celého areálu dětské nemocnice



Trasa magistrály při průchodu kolem horního konce Václavského náměstí obklíčila budovy Národního muzea, Federálního shromáždění a Smetanova divadla



Uvedené úseky představují vše, co bylo postaveno z II. SJM v její původní podobě. Na konci 60. let současně s dopracováním roštové koncepce zároveň začaly vznikat pochybnosti o její správnosti. Systém by po svém dokončení přivedl do těsné blízkosti centra statisíce vozidel, přičemž asi z 60 % by se jednalo o tranzitní dopravu. Začaly vznikat různé studie zaobírající se radiálně okružním systémem komunikací. Mělo být dosaženo odvedení dálkové a okružní dopravy od centra, organizace a regulace vstupu a výstupu osobní i nákladní dopravy do města a rozptylu vozidel do vnitřní sítě. Studie uspořádání sítě pražských rychlostních komunikací v radiálně okružní soustavě zpracovaná v roce 1972 PGP a ÚDI prokázala nevhodnost návrhu roštové koncepce a nutnost vzniku středního městského okruhu.

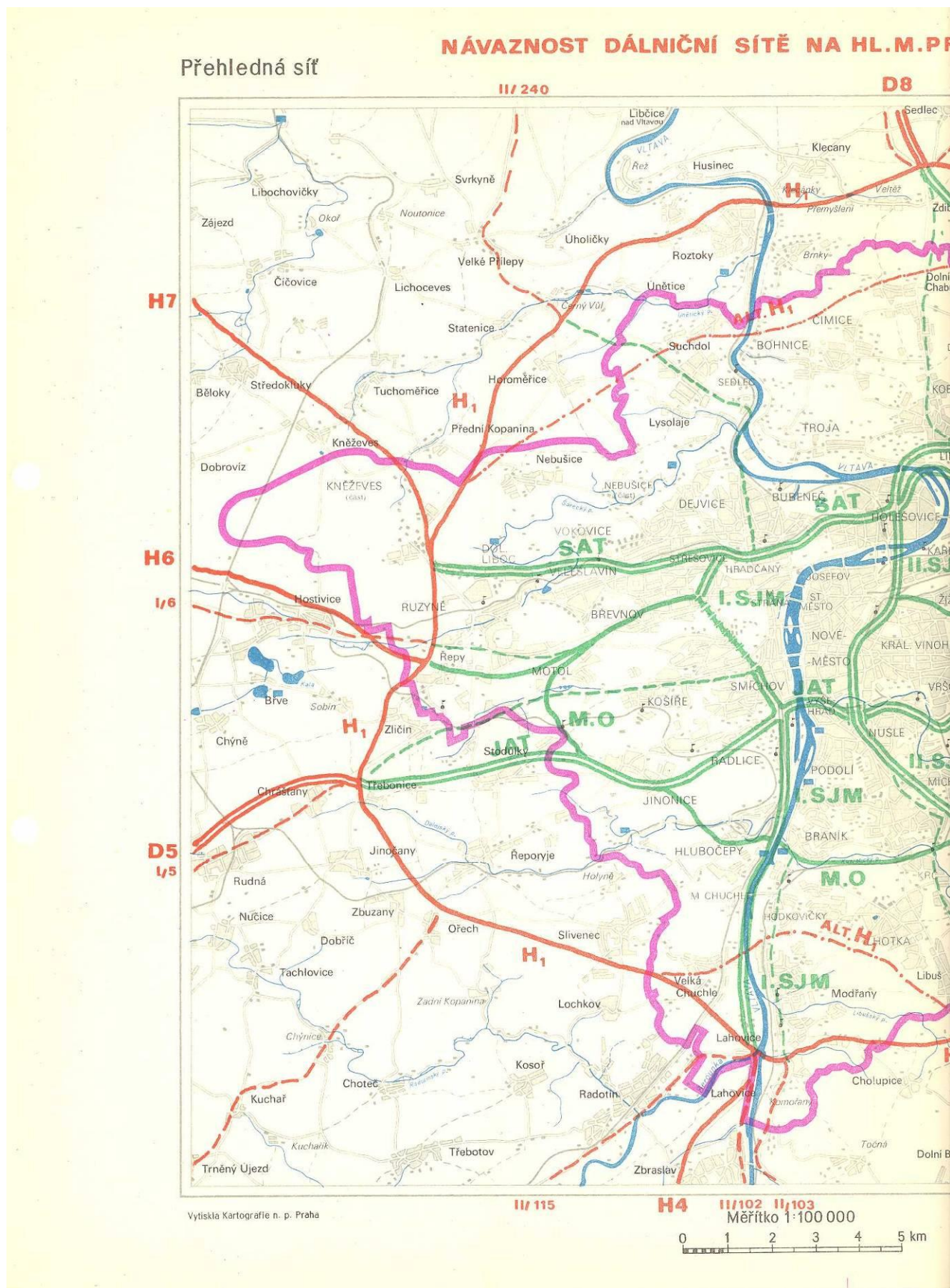


(převzato z článku M. Lady Komunikační okruhy – záchrana měst před automobilovou dopravou, Silniční obzor č. 9, 1974)

V roce 1973 vznikl Plánovací podklad přípravy a výstavby základního komunikačního systému Prahy. Jednalo se o společnou práci Generálního ředitelství Výstavby hlavního města Prahy, Ústavu dopravního inženýrství, Útvaru hlavního architekta, odboru dopravy Národního výboru hl. m. Prahy a Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb. Podklad schválila vláda ČSR v lednu 1974.

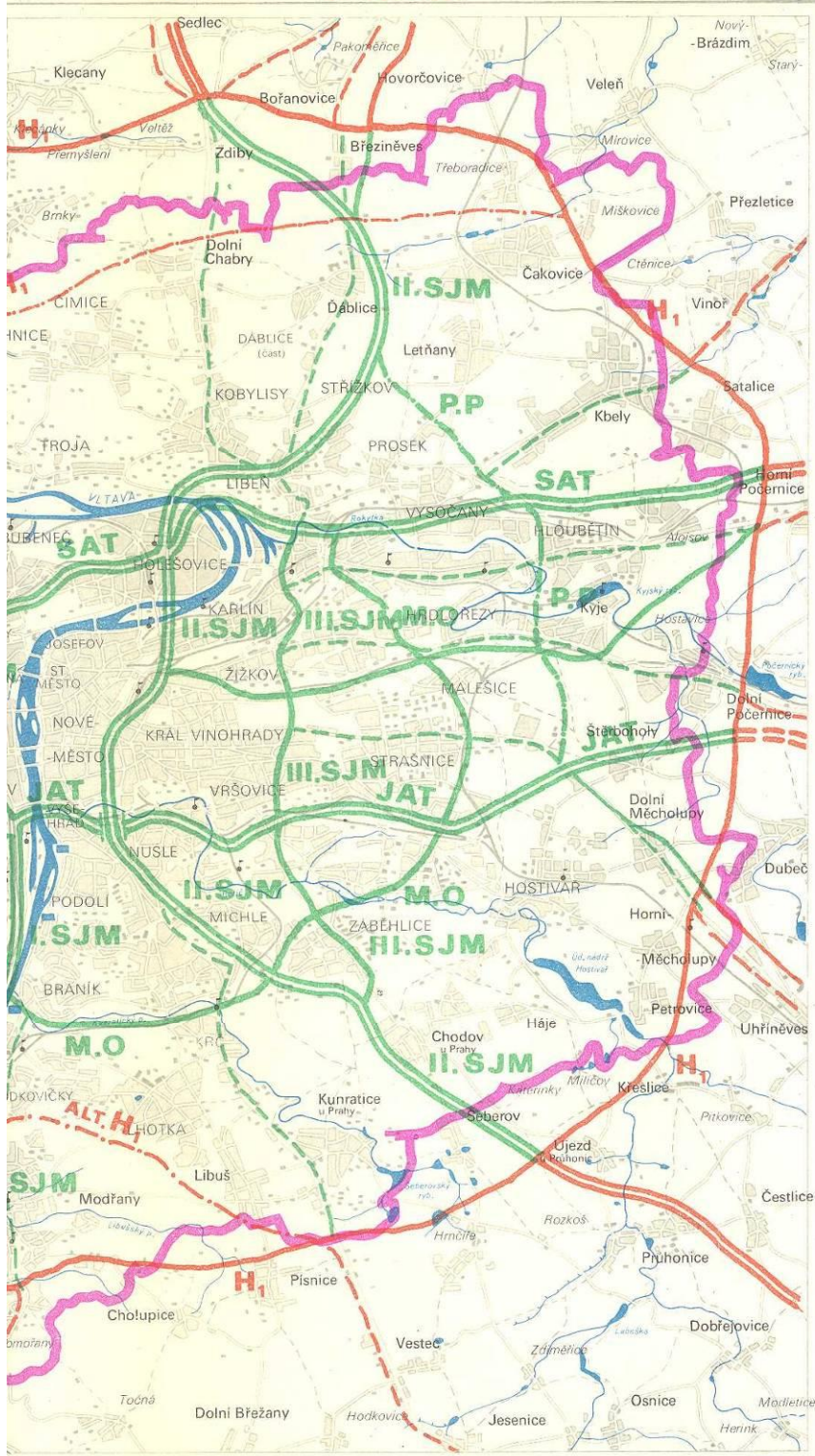
na dalších dvou stranách: Situace návaznosti dálniční sítě na hl. m. Prahu zpracovaná Ředitelstvím dálnic Praha v roce 1971 (převzato z materiálu Informativní údaje o československých dálnicích)





ŘEDITELSTVÍ NA HL.M.PRAHU

D8 1/9 II/243 H9



VYSVĚTLIVKY :

- D DÁLNIČE
- H (Z) ŠILNIČNÍ VYBRANÉ SÍTĚ
- H₁ SILNIČNÍ OKRUH
- H₁ ALTERNATIVA
- VEDLEJŠÍ SÍŤ
- SÍŤ MĚSTSKÝCH RYCHLOSTNÍCH KOMUNIKACÍ
- P.P PRŮMYSLOVÝ POLOOKRUH
- SÍŤ MĚSTSKÝCH KOMUNIKACÍ
- SJM SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLA
- SAT SEVERNÍ AUTOMOBILOVÁ TANGENTA
- JAT JIŽNÍ AUTOMOBILOVÁ TANGENTA
- M.O MĚSTSKÝ OKRUH

1:100 000
3 4 5 km

Z 25





Pohled na trasu II. SJM od Národního muzea kolem Hlavního nádraží k Hlávkovu mostu

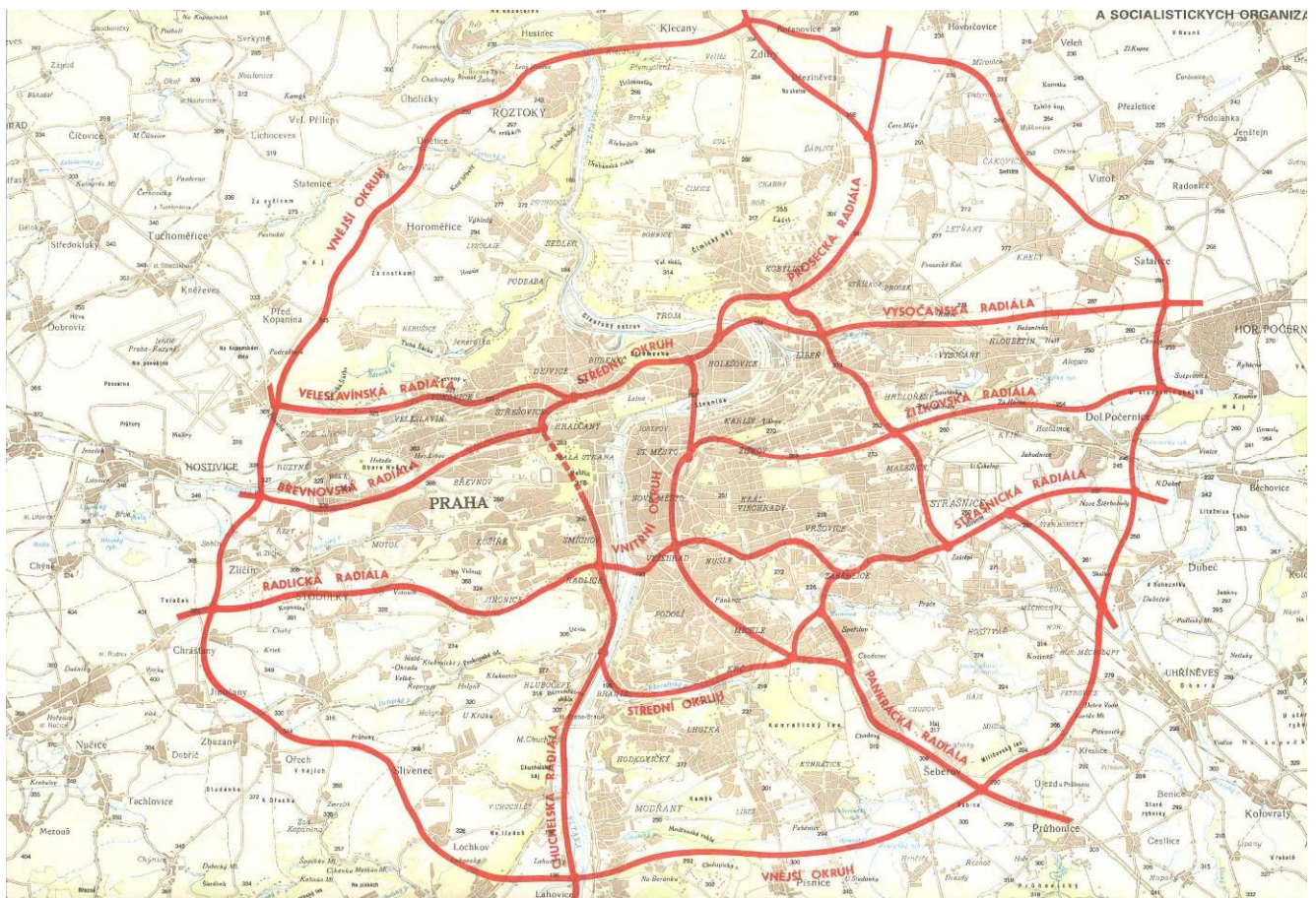
Základní komunikační systém (ZKS, později převzato hovorovější ZÁKOS) se skládal ze soustavy devíti rychlostních radiál, tří okruhů a čtyř spojek projektovaných důsledně s mimoúrovňovými křižovatkami a čtyřmi až šesti pruhy. Jednalo se o:

- **Prosecká radiála:** vedla v trase křižovatka Zdiby na vnějším okruhu, Letňany, Prosek, Vychovatelna, křižovatka Plynární na středním okruhu. Navazovala na D 8 a silnici H 9 od České Lípy.
- **Vysočanská radiála:** vedla v trase křižovatka Satalice na vnějším okruhu, Hloubětín, Vysočany, křižovatka U Kříže na středním okruhu. Navazovala na H 10 od Mladé Boleslavi.
- **Žižkovská radiála:** vedla v trase křižovatka Počernice na vnějším okruhu, Kyje, Malešice, Žižkov, křižovatka Hlavní nádraží na vnitřním okruhu. Navazovala na D 11.
- **Strašnická radiála:** vedla v trase křižovatka Nová Dubeč na vnějším okruhu, Štěrboholy, Strašnice, Vršovice, Nusle, křižovatka Otakarova na vnitřním okruhu. Navazovala na silnici Z 5 od Pardubic a napojovala se na ni také Z 52 od Kostelce nad Černými Lesy.
- **Pankrácká radiála:** vedla v trase křižovatka Šeberov na vnějším okruhu, Chodov, Spořilov, Michle, Pankrác, křižovatka Pankrác na vnitřním okruhu. Navazovala na D 1.
- **Chuchelská radiála:** vedla v trase křižovatka Lahovičky na vnějším okruhu, Lahovičky, Chuchle, křižovatka Barrandov na středním okruhu. Navazovala na H 4 od Strakonice.
- **Radlická radiála:** vedla v trase křižovatka Třebonice na vnějším okruhu, Stodůlky, Radlice, křižovatka Radlice na středním okruhu. Navazovala na D 5.
- **Břevnovská radiála:** vedla v trase křižovatka Řepy na vnějším okruhu, Řepy, Bílá Hora, Břevnov, křižovatka Pohořelec na středním okruhu. Navazovala na H 6 od Karlových Varů.
- **Veleslavínská radiála:** vedla v trase křižovatka Ruzyně na vnějším okruhu, Liboc, Veleslavín, Vokovice, Dejvice, křižovatka Prašný most na středním okruhu. Navazovala na H 7 od Chomutova.



- **Vnější okruh (Silniční okruh H 1):** Vedl po okraji souvisle zastavěného území, propojoval dálnice a radiály, sloužil pro převedení veškeré tranzitní dopravy, rozvedení zdrojové a cílové dopravy města a pro některé městské tangenciální vztahy.
- **Střední okruh (Městský okruh):** Měl být základním okruhem v městské komunikační síti a měl se i stát základem regulačního prstence se záchytnými parkovišti. Těžká doprava neměla mít přístup dovnitř tohoto okruhu.
- **Vnitřní okruh (Novoměstský okruh):** Vedl po obvodu centrální části města a zároveň památkové rezervace. V severní a západní části peážoval se středním okruhem.
- **Spojka Pankrácké radiály** s městským okruhem mezi křižovatkami Chodovec a Spořilov.
- **Spojka Prosecké radiály** s městským okruhem mezi křižovatkami Vychovatelna a U Kříže.
- **Spojka silnice H 9** na Proseckou radiálu mezi křižovatkami Březiněves a Ďáblice.
- **Spojka silnice Z 52** na Strašnickou radiálu mezi křižovatkami Měcholupy a Štěrboholy.

Celkem se mělo jednat o asi 200 km komunikací a je samozřejmé, že se předpokládala výstavba po etapách. Nešlo však o zcela okružní systém, nýbrž zůstaly zde zbytky roštového systému. Proto mělo dojít ke snížení funkce vnitřního okruhu i komunikací uvnitř něj na funkční třídu B – sběrnou podle normy pro místní komunikace. Již tehdy se také vyskytly diskuse, zda by vnější okruh uvažovaný jako rychlostní silnice R neměl být minimálně v jihozápadní, jihovýchodní a severovýchodní části budován jako dálnice. Také se předpokládal ještě 4. okruh – velký aglomerační okruh spojující větší obce Středočeského kraje, avšak bez průjezdu jimi, ve vzdálenosti asi 20 km od středu Prahy. V osmdesátých letech došlo k doplnění ZKS o magistrály hostivařskou a krčskou a o tři dočasné úseky – Průmyslový polookruh (PPO), ulici Komarovova (dnešní Švehlova) a Výstupní barrandovskou komunikaci.



Plán Základního komunikačního systému z roku 1977 (převzato z publikace PÚDIS 10 let)



V první etapě budování ZKS byly souvisle stavěny základní komunikační osy sever–jih a západ–východ. Pokud se zaměříme na směr sever–jih, tedy na trasu původní II. SJM, měl místo ní vzniknout městský kapacitní automobilový průtah, který by spojil dálnici D 1 s D 8. V systému ZKS by průtah plnil od D 1 přes Šeberov a Roztyly až po křižovatku Pankrác funkci Pankrácké radiály. Šlo právě o úsek dokončený v roce 1973. Mezi křižovatkami Pankrác a Plynární (v trase Rumunská, Hlavní nádraží a Hlávkův most) by měl průtah funkci východního úseku vnitřního okruhu, od křižovatky Plynární po Severní město funkci Prosecké radiály. Uvedenou část vnitřního okruhu se podařilo zprovoznit v roce 1978, severní předmostí Hlávkova mostu v roce 1982. Kompletní prosecká radiála začala sloužit řidičům až v roce 1991. Nové stavby dálnice a radiály nahradily původní čtyřpruhový výpad z Prahy na sever postavený v úseku Kobylisy–Dolní Chabry–Zdiby–Stará pošta, s jehož vznikem uvažoval již Státní silniční plán z roku 1955.

Trasa západ–východ se začala stavět v roce 1977, kdy byla zahájena stavba vnějšího okruhu v úseku Slivenec–Třebonice. Prostřednictvím dočasného úseku ZKS Výstupní barrandovské komunikace navazoval úsek na část středního okruhu mezi Chuchelskou radiálou a Pankráckou radiálou s dálnicí D 1. Tyto stavby měly největší význam pro dopravu v jižní části Prahy, neboť umožnily vedení stavební dopravy při výstavbě Jihozápadního města, Barrandova a Jižního města a zároveň odvedly tranzitní dopravu a částečně i místní dopravu z vnitřní Prahy. Výrazně se ulehčilo starším pražským mostům i vltavským nábřežím.



Křižovatka Zdiby – vlevo přichází Prosecká radiála, vpravo pokračuje trasa k dálnici D 8, která začíná přibližně 400 m od této křižovatky. Dole navazuje silnice I/9, vlevo nahoře je původní čtyřpruhový výpad z Prahy, vpravo nahoře původní silnice I/8, dnešní II/608. Na křižovatce je původní hostinec Na Staré poště.



Jižní spojka v místě křížení s ulicí Budějovickou (dnes křižovatka Vídeňská) s budovou bývalé Fruty v pozadí, takto prázdnou silnici již dnes téměř nelze spatřit



Barrandovské předmostí Barrandovského mostu, vlevo probíhá původní silnice I/4, vlevo nahoře je vidět Výstupní barrandovská komunikace



Barrandovský most s navazující Jižní spojkou



Postavená část středního okruhu (Jižní spojka) také při svém pokračování od pankrácké radiály kolem Spořilova až na rozhraní Strašnic a Hostivaře umožnila převedení tranzitní dopravy kolem centra ze západu na sever a na východ. Poslední stavba 2. souboru staveb Ve studeném–V korytech vedla v úseku Spořilov–V korytech a její součástí bylo i etapové ukončení středního okruhu na tehdy kapacitní ulici Komarovova (dnešní Švehlova). Tak se podařilo ve druhé polovině 80. let propojit střední okruh s Průmyslovým polookruhem (PPO), který měl dočasně nahradit – a dodnes nahrazuje – střední okruh v jeho východní části. První část PPO je tvořena ulicí Průmyslová, která byla alespoň částečně uvedena do provozu již v roce 1981. Poslední část PPO napojující se prostřednictvím Prosecké radiály na D 8 se podařilo dokončit až v roce 1996. Tak je zajištěno i vedení zejména nákladní dopravy ve směru západ–sever (mezi D 5 a D 8) mimo centrum města.



Jižní spojka fotografována z II. SJM – dnešní křižovatka Roztyly, vpravo je výjezd na Starý Spořilov. Také tento snímek ukazuje v pravé části nízkou intenzitu dopravy před 15 lety

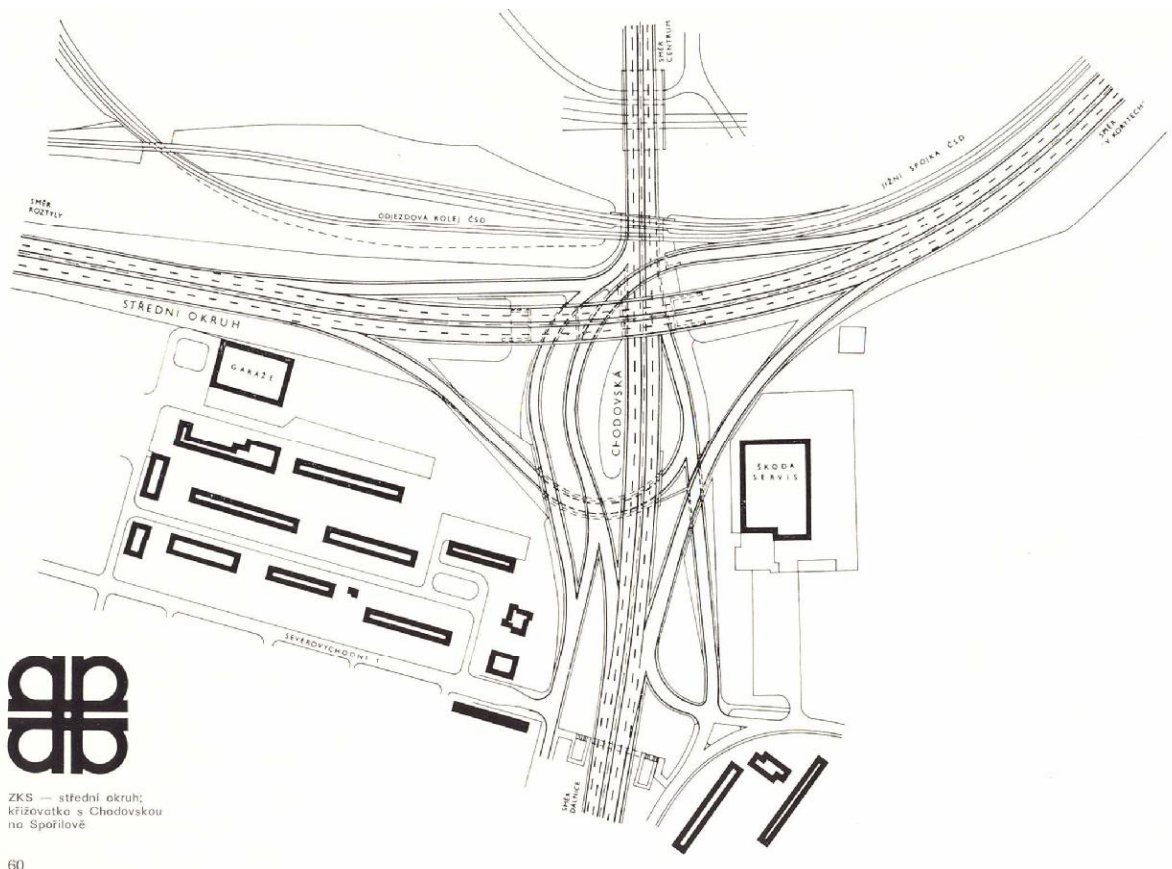


Výstavba lávky pro pěší nad budoucí Spořilovskou spojkou u polikliniky Spořilov v roce 1986





Výstavba nadjezdu ulice Hlavní nad budoucí Spořilovskou spojku mezi Starým Spořilovem a sídlištěm Spořilov II v roce 1986



Nerealizovaná varianta napojení Jižní spojky na Spořilovskou spojku (původně III. SJM) v prostoru Bratislavského náměstí. Doprava je dnes ve směru z Prahy 10 na D 1 vedena vratnou větví, na které se neustále tvoří kolony (převzato z publikace PŮDIS 10 let)



Poslední napojenou dálnicí se stala D 11. Sice již od svého zprovoznění v roce 1984 pomocí krátkého úseku vnějšího okruhu a ulice Chlumecká měla napojení na PPO, ale rozhodně se nejednalo o vhodnou a dostatečně kapacitní komunikaci. Druhá stavba Štěrboholské radiály dokončená v roce 1999 umožnila spojení mezi D 5 a D 1 na straně jedné a D 11 na straně druhé mimo obydlené části města.

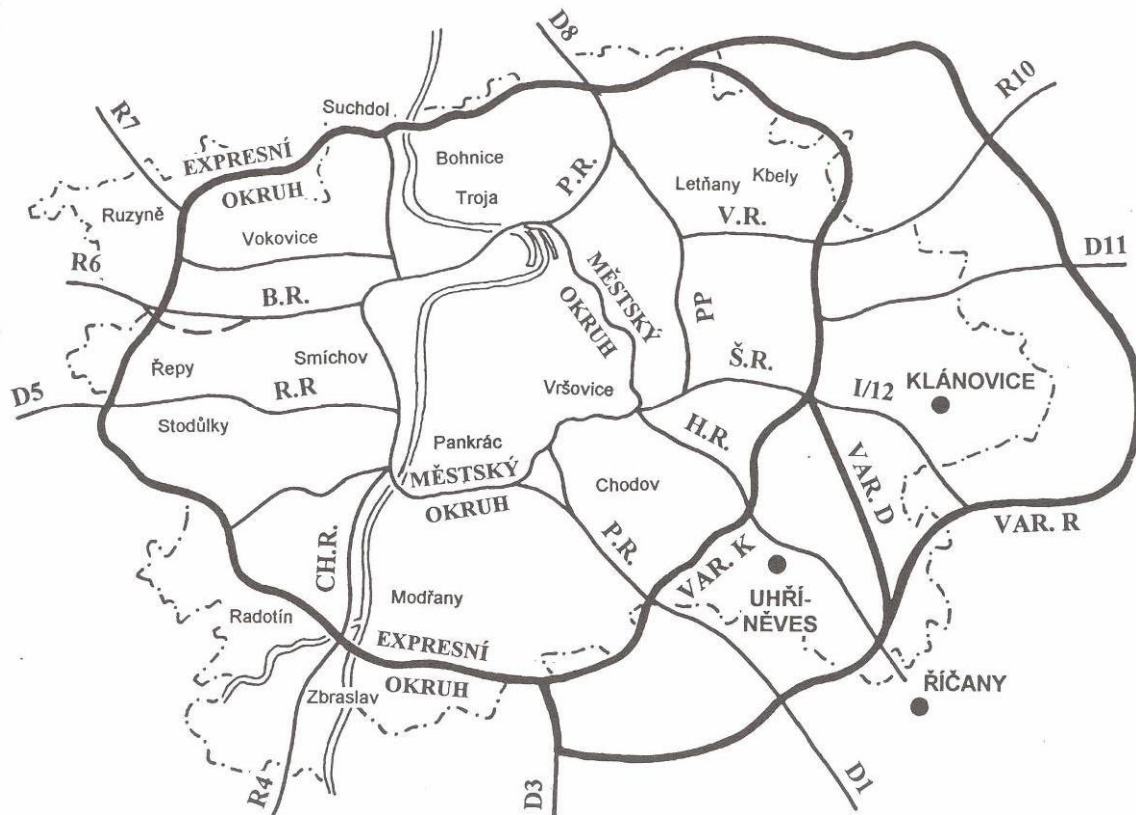


Snímky zachycují původní napojení dálnice D 11 na vnější okruh Prahy (dnešní R 1) s přípravou na pokračování nikdy nerealizované Žižkovské radiály



Po roce 1989 došlo k přehodnocení ZKS a k určitým úpravám. Podívejme se například na stav v roce 1996. Na prvním místě lze uvést zrušení vnitřního okruhu. Vnější okruh byl přejmenován na expresní okruh (ESO), střední okruh dostal název městský okruh (MO). Stále se počítalo s aglomeračním okruhem (AO). Dálnice a silnice navazující na městskou komunikační síť měly být budovány v extravilánových parametrech pouze vně expresního okruhu, uvnitř se pak jednalo o komunikace funkční třídy B. Snížil se i počet spojek, které zůstaly jenom dvě – Spořilovská a Libeňská. Z radiál pak zůstaly tyto:

- Prosecká radiála,
- Vysočanská radiála,
- Štěrboholská radiála,
- Hostivařská radiála,
- Pankrácká radiála,
- Chuchelská radiála,
- Radlická radiála,
- Břevnovská radiála.



(Převzato z článku J. Sadílka *Doprava v hlavním městě Praze, Silniční obzor č. 10, 1996*)

Ještě později dostal vnější okruh názvy jako Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), Pražský silniční okruh (PRSO) a podobně. V poslední době se konečně začíná používat správné označení této rychlostní silnice, tedy R 1.

Pražské spojky dálnic

Číslo	Původní označení stavby	Současné označení komunikace	Provizorní provoz (po jedné polovině)	Definitivní provoz	Poznámka
1	II. SJM (Prosecká radiála), Vychovatelna–Severní město	Liberecká		1968	
2	II. SJM (Pankrácká radiála), D 1–křižovatka Rumunská + II. SJM, most KG	5. května + Nuselský most		1973	
3	Rumunská–Hlavní nádraží + Hlavní nádraží–Hlávkův most			1978	
4	Severní předmostí mostu Barikádníků + V Holešovičkách–Vychovatelna	V Holešovičkách		1980	
5		Průmyslová	1981	?	
6		Kbelská	1981	1987 ?	
7	II. SJM (sev. předmostí Hlávkova m.) + Argentinská + Argentinská-sever až Vrbenského	Argentinská	4/1977	12/1982	
8		Chlumecká + Novopacká		1982	
9		Jižní spojka	1982 1975 ?	1983	křižovatka Roztyly
10	Střední okruh, 2. soubor staveb Ve studeném–V korytech, stavby Ve studeném–Budějovická + Budějovická–Roztyly	Jižní spojka		1983	
11	Vnější okruh H 1, 1. stavba Třebonice–Slivenec + 2. stavba Slivenec–Lochkov	R 1 (Pražský okruh)	1982	1983	část
				1984, 1985	část
12	Radlická radiála	Rozvadovská spojka	1982	1983	
13	Vnější okruh H 1, 1. stavba Poděbradská–D 11	R 1 (Pražský okruh)		1984	
14	Průmyslový polookruh, úsek Českobrodská–Poděbradská	Průmyslová		1985	
15	Výstupní barrandovská komunikace	K Barrandovu		1985	
16	Střední okruh, 2. soubor staveb Ve studeném–V korytech, stavba Roztyly–Spořilov	Jižní spojka	1986	1988 ? 1987 ?	
17	(III. SJM ?)	Spořilovská spojka		1987	
18	Prosecká radiála, úsek Prosek–Letňany	Liberecká		1986 1987 ?	
19	Střední okruh, 2. soubor staveb Ve studeném–V korytech, stavba Spořilov–V korytech	Jižní spojka		1988 1987 ?	
20	Prosecká radiála, úsek Letňany–Zdíby	Cínovecká		1991	
21	Vnější okruh H 1, 2. stavba D 11–Českobrodská	R 1 (Pražský okruh)		1993	
22	Štěrboholská radiála, 1. stavba	Jižní spojka		1997	
23	Průmyslový polookruh, úsek Mladoboleslavská–Letňany	Kbelská		1996	
24	Štěrboholská radiála, 2. stavba	Štěrboholská spojka		1999	
25	SOKP, stavba 516 Třebonice–Řepy	R 1 (Pražský okruh)		2000	
26	SOKP, stavba 517 Řepy–Ruzyně	R 1 (Pražský okruh)		2001	
A	Hlávkův most	Hlávkův most			rekonstrukce 1958 až 1962
B	most Klementa Gottwalda	Nuselský most		1973	
C	most Barikádníků	most Barikádníků		1980	
D	Střední okruh, 1. soubor staveb Ve studeném–Barrandov	Barrandovský most	1983	1988	most Antonína Zápotockého





Jako zajímavost z provozu lze uvést, že podle informací z roku 1980 na dálnicích D 1 a D 2 v období 1971–1980 havarovalo celkem 1336 vozidel a při dopravních nehodách zahynulo 35 osob.



In memoriam



Údržba dálnice za provozu je nezbytná, avšak velmi nebezpečná činnost. Často při dopravních nehodách dochází k poškození vozidel i dalších zařízení Ředitelství silnic a dálnic, někdy i ke zranění pracovníků údržby. V ojedinělých případech je pak zaplácena daň nejvyšší. Od roku 1971 zahynuli při dopravních nehodách při výkonu povolání na dálnici pracovníci středisek:

Plutková Iva	1988	SSÚD 8
Hlaváč Karel	1992	SSÚD 3
Horel Josef	1993	SSÚD 8
Křišta Jaroslav	1993	SSÚD 2
Roupec Jiří	1996	SSÚD 13
Basl Rostislav	2001	SSÚD 9
Odvářka Jiří	2001	SSÚD 4

Ač to dnes není příliš moderní, pro mnohé pracovníky původního Ředitelství dálnic Praha se dálnice staly doslova srdeční záležitostí a věnovali jim celý život. I v současné době můžeme najít v řadách ŘSD ČR pamětníky oněch pionýrských let při výstavbě trasy Praha–Brno–Bratislava. Jsou to:

od roku 1967

	Dvořáková	Eva	GŘ
Ing.	Marusič	Ján	Závod Praha
	Pšeničková	Jindřiška	Závod Praha

od roku 1968

Ing.	Beránek	Jaromír	GŘ
	Červenka	Milan	TDS
Ing.	Havlíček	Vlastimil	Závod Brno
Ing.	Pokorný	Viktor	Závod Praha

od roku 1969

	Lysý	Miroslav	SSÚD 4
	Macháčková	Anna	Závod Brno
Ing.	Sborový	Matěj	GŘ

od roku 1971

Ing.	Birnbaumová	Marie	Závod Brno
Ing.	Gruntová	Stanislava	Závod Brno
	Malý	František	SSÚD 1
Ing.	Peštuková	Marie	Závod Praha
	Pokorná	Jana	Závod Praha

od roku 1972

Ing.	Báňa	Josef	SSÚD 3
Ing.	Černá	Zdeňka	Závod Brno
	Dvořák	Zdeněk	SSÚD 1
Ing.	Kulakovský	Václav	SSÚD 2
Ing.	Kuncová	Květuše	Závod Brno
	Nekovaříková	Naděžda	Závod Praha
	Němcová	Helena	Závod Brno
	Purdjaková	Zdeňka	Závod Brno
	Rozčínský	Pavel	SSÚD 4
	Weinhofer	Josef	SSÚD 6
	Zadělák	František	SSÚD 4

od roku 1973

Ing.	Holub	Emil	Závod Brno
	Malík	Stanislav	SSÚD 4
Ing.	Matějka	Milan	Závod Brno
	Polesná	Alena	Závod Brno
	Ráboňová	Emilie	SSÚD 4
	Rousek	Miroslav	SSÚD 4
	Skoupý	Jaroslav	SSÚD 6
	Špačková	Dana	Závod Brno

od roku 1974

Ing.	Kučera	Jiří	Závod Brno
------	--------	------	------------

od roku 1975

Ing.	Havránek	Pavel	GŘ
	Medková	Marie	Závod Brno
	Střihavková	Marcela	Závod Praha
Ing.	Vacín	Otakar	GŘ

od roku 1976

Ing.	Andrés	Miroslav	Závod Brno
Ing.	Gogela	Jan	Závod Brno
	Ondrák	Josef	Závod Praha
	Smejkal	Miroslav	SSÚD 3
Ing.	Vranková	Jitka	Závod Brno
	Zaděláková	Marie	SSÚD 4
	Zounek	Jaroslav	SSÚD 4

od roku 1977

Ing.	Černý	Jan	GŘ
	Dufková	Vlasta	Závod Brno
	Flenderová	Jarmila	Závod Praha
	Němcová	Marie	Závod Brno
	Polivka	Vít	SSÚD 2
	Pospíšilová	Dana	Závod Brno
	Rajdl	Ladislav	SSÚD 2
	Vrba	Miroslav	SSÚD 1

od roku 1978

	Barák	Josef	SSÚD 4
Ing.	Burešová	Hana	Závod Brno
	Hrabánek	Jiří	SSÚD 2
	Jirka	Jaroslav	SSÚD 4
	Mulíček	Bohuslav	SSÚD 6
	Šardická	Marie	SSÚD 6
	Volfová	Zdenka	GŘ

od roku 1979

	Hemala	Jan	SSÚD 6
	Hnát	Bohuslav	SSÚD 2
	Kadlec	Josef	SSÚD 2
	Kozel	Lubomír	SSÚD 4
	Matys	Petr	SSÚD 1
	Novák	Miroslav	SSÚD 6
	Osička	Josef	SSÚD 7
	Pšeničková	Jindřiška	Závod Praha
	Ptáček	Josef	SSÚD 2
	Rousková	Marie	SSÚD 4
	Táborský	Karel	SSÚD 2
	Zounková	Helena	SSÚD 4



od roku 1980

Bazala	Oldřich	SSÚD 6	Langer	Antonín	SSÚD 6
Bělohlávek	Josef	SSÚD 3	Nosál	Miloslav	SSÚD 7
Bílek	Pavel	SSÚD 1	Škárek	Antonín	SSÚD 3
Jaroš	František	SSÚD 4	Urbánek	Josef	SSÚD 2
Krčka	Jaroslav	SSÚD 7	Vacek	Vladimír	SSÚD 2
Konštanda	Vladimír	SSÚD 7	Vaďura	Dušan	SSÚD 7
Kysela	Stanislav	SSÚD 1	Zeman	Jiří	SSÚD 2



Další pracovníci Ředitelství silnic a dálnic ČR, kteří se problematice dálnic věnují u tohoto podniku dvacet a více let:

od roku 1981

	Bednář	František	SSÚD 6
	Brzoňová	Anežka	SSÚD 2
	Gála	Miroslav	SSÚD 7
	Jiřikovská	Helena	Závod Brno
Ing.	Křipač	Jiří	Závod Brno
	Pejchal	Miroslav	SSÚD 3
Ing.	Příkazský	Michal	Závod Brno
	Rajdl	Zdeněk	SSÚD 2
	Skoupý	Rostislav	SSÚD 6
	Svitálek	Jiří	SSÚD 7
	Šmídová	Alexandra	GŘ
	Veselý	František	SSÚD 2

od roku 1982

Ing.	Čermák	Josef	SSÚD 8
	Kněz	Josef	SSÚD 8
	Maříková	Eva	SSÚD 4
	Moravec	Josef	SSÚD 6
Ing.	Nádvorníková	Marie	Závod Praha
	Narovec	Jan	Závod Praha
	Růžička	Jaroslav	SSÚD 1
	Slepička	Jan	SSÚD 8
	Soukup	Miroslav	SSÚD 8
	Škárková	Věra	SSÚD 3
	Tetur	Ludvík	SSÚD 7

od roku 1983

	Burian	Jan	SSÚD 4
	Hicl	Miroslav	SSÚD 6
	Hošek	Stanislav	SSÚD 2
	Hrdinová	Jarmila	SSÚD 7
	Sedláková	Věra	Závod Brno
	Suchý	Václav	SSÚD 8
	Škabrada	Luboš	SSÚD 8
	Urbánek	Jaroslav	SSÚD 3
	Zonyga	Jan	SSÚD 6

od roku 1984

	Čermáková	Iva	SSÚD 8
	Fialka	Jiří	SSÚD 2
	Hladílková	Lenka	SSÚD 3
	Křížová	Libuše	SSÚD 13
	Mézlová	Marie	Závod Praha
	Pojman	Jiří	SSÚD 13
	Říha	Jiří	SSÚD 13
	Salajka	Vojtěch	SSÚD 6
	Sivíček	Julius	SSÚD 8
JUDr.	Remunda	Ivo	Závod Brno
	Vobořilová	Marie	GŘ
	Zich	Luboš	SSÚD 13

od roku 1985

Ing.	Dočekal	Tomáš	Závod Brno
	Hrabánková	Marie	SSÚD 2
	Kerpl	Vratislav	SSÚD 1
	Kopecký	Václav	SSÚD 13
	Kubešová	Eva	Závod Praha
	Podroužková	Vítězslava	SSÚD 13
	Štěpánová	Jarmila	Závod Brno
	Vozdecká	Anna	Závod Brno

od roku 1986

	Češková	Jana	Závod Brno
	Dobrovolný	Jaroslav	SSÚD 3
	Hnátek	Jaroslav	SSÚD 2
Ing.	Hromádko	Jan	Závod Praha
	Jambor	Pavel	SSÚD 6
	Mandelíková	Dagmar	SSÚD 6
	Nečas	Bohumil	SSÚD 7
Ing.	Pavlová	Eva	GŘ
	Prášil	Michal	GŘ
	Ščerba	Milan	Závod Brno
	Šereda	Pavel	SSÚD 3
	Šimon	Stanislav	SSÚD 1
	Šimonová	Radmila	SSÚD 1
	Tůma	Milan	SSÚD 1
	Zahradník	Milan	SSÚD 2

od roku 1987

	Brožík	Miroslav	SSÚD 6
	Jakl	Vladimír	SSÚD 2
	Jelínková	Hana	SSÚD 2
	Kokert	Josef	SSÚD 2
Ing.	Kural	Petr	Závod Praha
	Pejša	Josef	SSÚD 1
	Romanová	Hana	Závod Brno
Ing.	Švédová	Daniela	GŘ
	Vitaljičová	Anděla	Závod Praha



Použitá literatura a prameny:

- 10 let budování dálnic v ČSR, ŘD Praha, Praha, 1977,
- 20 let Ředitelství dálnic Praha (1967–1987), SVĚPOMOC, Praha, 1987,
- 25 let Ředitelství dálnic Praha (1967–1992), ŘD Praha, Praha, 1992,
- 20 rokov Riaditeľstva diaľnic Bratislava, Obzor, Bratislava, 1989,
- 20 let Střediska pro rozvoj silnic a dálnic Praha, SRSD, Praha, 1972,
- ČSN 73 6101 – 1956, 1962, 1985, 2000, 2004,
- Dálnice v Československu, ŘD Praha, Praha, 1970,
- Dopravoprojekt Brno 1948–1973, Brno, 1973,
- Doprastav Bratislava – 25 rokov (1953–1978), ALFA, Bratislava, 1977,
- *Hejnic J.*: Most Antonína Zápotockého v Praze, účelová publikace pobočky ČSVTS PÚDIS, 1984,
- *Informativní údaje o československých dálnicích*, ŘD Praha, 1971
- *Lada M.*: Komunikační okruhy – záchrana měst před automobilovou dopravou, In: Silniční obzor, č. 9, 1974,
- *Musil, Jiří F.*: Po stezkách k dálnicím, NADAS, Praha, 1987,
- Nürnberg–Praha, A 6/D 5, Via Carolina, společně vydalo Spolkové ministerstvo dopravy, Nejvyšší stavební úřad v Bavorském státním ministerstvu vnitra, Ministerstvo dopravy a spojů ČR, 1997,
- *Pospíšil E.*: Přestavba silniční sítě v ČSR, SNTL, Praha, 1955,
- Praha–Brno–Bratislava, ALFA, Bratislava, 1980,
- *Pivec Ladislav a kol.*: Století dopravy Praha, Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy, 2000,
- PÚDIS 10 let, nakladatelství Novinář Praha, 1977,
- Riaditeľstvo diaľnic Bratislava, ALFA, Bratislava, 1979,
- *Sadílek J.*: Doprava v hlavním městě Praze, In: Silniční obzor, č. 10, 1996,
- Silnice páté pětiletky, ÚSH, Praha, 1976,
- Silnice šesté pětiletky, BESIP, Praha, 1981,
- Silnice v Československu, FMD, Praha, 1971,
- Silniční obzor č. 6, ročník 1977,
- Silniční vzorové listy, SUDOP, 1958,
- *Skalský J.*: Silniční historický kalendář, Závodní pobočka České vědeckotechnické silniční společnosti Krajského investorského silničního střediska Praha, Praha, 1974,
- *Stránský F. – Černý M.*: Dálnice, NADAS, Praha, 1977,
- Studie rozmístění obslužných zařízení na dálniční síti v ČSR, SUDOP, Praha, 1985,
- Studie rozmístění obslužných zařízení na dálniční síti v SSR, SUDOP, Praha, 1986,
- Technické podmienky – Vzorové listy diaľnic, Dopravoprojekt Bratislava, 1969–1974,
- Výstavba dálnice D 8/A 17 Praha–Drážďany, společně vydalo Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoje měst, Ministerstvo dopravy ČR, Saské státní ministerstvo pro hospodářství a práci, 2006,
- Zásady pro projektování dálnic, Federální ministerstvo dopravy, 1974,
- projektová dokumentace,
- plány Prahy z různých let vydané firmou Kartografia Praha,
- různé prospekty, pamětní listy a jiné propagační materiály projektantů, dodavatelů, Ředitelství dálnic Praha,
- Riaditeľstva diaľnic Bratislava a Ředitelství silnic a dálnic ČR,
- dobový tisk ze soukromého archivu M. Tůmy z SSÚD 1.

Poznámka:

Údaje o stavbách jsou přebírány z různých publikací, prospektů i interních materiálů. Některé z nich si vzájemně odporují, například data zprovoznění jednotlivých staveb se liší v řádech dní až roků, nebo délky úseků se liší v řádech metrů až stovek metrů. Potíže také někdy způsobuje přepočítání původního stavebního staničení staveb na staničení provozní a různé vyrovnávací kilometry. Nebylo možno všechny údaje ověřit, proto byly v některých případech do textu i tabulek převzaty údaje nejvíce pravděpodobné či vyskytující se vícekrát.

Údaje v publikaci zachycují stav k 29. září 2007.

Autor bude povděčen za upozornění na chyby a zaslání správných ověřených údajů.





Most Hvězdovice





ŘEDITELSTVÍ DÁLNIC PRAHA • JIHLAVSKÁ 364, PRAHA 4 •

PODNIK 50. VÝROČÍ VZNIKU KSČ



ŘEDITELSTVÍ DÁLNIC PRAHA

PODNIK 50. VÝROČÍ VZNIKU KSČ



ŘEDITELSTVÍ DÁLNIC PRAHA



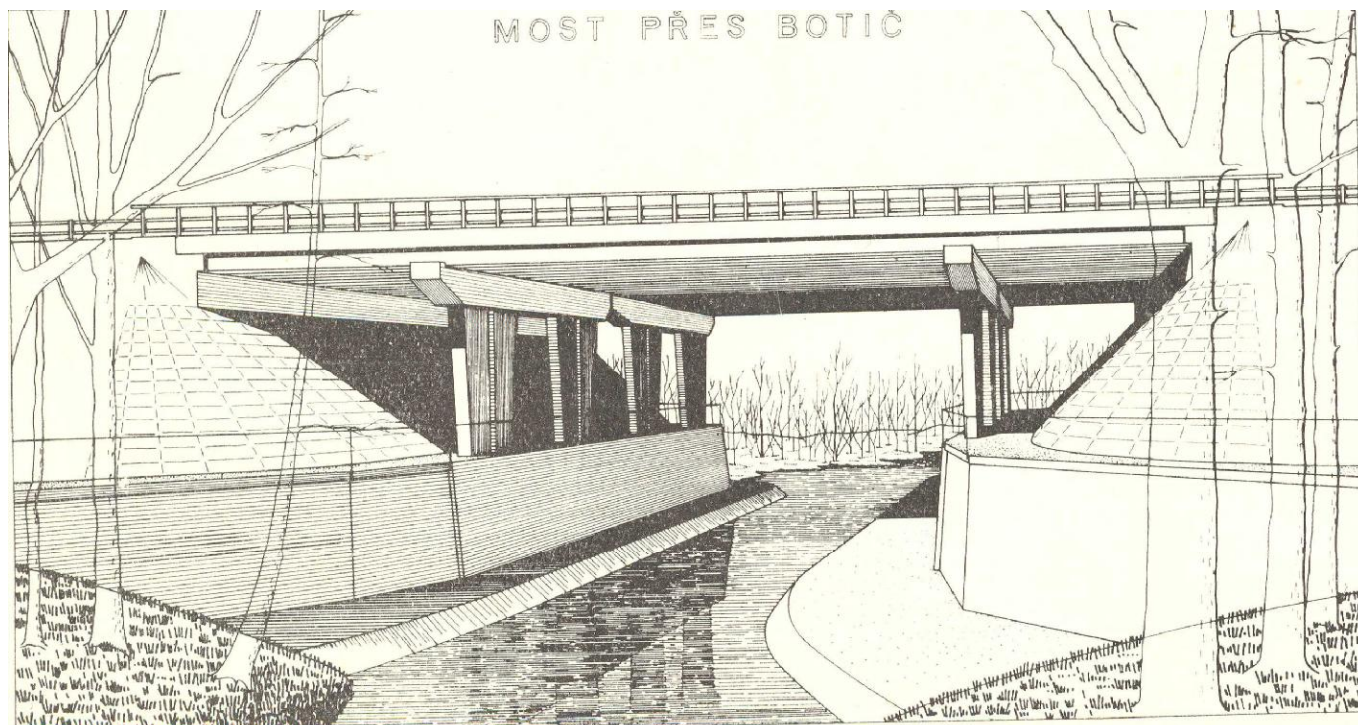
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



Dálnice 1967–2007

40 let založení Ředitelství dálnic Praha a znovuzahájení stavby dálnic v Československu

Text a neoznačené
fotografie:

Michal Prášil

Počet stran:

134

Sazba



Rok vydání:

2007

Vydání:

Druhé, opravené a doplněné

Nákladem vlastním

