

2006

rok ve znamení
rozvoje dálnic

Minulost a současnost dálničních staveb u nás

Jaroslav Mareš



u Chlumce nad Cidlinou se nedávno otevřel alespoň v polovičním profilu. Jeho dokončení a prodloužení dálnice ke Hradci Králové je otázkou několika měsíců.

Druzí na světě

Historie dálnic v českém území se začala psát ještě před druhou světovou válkou. Československo bylo druhým státem na světě, který výstavbu těchto komunikací zahájil. První konkrétní plány na budování dálkové silniční sítě se v tehdejší Československu objevily už v roce 1935. Dopravní komise Sdružení inženýrů a architektů tehdy navrhla vybudování národní silnice Plzeň-Košice. Nezávisle na tom navrhl brněnský region silniční magistrálu Cheb-Chust, která měla severní a jižní větví spojuvat západ s východem republiky. Prvním projektem, který se podařilo částečně realizovat a uvést do provozu, byla dálková silnice Plzeň-Ostrava. Jednalo se o klasickou silnici se dvěma pruhy, avšak s přísnějšími sklonovými parametry a většími poloměry zatáček. Vést měla přes Příbram, Havlíčkův Brod, Boskovice a Přerov. Největší dokončenou částí dálkové silnice je dnešní silnice I/18 z Příbrami do Votic s mostem přes Vltavu u Hřimězdic. Rovněž

FOTO: AUTOR

Rok 2006 se do historie výstavby českých dálnic zapíše jako rok rekordní. V současné době se staví šest dálničních úseků o délce více než sto kilometrů. Z toho 72 kilometrů se prořídí otevře v průběhu jedi-

ného roku. V posledních letech značně zpomalený rozvoj dálniční sítě tak nabírá novou dynamiku.

V říjnu se naše nejstarší dálnice D1 prodloužila o dalších 18 kilometrů z Vyškova do Vrchoslavic.



Most přes Vltavu na dálkové silnici Plzeň-Ostrava



Opuštěné těleso Protektorátní dálnice nedaleko Příhonic v šedesátých letech

Zároveň Ředitelství silnic a dálnic oznámilo, že budovaná dálnice D47 do Ostravy bude po dokončení označena rovněž jako D1. Národní dálniční tah tak svými 377 kilometry spojí tři největší města v zemi a ukončen bude na hranici s Polskem. Šestnáctikilometrový úsek dálnice D11

na Moravě byla rozestavěna podstatná část dálkové silnice. Odtržením části území na podzim 1938 se část dálkové silnice ocitla mimo ČSR a trasa musela být upravena. Po skončení války se vedení silnice vrátilo zpět. Po válce se v dostavbě dálkové silnice pokračovalo jen na několika

FOTO: AUTOR

FOTO: ARCHIV WWW.DALNICE.COM

místech. Její těleso je v současné době využito většinou jen jako účelová komunikace, polní či lesní cesta.

Ambiciozní plány

Urychlení přípravy československé dálnice z Prahy přes Brno, Žilinu a Prešov do Podkarpatské Rusi paradoxně přináší Mnichovská dohoda, díky které byla značně narušena infrastruktura země a bylo třeba urychleně budovat nová spojení. 4. listopadu 1938 je pod Ministerstvem veřejných prací ustaveno Velitelství stavby dálnkových silnic. Během několika dní je připraven povšechný návrh vedení trasy mezi Prahou a Jihlavou a trasy dálničního okruhu kolem Prahy. Stavba má být zahájena 2. května 1939. Do příprav zasahuje okupace zbytku území Německem. Dálniční parametry musejí být upraveny podle



FOTO: ARCHIV WWW.DALNICE.COM

Most přes nedokončenou dálnici u Průhonice

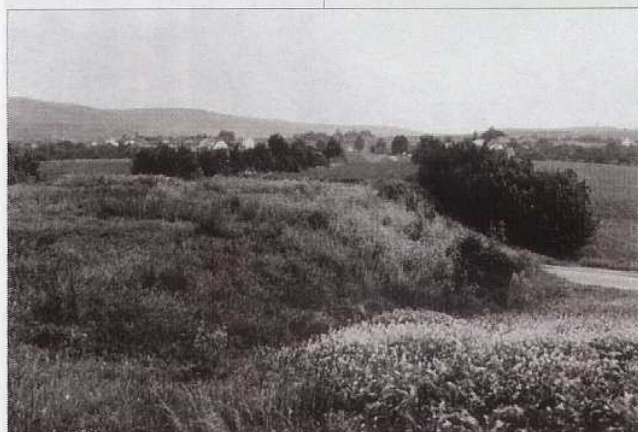


FOTO: ARCHIV WWW.DALNICE.COM

Zarůstající Exteritoriální dálnice nedaleko Brna v roce 1966

přísnějších německých norem. Připravování plánů je hotovo v rekordním čase a 2. května v 9 hodin je stavba dálnice slavnostně zahájena. Stavebním firmám jsou zadány úseky od Prahy po Humpolec a na Moravě úsek přes Chřib. Aby nebylo v chřibských horách nutno budovat velké množství mostů překračujících údolí, stoupá dálnice od obce Zástřizly na hřeben Chřib. Budování dálnice se potýká s nedostatkem dělníků, přesto pokračuje až do roku 1942, kdy nacisté stavbu zastavují. Pokračují jen práce na třech největších mostech mezi Prahou a Humpolcem. I ty jsou v průběhu několika měsíců zastaveny. Do konce války probíhají už jen udržovací práce. Původní plány počítaly s tím, že celá dálnice bude postavena do čtyř let. Nebýt válečných událostí, mohla být dálnice hotova v roce 1943. Ambiciozní plány už tehdy počítaly se stavbou dalších magistral z Prahy do Lovosic, Hradce Králové, Plzně a Českých Budějovic.

Německá dálnice přes Moravu

Dálnice z Prahy na Slovensko nebyla jedinou, která se na území dnešní ČR stavěla. Součástí podmínek Mnichovské doho-

měla Moravu od severu k jihu a v Bosonohách u Brna se měla křížit s Protektorátní dálnicí. Takzvaná Exteritoriální dálnice

konci roku 1940. Průchozí dálnici se podařilo rozestavět mezi Ledcemí u Rajhradu jižně od Brna a Městečkem Trnávka

...prudký nárůst automobilové dopravy v šedesátých letech přiměl v roce 1963 vedení státu se k dálniční výstavbě vrátit...

měla být světovým unikátem – komunikací vedoucí po území jiného státu. Československo na její výstavbu vykoupilo pozemky a věnovalo je Německu. Po jejím dostavení se dálnice měla stát součástí Říše. Německá auta by po ní mohla jezdit bez omezení. Česká auta by mohla dálnici využívat po celním odbavení na vjezdu a výjezdu. Rekordní měla být rovněž doba výstavby magistraly. Stavební práce začaly 11. dubna 1939 a první auta po ní měla projet dokonce už na

u Moravské Třebové v délce celkem 83 kilometrů.

Sudetská dálnice

Úplně první dálnici, která se na českém území začala stavět, byla Sudetská dálnice. Vést měla z německého Bad Bernecku přes Cheb, Karlovy Vary, Lovosice a Liberec do Görlitzu. V Karlových Varech byla plánována odbočka na Mariánské Lázně a Regensburg a v Lovosicích na Ústí nad Labem a Drážďany. Příprava Sudetské dálnice začala



Jeden z mostů na Exteritoriální dálnici

FOTO: WWW.DALNICE.COM



Starý a nový dálniční most přes Želivku u Vojslavic

Nové dálnice v roce 2006-2008

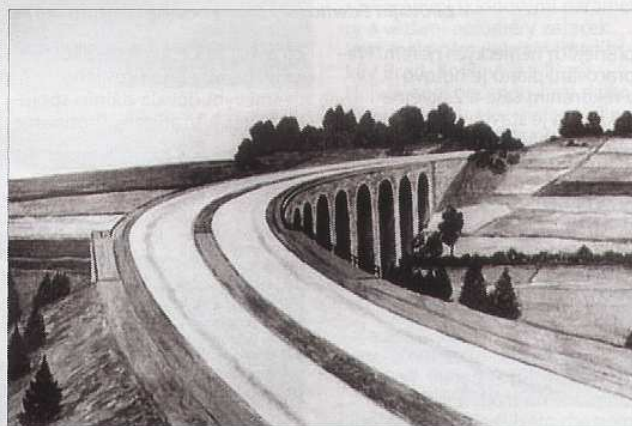
- 3,5 kilometru dlouhá střední část plzeňského obchvatu.
- 23,4 kilometrů dlouhý úsek dálnice D8 z Ústí nad Labem na německou hranici u Petrovic.
- 45 km dlouhý celistvý úsek dálnice D11 mezi Poděbrady a Hradcem Králové.
- 74 kilometrů dálnice D47 z Lipníka nad Bečvou do Bohumína.
- 7 kilometrů dlouhé pokračování dálnice D3 od Chotovic po Mezno.

bezprostředně po připojení českého pohraničí k Německu. Stavební práce začaly u Chebu už 1. prosince 1938. Před ukončením

výstavby v roce 1942 bylo rozestavěno celkem 20 kilometrů v okolí Chebu a 10 kilometrů mezi Libercem a Chrastavou.



Zahájení výstavby Sudetské dálnice u Chebu za účasti Rudolfa Hesse 1. prosince 1938



Dobové vyobrazení plánované průchozí dálnice

Pokus o dokončení

Na konci války bylo tedy na území Československa rozestavěno téměř 190 kilometrů dálnic. Některé úseky byly těsně před dokončením. Chyběl jen asfaltový či betonový povrch. Nedaleko Průhonice měla dálnice vybetonované i odstavné pruhy. Československá vláda po válce v omezeném rozsahu obnovila výstavbu dálnice z Prahy do Brna a v Chřibech. Většinou šlo jen o dokončovací práce. Žádné nové úseky nebyly zahájeny. Poválečnému Československu ale na dostavbu

silniční magistrály scházely peníze, a tak na konci roku 1950 dostavba dálnice definitivně skončila.

Nový začátek a navazování na válečnou výstavbu

Prudký nárůst automobilové dopravy v šedesátých letech přiměl v roce 1963 vedení státu se k dálniční výstavbě vrátit. Stavba dálnice D1 byla slavnostně zahájena 8. září 1967. I přes zprísňené technické normy bylo možné většinu staveb z válečného a poválečného období využít a slavnost-

FOTO: WWW.DALNICE.COM

FOTO: ARCHIV WWW.DALNICE.COM

ní zahajování stavby dálnice tak je v některých úsecích spíše jejím slavnostním dokončováním. Ze tří velkých mostů je ale dnes nakonec použit jediný, a to 250 metrů dlouhý most se stodvacetimetrovým rozpětím oblouků přes údolí Šmejka u Senohrab. Most přes Sedlický potok nedaleko Borovska se octl v záplavovém území vodní nádrže Želivka. Místo jeho odizolování bylo v tomto úseku rozhodnuto o odklonu dálnice od původní trasy. Nezvyklý osud potkal most přes Želivku nedaleko Vojslavic. Přísnější normy na maximální klesání ukázaly potřebu překlenout údolí řeky o několik metrů výše, než stál původní most. Ten přes mnohé úvahy nakonec nebyl zbourán, pouze byl obestavěn opěrami pro železnou konstrukci nad ním. Jeho polovina je dnes využita pro místní silnici spojující obce Vojslavice a Pišť. Dva mosty postavené ve stejné trase nad sebou jsou dodnes světovým unikátem.

Do současnosti

Stavba dálnice mezi Prahou a Brnem trvala přes třináct let. Její poslední úsek byl uveden do provozu 7. listopadu 1980. Kromě dálnice D2 do Bratislavy, částí dálnic D5 a D11 a několika částí rychlostních silnic se do listopadového převratu žádné významnější dálniční stavby nepodařilo vybudovat, a to přestože původní plány ze šedesátých let počítaly s dobudováním dálniční sítě do roku 1990. Rozvoj dálniční sítě nabírá na obrátcích až ve druhé polovině devadesátých let. Stavi se především tahy D5 a D8 do Německa. Opuštěná dálniční tělesa Sudetské a Exteritoriální dálnice nacházejí



FOTO: AUTOR

Těleso Sudetské dálnice dnes částečně využívá obchvat Chebu

Budované a připravované rychlostní komunikace

- stavba dvou úseků R6 u Karlových Varů a u Prahy
- stavba R48 z Frýdku-Místku na hranici s Polskem
- příprava pokračování R4 od Příbramě k Písku
- příprava prodloužení R7 od Slaného směrem na Most
- R35 od dokončované D11 na Pardubice a Mohelnici

né části Sudetské dálnice rychlostní silnice R35. Některé varianty budoucí komunikace R43 mezi Brnem a Moravskou Třebovou

Zbývá mnoho

Současné plány počítají s cílovým stavem celkem tisíce kilometrů dálnic a 1 200 kilometrů rychlostních silnic. Z dálnic je v současné době postaveno jen málo přes polovinu. Rychlostních silnic jen necelá třetina.

...z dálnic je v současné době postaveno jen málo přes polovinu. Rychlostních silnic jen necelá třetina...

své využití také až v současnosti. U Chebu je několikakilometrový úsek zatím v polovičním profilu používán jako obchvat města, v budoucnu jako rychlostní komunikace R6. Mezi Libercem a Chrastavou vede po rozestavě-

počítají s využitím velké části rozestavěné dálnice Wien-Breslau. Dosud je pro místní komunikaci využita její část nedaleko Brněnské přehrady a mezi Rajhradem a Syrovicemi využívá její těleso rychlostní silnice R52.



FOTO: ARCHIV WWW.DALNICE.COM

Most přes údolí Sedlického potoka

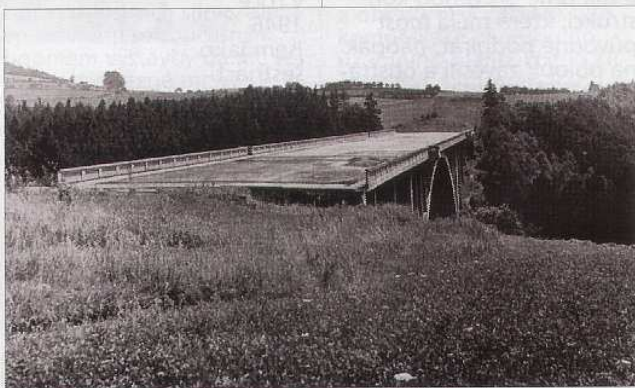


FOTO: WWW.DALNICE.COM

Most přes údolí Šmejka u Senohrab v šedesátých letech, dnes využit pro D1



FOTO: AUTOR

Most přes údolí Sedlického potoka po naplnění vodní nádrže Želivka