

1980 – 2005

25 let propojení Prahy a Brna



Dálnice **D1**



## Úvodní slovo

Historie dálnice D1 sahá na začátek minulého století. Plány na její výstavbu se výrazně měnily a ani dnes není dokončená. Její první úsek se otevřel v roce 1971 a od roku 1980 spojuje Prahu s Brnem. Letos je to 25 let a právě k tomuto výročí vydáváme publikaci, která se věnuje tomuto klčovému úseku.

## Stručně o dálnici D1



**188** km rozestavěných dálnic chýtralo na našem území po druhé světové válce

**34** let od uvedení do provozu prvního dálničního úseku

**25** let od propojení Prahy a Brna dálnicí D1

Stavba dálnice D1 byla schválena již 4. listopadu 1938. Tehdy se počítalo s dálničním propojením Prahy a Podkarpatské Rusi. Se stavbou první české dálnice (nepočítáme-li stavbu „německé“ dálnice na Moravě, jež začala asi o měsíc dříve než stavba D1) se započalo 2. května 1939, ale práce byly přerušeny 2. světovou válkou.

I když byla výstavba po válce v omezeném rozsahu obnovena, došlo v roce 1950 k jejímu definitivnímu zastavení. V roce 1963 byla schválena páteřní síť českých dálnic a počítalo se samozřejmě i se stavbou D1. Oproti původním plánům z roku 1939 se trasa i parametry drobně změnily, proto můžeme ještě dnes nalézt opuštěné a nepoužívané mosty ze třicátých a čtyřicátých let minulého století v okolí vodní nádrže Švihov (Želivka).

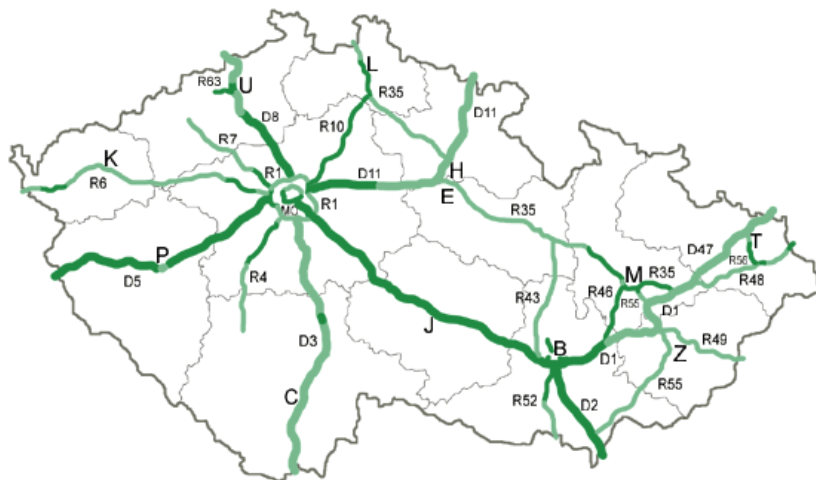
Výstavba dálnice D1 (jak ji známe dnes) začala v roce 1967 a již 12. července 1971 byl otevřen vůbec první dálniční úsek u nás, a to mezi Prahou a Mirošovicemi (dnes 2×3 pruhy). Souvislý dálniční tah mezi Prahou a Brnem byl dokončen 8. listopadu 1980, kdy byl zprovozněn poslední úsek dálnice u Humpolce. V letech 1988 a 1992 byly do provozu uvedeny dva úseky od Holubic u Brna až k Vyškovu. Z níže popsaných důvodů se tehdy jednalo o D47.

Podle původních (federativních) plánů měla dálnice D1 vést na Slovensko a končit na hraničním přechodu Starý Hrozenkov, ale toto rozhodnutí bylo v roce 1996 změněno. Nový plán počítá s tím, že D1 bude končit u Lipníka n. B., kde bude plynule navazovat na budoucí dálnici D47 (do Ostravy



a Polska). Na slovenskou hranici povede rychlostní silnice R49, která se z dálnice D1 odpojí u Hulína. Nová pokračující stavba dálnice D1 od Vyškova přes Kroměříž byla zahájena v roce 2001 a uvedení do provozu proběhne postupně od roku 2005. Poslední úsek má být otevřen v roce 2010.

Je logické, aby národní dálniční tah spojující tři největší města země (Praha, Brno, Ostrava) nesl označení D1. Vzhledem k historickému vývoji byly trasy D1 i D47 změněny, ale tím vzniklý souvislý dálniční tah by měl mít pouze jedno označení. Proto bude dálnice D47 od uvedení do provozu označena jako dálnice D1. Ta bude v budoucnu mezi Prahou a polskou dálnicí A1 dosahovat délky 377 km.



Dnes je D1 mezi Prahou a Brnem nejvytíženější dálnicí v zemi. Proto došlo v letech 1996 – 1999 k přestavbě prvních 21 km mezi Prahou a Mirošovicemi (I/3) ze čtyř jízdních pruhů na šest. V budoucnu by touto úseku měla ještě ulevit dálnice D3 (jižní směr přímo z Prahy). Obdobné rozšíření D1 se nyní plánuje v prostoru Brna (výjezdy 182 – 210) s plánovaným termínem počátku přestavby na rok 2009. Možnému dalšímu uvolnění dopravy na D1 by měla pomoci dostavba rychlostní silnice R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice. Spolu s dálnicí D11 by R35 tvořily alternativní „severní trasu“ spojující Čechy a Moravu, zejména jejich severní části (např. tah Praha – Olomouc či Ostrava).



60. léta



80. léta



Současnost



## Stavba 002

### Spořilov – Čestlice: km 0,000 – 8,199 (8,199 km)

Zahájením stavby této části byla 8. 9. 1967 obnovena výstavba dálnic v tehdejší ČSSR. Stavba začíná napojením na Severojižní magistrálu na MÚK Spořilov. Při výstavbě bylo využito původní těleso dálnice z let 1939 – 1942 a 1945 – 1950. Využity byly například i tyto historické stavby:

- nadjezd přes dálnici v km 4,89 na silnici Průhonice – Újezd u Průhonic
- nadjezd přes dálnici v km 6,28 na silnici Průhonice – Čestlice

Stavba byla uvedena do provozu 12. 7. 1971 současně se stavbou 003 a společně se tak staly prvním dokončeným dálničním úsekem u nás. Dálnice byla postavena v kategorii D28/120, v letech 1998 – 1999 byla rozšířena na 2× 3 pruhy (kategorie D34/120).

Na trase byly vybudovány dvě MÚK – Chodov (km 2) a Průhonice (km 6) a velká oboustranná odpočívka Újezd u Průhonic. Na mostě přes potok Botič v km 5,30 opouští D1 Hlavní město Prahu a vstupuje do Středočeského kraje.



Km 4, směr Praha



Stejné místo, současnost



Stejné místo, současnost, noční záběr



Km 5, směr Brno, fotomontáž



Km 2, směr Brno



Stejné místo, současnost



Km 7, směr Praha



Stejné místo, současnost



## Stavba 003

### Čestlice – Mirošovice: km 8,199 – 21,255 (13,056 km)

Na stavbu Spořilov – Čestlice navazuje stavba Čestlice – Mirošovice. Při výstavbě této části bylo (kromě krátkého úseku u Mirošovic) využito původní těleso dálnice z let 1939 – 1942 a 1945 – 1950. Využity byly například i tyto historické stavby:

- nadjezd přes dálnici v km 8,25 na silnici Čestlice – Dobřejovice
- nadjezd přes dálnici v km 11,39 na silnici II/101 u Doubravic (součást MÚK Jesenice)
- nadjezd přes dálnici v km 13,62 na silnici u Sklenky
- dálniční most přes silnici v km 16,79 na silnici z Kunic do Stránčic

Stavba byla zahájena 8. 9. 1967 a zprovozněna 12. 7. 1971. Tato část byla postavena v kategorii D28/120, v letech 1996 – 1997 byla rozšířena na 2× 3 pruhy (kategorie D34/120 a D32,5/120). Součástí stavby jsou tři MÚK – Jesenice (km 11), Všechromy (km 15) a Mirošovice (km 21), velká oboustranná odpočívka Nupaky a SSÚD Mirošovice.



Km 12, směr Brno



Stejně místo, současnost



Prvních 21 km dálnice D1 bylo v letech 1996 – 1999 rozšířeno na 2× 3 pruhy (z kategorie D28/120 na D34/120 a D32,5/120).



Km 12, směr Praha



Stejné místo, současnost





## Stavba 005

### Mirošovice – Šternov: km 21,255 – 41,494 (20,239 km)

Výstavba začala v prosinci 1969. Při budování této části byl využit původní obloukový most (241 m) z let 1939 – 1950 přes údolí potoka Šmejalky u Senohrab v km 23,86. Dnešní D1 vede až na několik výjimek v trase původně budované dálnice.

Bylo však třeba nově vybudovat například mosty přes údolí Mnichovky (184 m), Sázavy ve Hvězdonicích (462 m), Drhlovského (90 m) a Křešického potoka (150 m) či vyhloubit zářez u Lensedel (dlouhý 500 m a hluboký až 38 m). Ve stoupání za Hvězdonicemi ve směru na Brno byl také zřízen více než tři kilometry dlouhý přídatný jízdní pruh pro pomalá vozidla.

Stavba byla uvedena do provozu v červenci 1977 současně s navazujícími stavbami 006, 008, 009 a 010. Vznikl tak celistvý dálniční tah Praha – Hořice v délce 75 km.

Tento úsek je postaven v kategorii D26,5/120 a jeho součástí jsou tři MÚK – Hvězdonice (km 29), Ostředek (km 34) a Šternov (km 41).



Km 22, směr Brno



Stejné místo, současnost



Km 26, směr Brno



Stejné místo, směr Praha, současnost



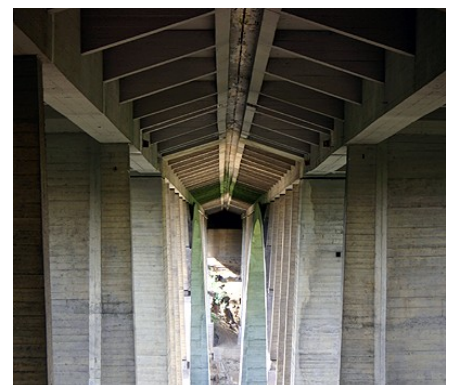
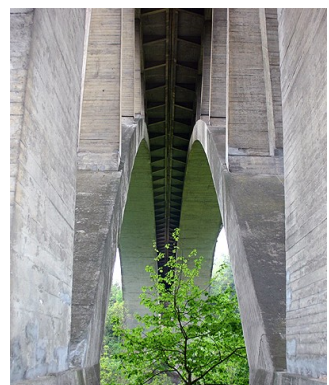
Km 38, směr Praha



Stejné místo, současnost



Km 24, původní most (241 m) přes údolí Šmejkalvy





## Stavba 008

Šternov – Soutice: km 41,494 – 56,472 (14,978 km)

S budováním stavby 008 se započalo v březnu 1972. Tato stavba, stejně jako předcházející, je charakteristická velkým objemem zemních prací, které musely být provedeny. Kromě toho se na trase nachází například 150 m dlouhý most přes řeku Blanici či stejně dlouhý most přes Dálkovický potok. Dálnice prochází kopcovitou krajinou, proto byly zřízeny celkem čtyři přidavné jízdní pruhy pro pomalá vozidla.

Stavba byla uvedena do provozu v červenci 1977.

Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí jsou dvě MÚK – Psáře (km 49) a Soutice (km 56) a velká oboustranná odpočívka Střechov.



Km 44, směr Praha



Stejné místo, současnost



## Stavba 009

Soutice – Locket: km 56,472 – 66,420 (9,948 km)

V prosinci 1969 začalo budování stavby 009. Kvůli zatopení vodní nádrží Švihov na řece Želivce nebylo možné pro novou dálnici využít původní mosty přes údolí Sedmpanského potoka a údolí Sedlického potoka u Borovska z let 1939 – 1942 a 1945 – 1950. Dálnice musela být vedena novou trasou vyhýbající se přehradnímu jezeru.

Stavba byla uvedena do provozu v červenci 1977.

Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je MÚK Locket (km 66) a SSÚD Bernartice.



Km 59, směr Praha



Km 61, směr Praha



Nepoužitý most přes údolí Sedmpanského potoka



Stejné místo, detail



Nepoužitý most přes údolí Sedlického potoka



Stejné místo, detail



## Stavba 010

### Most Sedlice přes Sedlický potok v km 62,095

Nedaleko obce Sedlice byl v období září 1969 – červenec 1977 vybudován nový 216 m dlouhý dálniční most přes Sedlický potok, který nahrazuje původní mosty u Borovska.

Most je postaven v kategorii D26,5/120.



Km 62, směr Brno



Stejné místo



Stejné místo, současnost



## Stavba 006

Loket – Hořice: km 66,420 – 74,940 (8,520 km)

V červenci 1972 se započalo s realizací stavby 006. Na trase dálnice bylo možno využít původní nadjezd přes dálnici z let 1939 – 1942 a 1945 – 1950 v km 69,60.

Stavba byla uvedena do provozu v červenci 1977.

Je postavena v kategorii D26,5/120. Několik stovek metrů před MÚK Hořice opouští D1 Středočeský kraj a vstupuje na území kraje Vysočina.



Km 67, směr Praha



Km 69, směr Praha





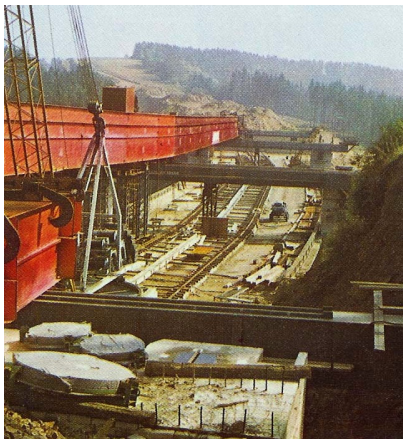
## Stavba 011A

### Most Píšť přes vodní nádrž Švihov v km 76,490

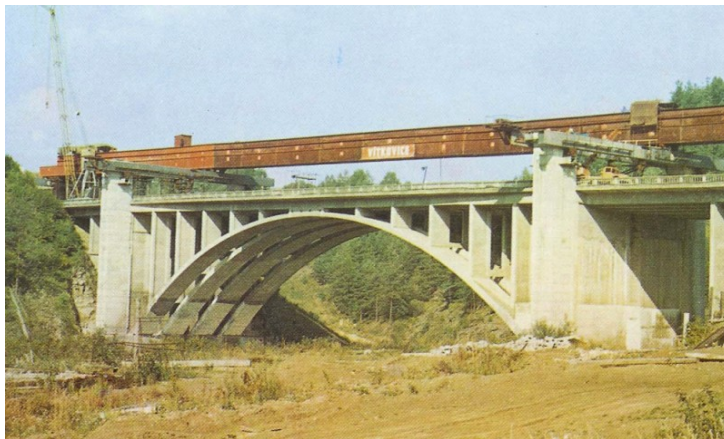
V červnu 1972 se rozběhla výstavba dálničního mostu přes záliv vodní nádrže Švihov na řece Želivce u Píště. Zvláštností tohoto mostu je, že se nachází přímo nad původním dálničním mostem přes řeku Želivku z let 1939 – 1942 a 1945 – 1950. Tento nemohl být kvůli výškové i směrové změně trasy nové dálnice využit. Nový most se tedy nachází ve výšce 10 – 12 m nad původním mostem. Ten však nebyl ponechán svému osudu, ale je využíván pro silnici spojující Hořice s Vojslavicemi. Původní most je dlouhý 138 m, nový 229 m.

Stavba byla uvedena do provozu v polovičním profilu 6. 5. 1979 a v celém profilu 6. 10. 1979.

Most je postaven v kategorii D26,5/120.



Výstavba mostu



Výstavba mostu



Stejně místo, současnost



## Stavba 011B

Hořice – Humpolec: km 74,940 – 91,314 (16,374 km)

V červnu 1974 začala výstavba vlastní dálnice mezi Hořicemi a Humpolcem. Trasa dnešní D1 vede částečně v trase původní dálnice, která zde byla budována v letech 1939 – 1942 a 1945 – 1950. Dálnice se v některých místech odchyluje od původní trasy tak, že pro novou dálnici nebylo možno využít původních staveb. Tak se mimo trasu dálnice octnul například dálniční most přes silnici z Mešníku do Vojslavic, který stojí v těsné blízkosti dnešní dálnice D1, na které byl vybudován most nový. Původní most však nezůstal nevyužit, vede po něm silnice spojující Hořice s Vojslavicemi.

Stavba byla rozdělena do dvou částí:

- Hořice – Jiřice, délky 10,260 km, byla uvedena do provozu v polovičním profilu 6. 5. 1979, v celém profilu 6. 10. 1979
- Jiřice – Humpolec, délky 6,114 km, byla uvedena do provozu v polovičním profilu 22. 11. 1979, v celém profilu 8. 11. 1980

Stavba je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí jsou tři MÚK – Hořice (km 75), Koberovice (km 81) a Humpolec (km 90) a dvě velké oboustranné odpočívky – Speřice a Humpolec.



Km 81, směr Praha



Stejné místo, současnost



## Stavba 012

### Most Podolí u Koberovic v km 81,220

V červnu 1972 byla zahájena stavba mostu Podolí u Koberovic délky 185 m v kategorii D26,5/120.

Stavba byla zprovozněna 6. 5. 1979 v polovičním a 6. 10. 1979 v celém profilu.



Km 81, směr Praha



## Stavba 013

Humpolec – Pávov: km 91,314 – 111,980 (20,666 km)

V červnu 1976 se rozběhla výstavba dálnice z Humpolce do Pávova. Stavba byla rozdělena do dvou částí:

- Humpolec – Krasoňov, délky 1,386 km, byla uvedena do provozu v polovičním profilu 22. 11. 1979, v celém profilu 8. 11. 1980
- Krasoňov – Pávov, délky 19,280 km, byla uvedena do provozu 8. 11. 1980

Stavba byla uvedena do provozu 8. 11. 1980 jako poslední úsek mezi Prahou a Brnem. V km 104 stoupá dálnice D1 do nadmořské výšky 655 m. n. m. – nejvíce na celé její trase.

Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je MÚK Větrný Jeníkov (km 104) a dvě velké odpočívky – Mikulášov a Pávov.



Km 105, směr Brno



Stejné místo, současnost



## Stavba 014A

Pávov – Řehořov: km 111,980 – 127,280 (15,300 km)

Začátkem roku 1976 se započalo se stavbou úseku Pávov – Řehořov. Její součástí byla i přeložka silnice I/38 Červený Kříž – Jihlava-Bedřichov ve čtyřpruhovém uspořádání o délce 5,5 km.

Stavba byla uvedena do provozu 22. 11. 1979.

Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí jsou dvě MÚK – Pávov (km 112) a Velký Beranov (km 119) a SSÚD Velký Beranov.



Km 113, směr Praha



Km 120, směr Brno



## Stavba 014B

Řehořov – Měřín: km 127,280 – 134,454 (7,174 km)

Výstavba probíhala od března 1974 a úsek byl zprovozněn 28. 10. 1976. Stavba je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je MÚK Měřín (km 134).



Km 132, směr Brno



Km 133, směr Brno



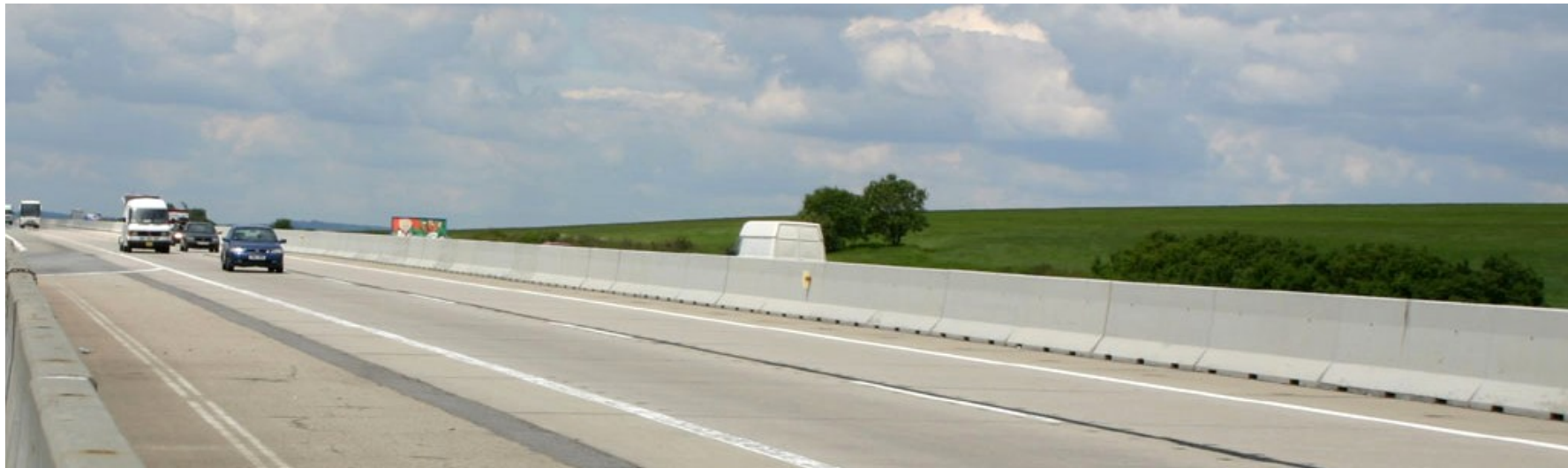
## Stavba 015A

Měřín – Velké Meziříčí-východ: km 134,454 – 148,526 (14,072 km)

Stavba byla zahájena v červenci 1972. V době výstavby se počítalo s tím, že její část bude v případě potřeby sloužit jako vojenské letiště, a proto zde nebyl zřízen klasický střední dělicí pás se svodidly apod. Dnes už se s takovým využitím nepočítá, takže do středního dělicího pásu mohla být umístěna alespoň betonová svodidla. Stavba byla rozdělena do dvou částí:

- Měřín – Velké Meziříčí-západ, délky 6,542 km, zprovozněna v prosinci 1976
- Velké Meziříčí-západ – Velké Meziříčí-východ, délky 7,530 km, zprovozněna 28. 11. 1978

Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí jsou dvě MÚK – Velké Meziříčí-západ (km 141) a Velké Meziříčí-východ (km 146).



Km 139, směr Praha



## Stavba 015B

Velké Meziříčí-východ – Velká Bíteš: km 148,526 – 162,774 (14,248 km)

Stavba byla zahájena v červnu 1971. Byla rozdělena do dvou částí:

- Velké Meziříčí-východ – Lhotka, délky 5,066 km, zprovozněna v květnu 1975
- Lhotka – Velká Bíteš, délky 9,182 km, zprovozněna v prosinci 1975

Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí jsou dvě MÚK – Lhotka (km 153) a Velká Bíteš (km 162).



Km 153, směr Praha



Stejné místo, současnost



Km 153, směr Brno





## Stavba 016

### Most Vysočina ve Velkém Meziříčí v km 144,245

V dubnu 1972 začala výstavba 425 m dlouhého a 76 m vysokého čtyřpolového dálničního mostu přes údolí řeky Oslavy ve Velkém Meziříčí. Jedná se o nejvyšší a druhý nejdelší most na dálnici D1. Nosnou konstrukci tvoří dva ocelové nosníky o celkové váze 5 660 tun. Pilíře jsou betonové.

Most je postaven v kategorii D26,5/120 a byl zprovozněn 28. 11. 1978.



Výstavba mostu



Výstavba mostu



Stejně místo, současnost



## Stavba 017

### Velká Bíteš – Brno-západ: km 162,744 – 190,474 (27,730 km)

V dubnu 1969 bylo zahájeno budování dálnice D1 z Brna na západ. Součástí stavby byl i čtyřpruhový západní brněnský přivaděč v délce 1,6 km. Stavba byla rozdělena do dvou částí:

- Velká Bíteš – Kývalka, délky 19,507 km, postavena v kategorii D26,5/120, zprovozněna 3. 11. 1973
- Kývalka – Brno-západ, délky 8,223 km, postavena v kategorii D28/120, zprovozněna 6. 9. 1972

Součástí stavby jsou čtyři MÚK – Devět Křížů (km 168), Ostrovačice (km 178), Kývalka (km 182) a Brno-západ (km 190), dvě velké oboustranné odpočívky – Devět Křížů a Troubsko a SSÚD Domašov. Několik stovek metrů před MÚK Devět Křížů opouští D1 kraj Vysočina a vstupuje do kraje Jihomoravského.



Km 168, směr Praha



Stejné místo



Stejné místo, současnost



## Stavba 019

Brno-západ – Brno-jih: km 190,474 – 196,674 (6,200 km)

V červenci 1973 byla zahájena výstavba prodloužení dálnice D1 na východ od MÚK Brno-západ. Stavba byla rozdělena na dvě části:

- Brno-západ – Brno-centrum, délky 3,747 km, zprovozněna 28. 10. 1976
- Brno-centrum – Brno-jih, délky 2,453 km, zprovozněna 30. 9. 1978

Stavba je postavena v kategorii D28/120 a její součástí jsou dvě MÚK – Brno-centrum (km 194) a Brno-jih (km 196).



Km 190, směr Praha



Stejné místo, směr Brno, současnost



Km 195, před křižovatkou dálnic D1 a D2



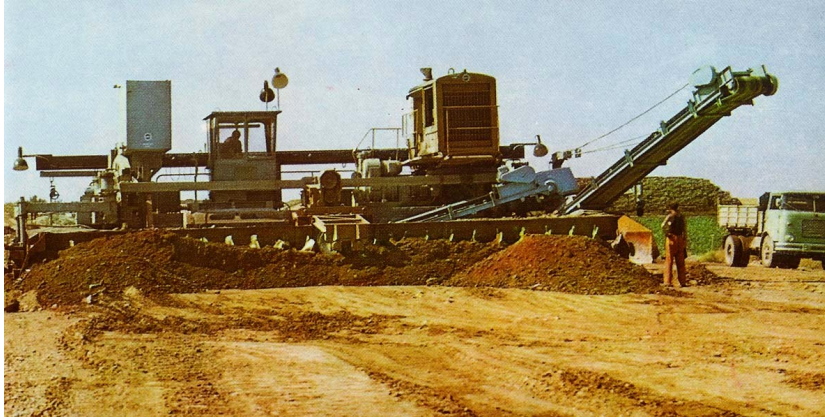
Km 196, křižovatka dálnic D1 a D2

V roce 1980 končila dálnice D1 v Brně na křižovatce s dálnicí D2. Tehdy došlo k propojení nejenom Prahy a Brna, ale díky dálnici D2 i Bratislavy.

Další úseky D1 byly postupně zprovozněny později.



## Tehdejší a dnešní stavební technika





### Tehdejší a dnešní údržba dálnice





## Tehdejší a dnešní vybavení dálnice





### Tehdejší a dnešní dálniční dopravní značení







## Tehdejší a dnešní sídlo ŘSD

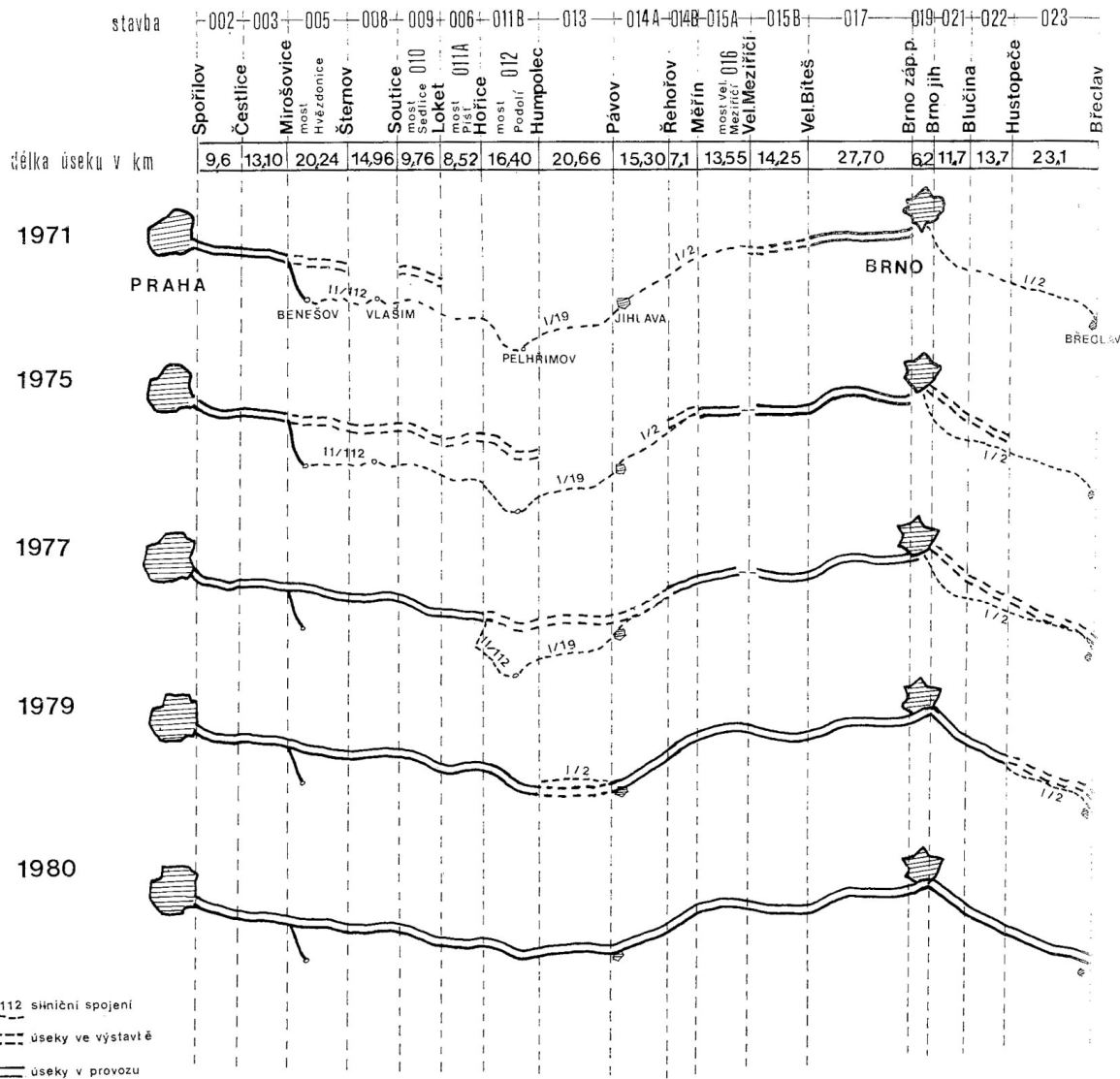


## Tehdejší a dnešní čerpací stanice





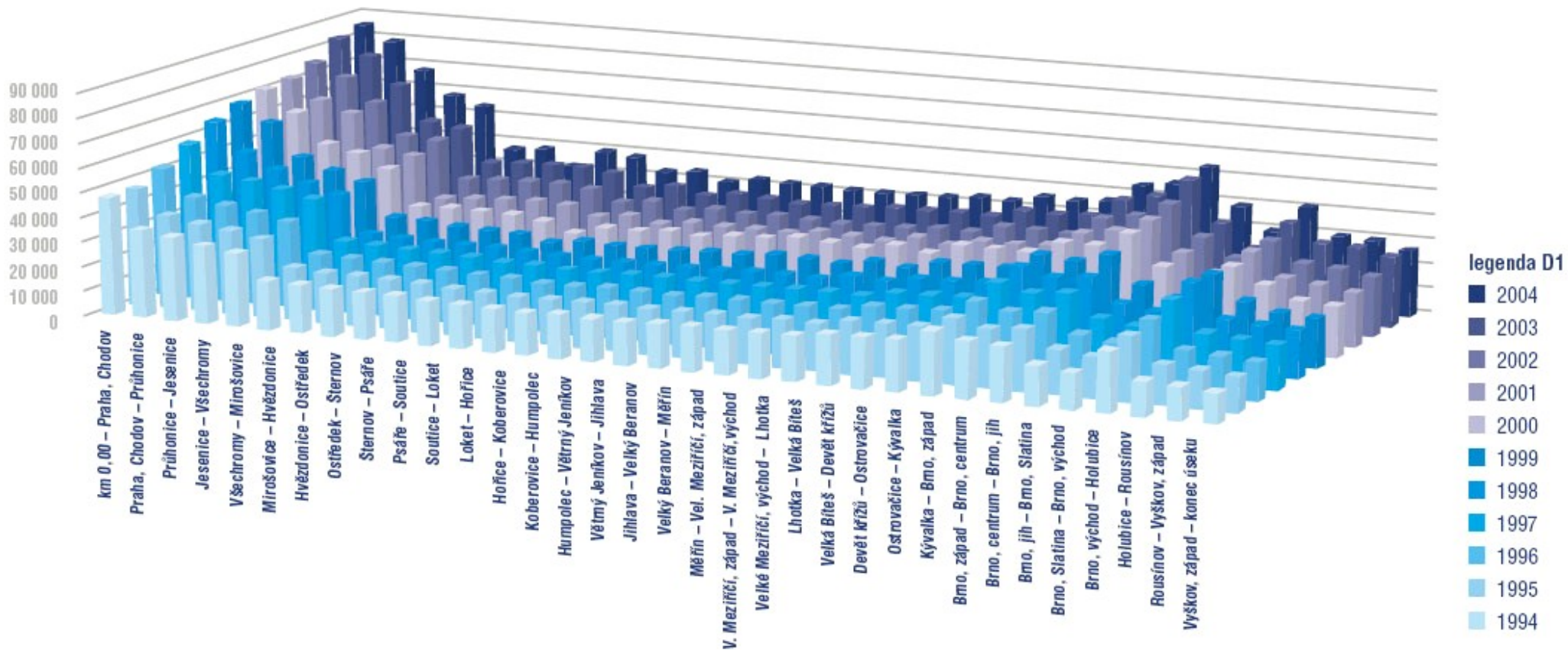
# Schéma postupného uvádění dálnice do provozu





## Intenzity dopravy dálnice D1

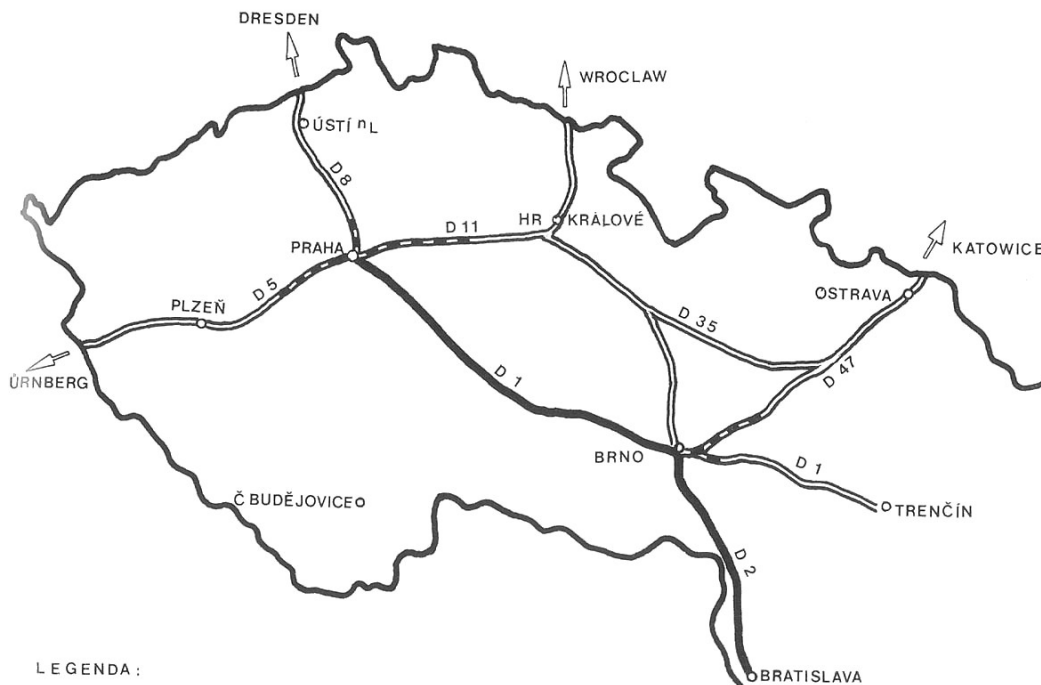
Počty vozidel za 24 hodin se mezi roky 1994 a 2004 prakticky zdvojnásobily. U Prahy nyní projede po D1 až 100 000 vozidel, u Brna 50 000 a ve středu trasy asi 35 000.








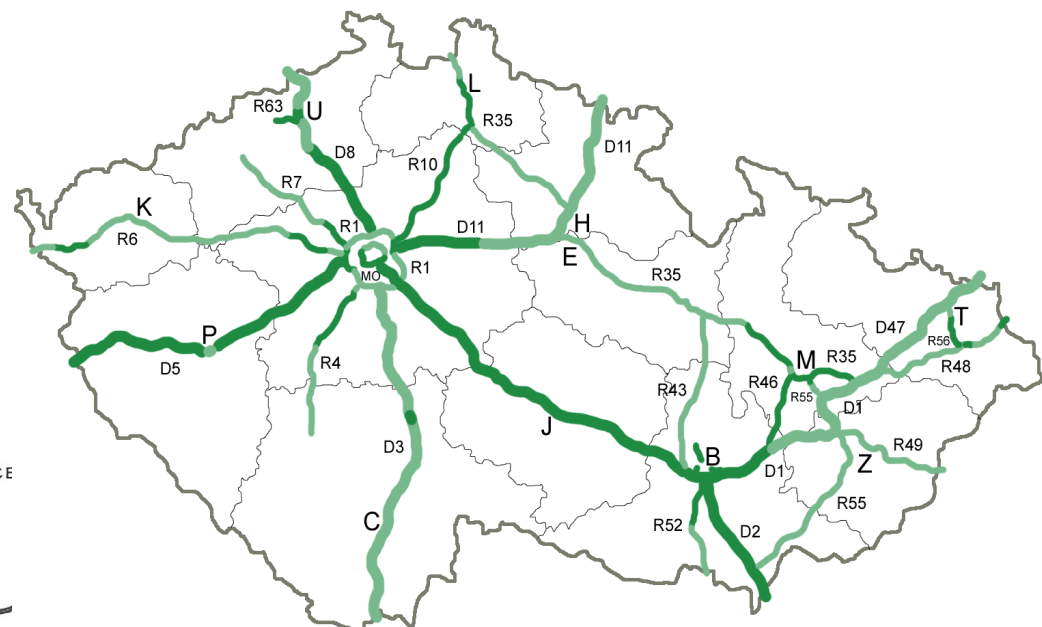
# Tehdejší a dnešní dálniční síť

DÁLNIČNICE ČSR – STAV V R. 1980



LEGENDA :

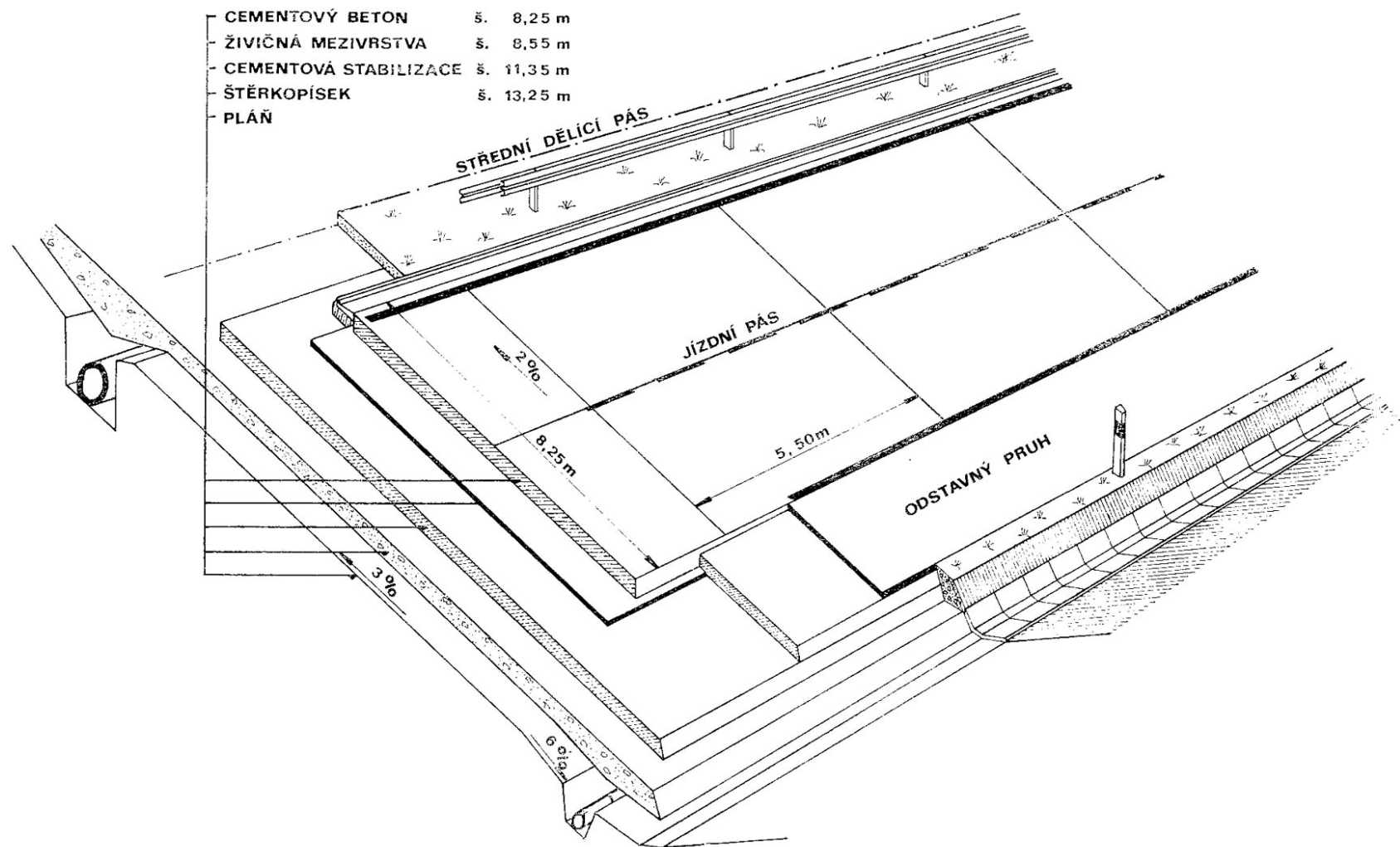
-  Dálniční tahy plánované sítě
-  Úseky v proj. přípravě a ve výstavbě
-  Úseky v provozu



Dnešní síť dálnic a rychlostních silnic



## Tehdejší technologický příčný řez





## Prameny

- Texty a fotografie stránek [ceskedalnice.cz](http://ceskedalnice.cz)
- Publikace Ředitelství silnic a dálnic

*ceskedalnice.cz*

Dálnice **D1**

25 let propojení Prahy a Brna

Autoři: Jan Hoření, Martin Filipický, Stanislav Hudec, Martin Höfler  
Odborní konzultanti ŘSD: Václav Lídl, Pavel Havránek, Matěj Sborový  
Fotografie: ceskedalnice.cz, Ředitelství silnic a dálnic ČR

Tato publikace je chráněna autorským zákonem. Přepis, šíření nebo další zpřístupňování tohoto obsahu či jeho části veřejnosti, a to jakýmkoliv způsobem, je bez předchozího souhlasu autorů této publikace v rozporu s právním řádem České republiky.

© 2005 ceskedalnice.cz