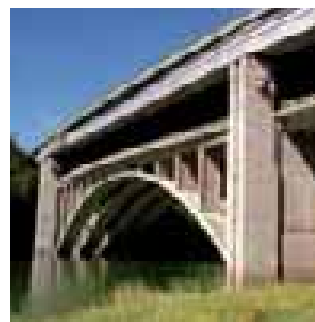


dálnice **D1**

nejdelší český dálniční tah **Praha – Brno – Ostrava – Polsko**

4. vydání, podzim 2009

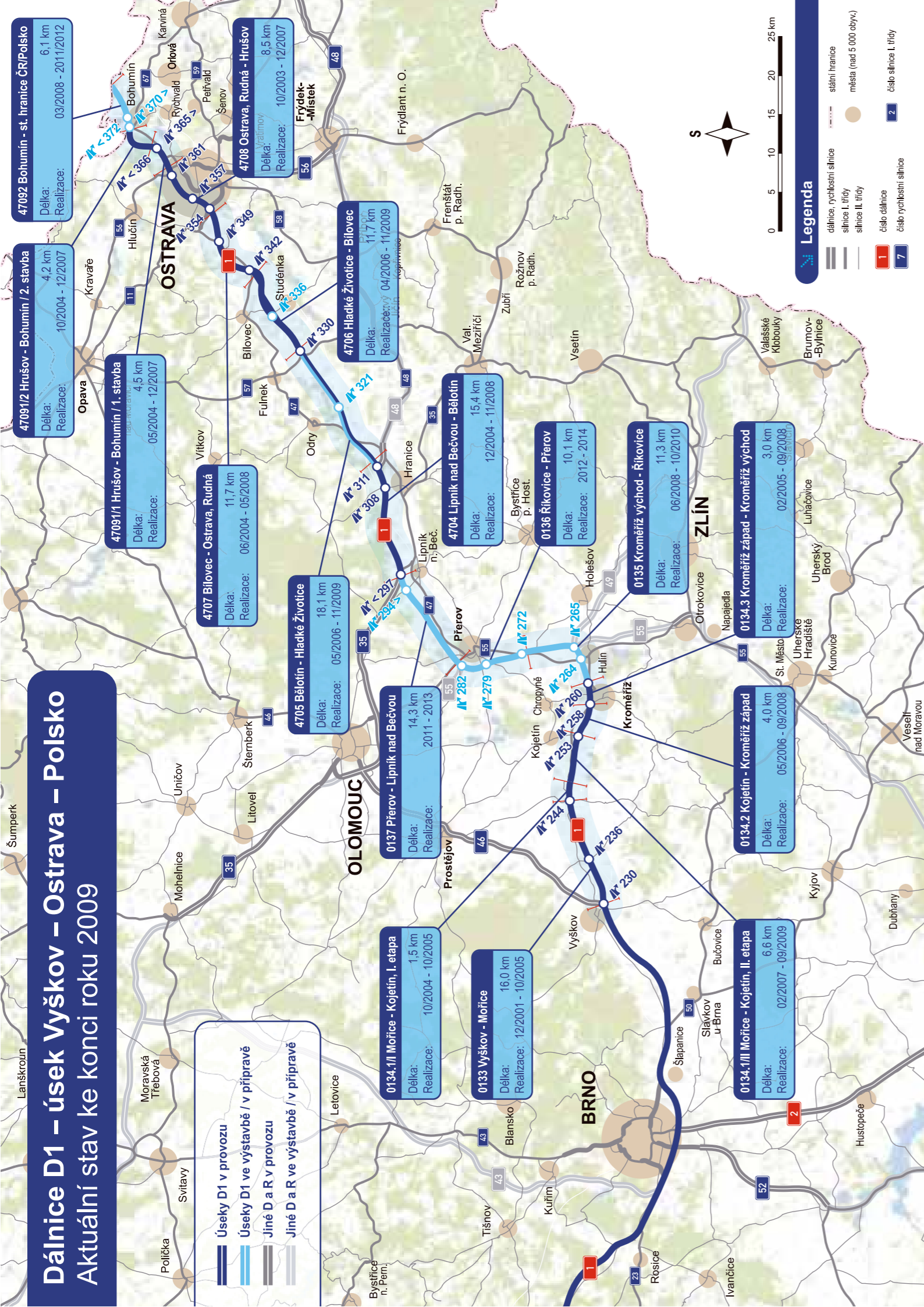
**D1 již vede až do
Kroměříže a Ostravy**



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Dálnice D1 – úsek Vyškov – Ostrava – Polsko

Aktuální stav ke konci roku 2009



stručně o dálnici

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. Proti 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 2x3 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. Další úseky byly otvírány až mnohem později, první v roce 2005 za Vyškovem, v roce 2007 první úsek na severní Moravě. V roce 2009 došlo k významnému napojení na dálnici D1 pro města Kroměříž a Ostrava. Posledním úsekem dálnice bude část kolem Přerova, někdy kolem roku 2014. → Podle původních (federativních) plánů měla dálnice D1 vést na Slovensko a na českém území končit na hraničním přechodu Starý Hrozenkov, ale toto rozhodnutí bylo v roce 1996 změněno. Nový plán počítá s tím, že na slovenskou hranici povede rychlostní silnice R49, která se z dálnice D1 odpojí u Hulína. Je logické, aby dálniční tah spojující tři největší města země (Praha, Brno, Ostrava) nesl označení D1. Proto je dálnice D47 v momentě uvedení do provozu označována jako D1. Ta tak bude po svém dokončení 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 tomuto úseku měla ještě ulevit dálnice D3 (jižní směr přímo z Prahy). Obdobné rozšíření D1 se nyní plánuje v prostoru Brna (výjezdy 182–210). Možnému dalšímu uvolnění dopravy na D1 by měla pomoci dostavba rychlostní silnice R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice. Spolu s dálnicí D11 by R35 tvořila alternativní „severní trasu“ spojující Čechy a Moravu, zejména jejich severní části (např. tah Praha – Olomouc či Ostrava).

377 km bude měřit dálnice D1 po dokončení

335 km dálnice D1 je již v provozu

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

97 km bylo stavěno jako dálnice D47, která se později začlenila pod tah D1

38 let od uvedení do provozu prvního dálničního úseku

29 let od propojení Prahy a Brna





➤ Km 5, směr Ostrava — minulost i současnost (fotomontáž)



➤ Km 4, směr Praha v nočním záběru



➤ Km 12, směr Praha



➤ Km 24, původní most (241 m) přes údolí Šmejalky

stavba 002

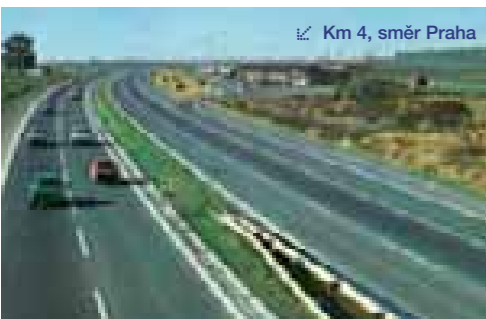
Spořilov → Čestlice **km 0,000 → 8,199**
8,199 km

➤ 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
- 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 2x3 pruhy (kategorie D34/120).

➤ Na trase byly vybudovány dvě MÚK – Chodov (km 2) a Průhonice (km 6) a velká odpočívka Újezd. 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 v současnosti

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 2x3 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 Středisko správy a údržby dálnic Mirošovice.



➤ Km 12, směr Ostrava



➤ Stejné místo v současnosti

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 – Hvězdovice (km 29), Ostředek (km 34) a Šternov (km 41).



➤ Km 22, směr Ostrava



➤ Stejné místo v současnosti

stavba 008

Šternov → Soutice **km 41,494 → 56,472**
14,978 km

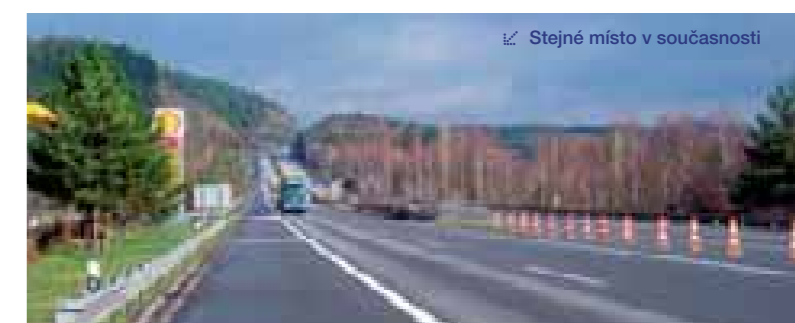
➤ S budováním stavby 008 se započalo v březnu 1972. Tato stavba, stejně jako předcházející, je charakteristická velkým objemem zemních prací, které musely být provedeny. Kromě toho se na trase nachází například 150 m dlouhý most přes řeku Blanici či stejně dlouhý most přes Dálkovický potok. Dálnice prochází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

➤ Stavba byla uvedena do provozu 8. 7. 1977.

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



➤ Km 44, směr Praha



➤ Stejné místo v současnosti



Nepoužitý most přes údolí Sedlického potoka



Km 67, směr Praha



Vnitřní část mostu Píšť



Most Píšť přes vodní nádrž Švihov

stavba 009

Soutice → Loket

km 56,472 → 66,420
9,948 km

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

- Stavba byla uvedena do provozu 8. 7. 1977.
- Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je MÚK Loket (km 66) a Středisko správy a údržby dálnic Bernartice.

stavba 010

most Sedlice přes Sedlický potok

→ km 62,095

Nedaleko obce Sedlice byl v období září 1969 – červenec 1977 vybudován nový 216 m dlouhý dálniční most přes Sedlický potok.

- Stavba byla zprovozněna 8. 7. 1977.
- Most je postaven v kategorii D26,5/120.

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 8. 7. 1977.
- Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je MÚK Hořice (km 75). Několik stovek metrů před touto MÚK opouští D1 Středočeský kraj a vstupuje na území kraje Vysočina.

stavba 011A

most Píšť přes vodní nádrž Švihov

→ 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.

stavba 011B

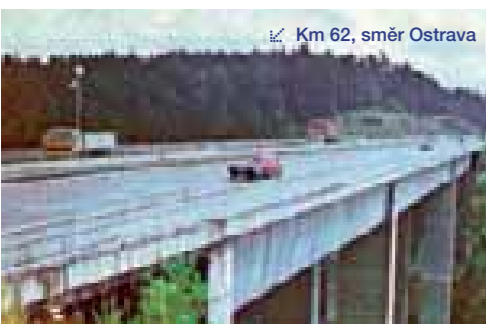
Hořice → Humpolec

km 74,940 → 92,700
17,760 km

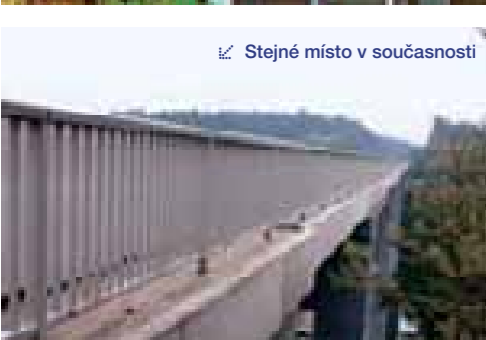
V červnu 1974 začala výstavba vlastní dálnice mezi Hořicemi a Humpolcem. Trasa dnešní D1 vede částečně v trase původní dálnice, která zde byla budována v letech 1939–1942 a 1945–1950. Dálnice se v některých místech odchyluje od původní trasy tak, že pro novou dálnici nebylo možno využít původních staveb. Tak se mimo trasu dálnice octl 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 7,500 km, byla uvedena do provozu v polovičním profilu 22. 11. 1979, v celém profilu 8. 11. 1980

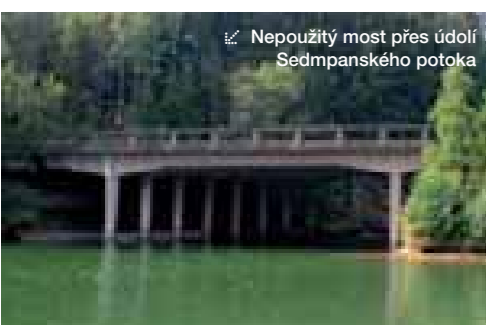
Stavba je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí jsou tři MÚK – Hořice (km 75), Koberovice (km 81) a Humpolec (km 90) a dvě velké oboustranné odpočívky – Speřice a Humpolec.



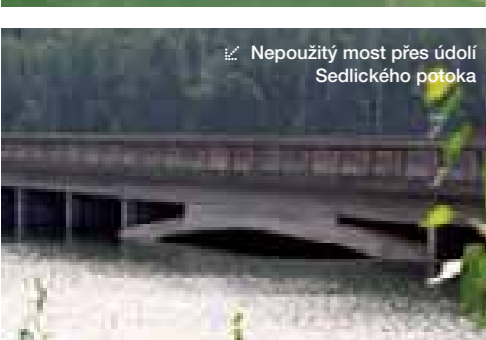
Km 62, směr Ostrava



Stejně místo v současnosti



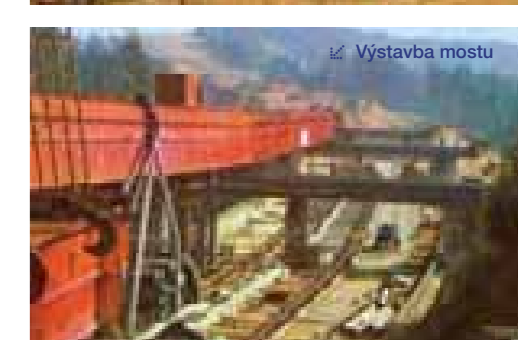
Nepoužitý most přes údolí Sedmpanského potoka



Nepoužitý most přes údolí Sedlického potoka



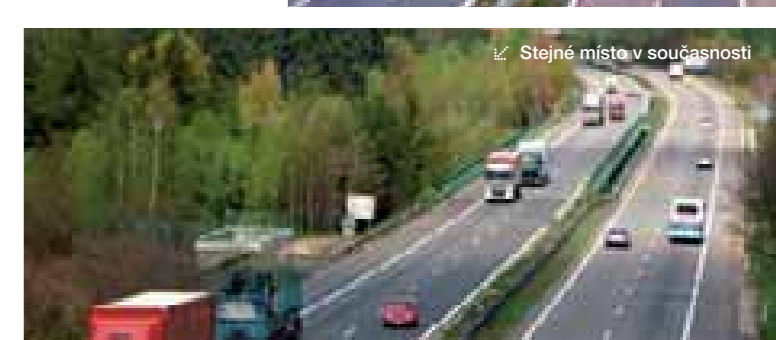
Stejně místo v době výstavby



Výstavba mostu



Km 81, směr Praha



Stejně místa v současnosti



Km 93, směr Praha



Km 120, směr Praha



Km 139, směr Praha



Km 153, směr Ostrava

stavba 012

most Podolí u Koberovic → 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 105, směr Ostrava

stavba 013

Humpolec → Pávov km 92,700 → 111,980
19,280 km

- V červnu 1976 se rozběhla výstavba dálnice z Humpolce do Pávova.
- 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 své trase.
- Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je MÚK Větrný Jeníkov (km 104) a dvě velké odpočívky – Mikulášov a Pávov.



Stejně místo v současnosti

stavba 014A

Pávov → Řehořov 111,980 → 127,280
15,300 km

- Začátkem roku 1976 se započalo s výstavbou dálnice D1 z Pávova do Řehořova. Její součástí byla i přeložka silnice I/38 v úseku Červený Kříž – Jihlava-Bedřichov ve čtyřpruhovém uspořádání o délce 5,5 km a Středisko správy a údržby dálnic Velký Beranov.
- 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).



Km 113, směr Praha



Km 120, směr Ostrava

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 Ostrava

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, zprovozněna v prosinci 1976
 - Velké Meziříčí-západ – Velké Meziříčí-východ, 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).

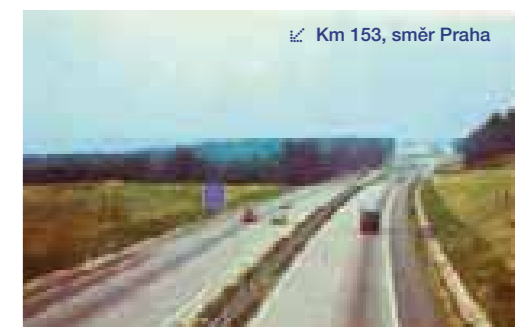


Km 133, směr Ostrava

stavba 016

most Vysočina ve Velkém Meziříčí → 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 mezi Prahou a Brnem. 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.



Km 153, směr Praha



Stejně místo v současnosti



➤ Most Vysočina ve Velkém Meziříčí



➤ Km 182, směr Ostrava



➤ Km 195, před křižovatkou dálnic D1 a D2

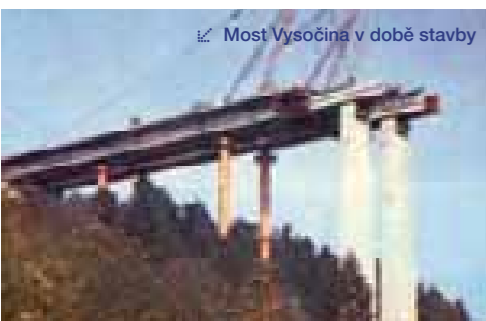


➤ Km 216, směr Ostrava

stavba 015B

Velké Meziříčí-východ km 148,526 → 162,774
→ **Velká Bíteš** 14,248 km

- Stavba byla zahájena v červnu 1971. Byla rozdělena do dvou částí:
 - Velké Meziříčí-východ – Lhotka, zprovozněna v květnu 1975
 - Lhotka – Velká Bíteš, 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).



➤ Most Vysočina v době stavby

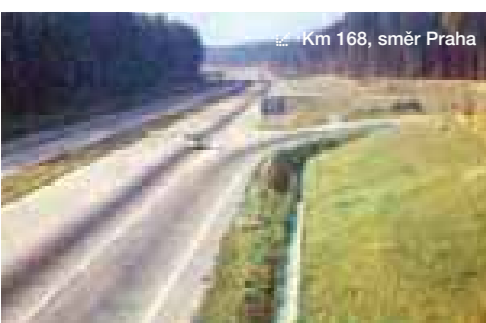


➤ Stejný most v současnosti

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, postavena v kategorii D26,5/120, zprovozněna 3. 11. 1973
 - Kývalka – Brno-západ, 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 Středisko správy a údržby dálnic Domašov. Několik stovek metrů před MÚK Devět Křížů opouští D1 kraj Vysočina a vstupuje do kraje Jihomoravského.



➤ Km 168, směr Praha



➤ Stejně místo v současnosti

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, zprovozněna 28. 10. 1976
 - Brno-centrum – Brno-jih, 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).

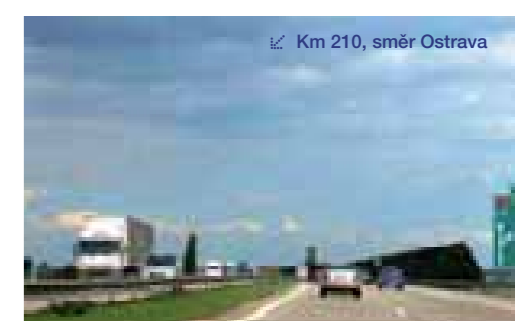
stavba 0131

Brno-jih → **Holubice** km 196,674 → 211,034
14,360 km

- Po dokončení dálničního tahu Praha – Brno – Bratislava byla v dubnu 1979 zahájena výstavba tehdy společného tahu dálnic D1 a D47 dále na východ od Brna. Součástí stavby byl i čtyřpruhový východní brněnský přivaděč. Stavba byla rozdělena na tři části:
 - Brno-jih – Brno-východ, délky 6,775 km, zprovozněna v polovičním profilu v roce 1982, v plném profilu 9. 9. 1983
 - Brno-východ – Holubice, délky 7,109 km, zprovozněna v prosinci 1982
 - Holubice – křižovatka, délky 0,476 km, zprovozněna 9. 9. 1983
- Stavba je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí jsou tři MÚK – Brno-Slatina (km 201), Brno-východ (km 203) a Holubice (km 210).



➤ Km 207, směr Praha

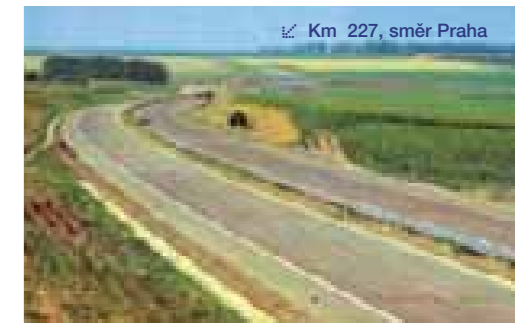


➤ Km 210, směr Ostrava

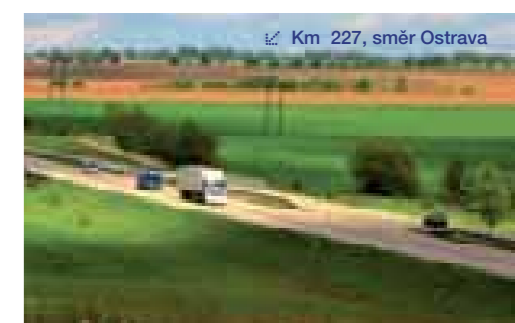
stavba 47011

Holubice → **Tučapy** km 211,034 → 219,999
8,965 km

- V prosinci 1984 byla zahájena realizace tehdy společného tahu dálnic D1 a D47 Holubice – Tučapy.
- Stavba byla zprovozněna 11. 11. 1988.
- Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je MÚK Rousínov (km 216). V době výstavby bylo počítáno s tím, že v prostoru mezi obcemi Komořany, Podbřežice a Tučapy bude vybudována MÚK s tehdejší dálnicí D1, která se měla v tomto místě od tehdejší dálnice D47 odpojit a pokračovat dále na Slovensko do Trenčína přes Brankovice a poté podél současné silnice I/50. K její výstavbě však nikdy nedošlo.



➤ Km 227, směr Praha



➤ Km 227, směr Ostrava

stavba 47012

Tučapy → **Vyškov** km 219,999 → 229,675
9,676 km

- Od května 1989 probíhala výstavba tehdejší dálnice D47 (dnešní D1) do Vyškova. Stavba končila přímým napojením na rychlostní silnici R46 do Olomouce. Stavba byla rozdělena na dvě části:
 - Tučapy – Vyškov-západ, délky 6,099 km, zprovozněna v listopadu 1991
 - Vyškov-západ – Vyškov, délky 3,577 km, zprovozněna 30. 7. 1992
- Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je MÚK Vyškov-západ (km 226).



Km 244, směr Ostrava



Km 259, směr Praha



Stavba 0135, křižovatka Hulín D1-R49-R55



Km 307, směr Polsko

stavba 0133

Vyškov → Mořice
km 229,675 → 245,684 16,009 km

- Výstavba tohoto úseku byla zahájena v prosinci 2001. Do této doby dálnice D1 plynule navazovala na rychlostní silnici R46.
- Stavba zahrnuje tři MÚK, středisko správy a údržby dálnice, areál Policie ČR, 120 stavebních objektů a 7 protihlukových stěn v celkové délce přes pět kilometrů. Bylo postaveno celkem 22 mostních objektů o celkové délce cca 1 300 m.
- Stavba byla zprovozněna 24. 10. 2005.
- Je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí jsou tři MÚK – Vyškov (km 230), Ivanovice na Hané (km 236) a Mořice (km 244) a Středisko správy a údržby dálnic Ivanovice na Hané.

stavba 0134.1/I

Mořice → Kojetín, I. etapa
km 245,684 → 247,184 1,500 km

- Výstavba tohoto úseku započala v říjnu 2004 a podle dodatečného plánu byla tato stavba zprovozněna společně se stavbou 0133.
- Stavba byla uvedena do provozu 24. 10. 2005.
- Je postavena v kategorii D26,5/120 a je ukončena provizorním sjezdem na silnici I/47 u Vrchoslavic.

stavba 0134.1/II

Mořice → Kojetín, II. etapa
km 247,184 → 253,784 6,600 km

- Úsek je postaven v kategorii D26,5/120 a jeho součástí je MÚK Kojetín (km 253) a odpočívka Křenovice. Dále je jeho součástí také 11 mostních objektů.
- Výstavba byla zahájena v listopadu 2006.

Stavba byla zprovozněna 16. 9. 2009 a tím došlo k propojení Prahy s Kroměříží. Část trasy s MÚK Kojetín (km 253) byla spolu s navazující stavbou 0134.2 zprovozněna již 23. 9. 2008.

stavba 0134.2

Kojetín → Kroměříž-západ
km 253,784 → 257,784 4,000 km

- Výstavba byla zahájena v květnu 2006.
- Stavba byla uvedena do provozu 23. 9. 2008 společně se stavbou 0134.3 a částí stavby 0134.1/II po MÚK Kojetín (km 253).
- Je postavena v kategorii D26,5/120. Stavba obsahuje čtyři mostní objekty a povrch dálnice je betonový.

stavba 0134.3

Kroměříž-západ → Kroměříž-východ
km 257,784 → 260,800 3,016 km

- Výstavba byla zahájena v únoru 2005. Trasa dálnice je zde vedena svojí jednou polovinou po bývalém silničním obchvatu města Kroměříže.
- Stavba byla uvedena do provozu 23. 9. 2008 společně se stavbou 0134.2 a částí stavby 0134.1/II po MÚK Kojetín (km 253).
- Úsek je postaven v kategorii D26,5/120 se sedmi mostními objekty. Jeden z nich je o délce 130 m (přes řeku Moravu). Stavba zahrnuje dvě MÚK – Kroměříž-západ (km 268) a Kroměříž-východ (km 260).

stavba 0135

Kroměříž-východ → Říkovice
km 260,800 → 272,100 11,300 km

- Jedná se o novostavbu čtyřpruhové dálnice kategorie D26,5/120 se třemi MÚK, z nichž křižovatka Hulín je křižovatkou vyššího dopravního řádu (D1, R55, R49), která neumožňuje s ohledem na požadované parametry dopravní obsluhu přilehlého území.
- Propojení s nižší dopravní sítí pak zajišťují křižovatky Hulín-západ a Hulín-východ. Délka stavby je 11,3 km. V úseku Hulín – Říkovice peážuje dálnice D1 s rychlostní silnicí R55. Součástí stavby je i 2,5 km dlouhý úsek silnice R55 v kategorii R24,5/120 ve směru Hulín – Otrokovice.
- Výstavba byla zahájena v březnu 2008 a předpokladané uvedení do provozu je podzim 2010.

stavba 0136

Říkovice → Přerov
km 272,100 → 282,200 10,100 km

- Jedná se o novostavbu čtyřpruhové dálnice kategorie D26,5/120 v délce 10,1 km se třemi MÚK. Křižovatka Říkovice připojuje dálnici na stávající silnici I/55, MÚK Přerov-západ připojuje průmyslovou oblast Přerova a oblast Tovačovska a křižovatka Přerov-sever napojí připravovanou rychlostní silnici R55 od Olomouce a vnitřní komunikaci Přerova (tzv. průpich). Na této stavbě je 15 mostů a součástí jsou i přeložky silnic v celkové délce 11,9 km.
- Stavba má územní rozhodnutí.
- Stavba je připravována k zahájení v roce 2012 a zprovoznění v roce 2014.

stavba 0137

Přerov → Lipník nad Bečvou
km 282,200 → 296,513 14,313 km

- Jedná se o novostavbu čtyřpruhové dálnice kategorie D26,5/120 v délce 14,3 km se třemi MÚK. MÚK Žernov je provozní křižovatkou, sloužící pouze napojení střediska správy a údržby dálnice. Propojení s nižší dopravní sítí zajišťuje všesměrná MÚK Lipník-Trnávka. MÚK Bohuslávky slouží k propojení 2 tahů vyšší komunikační sítě – D1 a R35. V MÚK Loučka, která je součástí stavby 4704 dálnice D47, bude při výstavbě úseku Přerov – Lipník zrušeno provizorní napojení ramp do trasy R35 a provedeno napojení ramp do kompletního kolektorového pásu, který bude zřízen mezi křižovatkami Lipník-Trnávka, Bohuslávky a Loučka z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi uvedenými křižovatkami. Součástí stavby Přerov – Lipník je oboustranná velká odpočívka.
- Stavba má územní rozhodnutí.
- Stavba je připravována k zahájení v roce 2011 a zprovoznění v roce 2013.

stavba 4704

Lipník nad Bečvou → Běloutín
km 296,513 → 311,896 15,383 km

- Výstavba byla zahájena v prosinci 2004. Do doby dokončení stavby 0137 stavba na západním konci zatím navazuje pouze na rychlostní silnici R35, do doby dokončení stavby 4705 zase na východním na rychlostní silnici R48.
- Stavba byla uvedena do provozu 25. 11. 2008.
- Je postavena v šestipruhovové kategorii D 34,0/120, protože v tomto místě dálnice spojuje tranzit jak za tah D1, tak i mezi rychlostními silnicemi R35 a R48 a tvoří zde jakési „protáhlé X“ mezi těmito směry. Součástí stavby je přivaděč Běloutín v čtyřpruhové kategorii R 24,5/100 (součást R48) délky 2,4 km a dále tři MÚK – Lipník n.B. (km 294–297), Hranice (km 308) a Běloutín (km 311).



Km 346, směr Polsko



Km 349, směr Polsko



Km 367, směr Praha



Km 368, směr Polsko

stavba 4705

Běloutín → Hladké Životice
km 311,896 → 329,992 18,096 km

➤ Dálnice je navržena v kategorii D 27,5/120 se dvěma MÚK v Mankovicích a Hladkých Životicích, oboustrannou odpočívkou Vražné a Střediskem správy a údržby dálnice Mankovice.

➤ Výstavba tohoto úseku započala v květnu 2006. Stavba má být v polovičním profilu uvedena do provozu v závěru listopadu 2009, v plném v létě 2010. Zprovozněním staveb 4705 a 4706 dochází k významné události – napojení Ostravy na dálniční síť.

stavba 4706

Hladké Životice → Bílovec
km 329,992 → 341,673 11,682 km

➤ Dálnice je navržena v kategorii D 27,5/120 s MÚK v Butovicích, součástí stavby je i přeložka silnice II/464 km 3,8–5,59.

➤ Výstavba tohoto úseku započala v dubnu 2006. Stavba má být uvedena do provozu v závěru listopadu 2009. Zprovozněním staveb 4705 a 4706 dochází k významné události – napojení Ostravy na dálniční síť.

stavba 4707

Bílovec → Ostrava, Rudná
km 341,673 → 353,351 11,678 km

➤ Dálnice je postavena v kategorii D 28/120, na trase jsou dvě MÚK – Bravantice (km 342) a Klimkovice (km 349).

➤ Z důvodu ochrany lázeňských pramenů v prostoru Klimkovic je trasa vedena dálničním tunelem o délce 1 088 m, jehož součástí jsou provozní soubory řešící řízení silničního provozu, větrání, osvětlení, bezpečnostní signalizaci, televizní dohled atd.

➤ Výstavba tohoto úseku započala v červnu 2004 a úsek byl zprovozněn 6. 5. 2008.

stavba 4708

Ostrava, Rudná → Hrušov
km 353,351 → 361,891 8,540 km

➤ Stavba byla rozdělena do tří částí.
➤ Dálnice kategorie D 28/120 je vedena v městské aglomeraci a je do značné míry ovlivněna základním komunikačním systémem města Ostravy, který je na dálnici připojen pomocí mimoúrovňových křižovatek (MÚK) v místě křižení s ulicí Rudnou, Severním spojem a prodlouženou Místeckou.

➤ Výstavba započala v říjnu 2003 a slavnostní uvedení do provozu proběhlo 1. 12. 2007 (pro veřejnost byla otevřena dne 2. 12. 2007).

stavba 47091/1

Hrušov → Bohumín / 1. stavba
km 361,8912 → 366,351 4,460 km

➤ Dálnice byla postavena ve čtyřpruhové kategorii D 28,0/120, stavba zahrnuje jednu dálniční MÚK – Vrbice – rovněž přeložku silnice I/58 v délce cca 2,2 km (funkce dálničního přivaděče).

➤ Výstavba započala v květnu 2004 a slavnostní uvedení do provozu proběhlo 1. 12. 2007 (pro veřejnost byla otevřena dne 2. 12. 2007).

stavba 47091/2

Hrušov → Bohumín / 2. stavba
km 366,351 → 370,551 4,200 km

➤ Dálnice byla postavena ve čtyřpruhové kategorii D 28,0/120, stavba obsahuje dostavbu jedné dálniční MÚK (Vrbice), z dalších objektů je nutno jmenovat přeložku silnice I/58 v délce cca 0,6 km (příjezd k novému hraničnímu přechodu Bohumín – Chalupki) a přeložku dvojkolejně železniční tratě Bohumín – Chalupki v délce cca 1,4 km; součástí stavby je obousměrná dálniční odpočívka Antošovice.

➤ Výstavba započala v říjnu 2004 a slavnostní uvedení do provozu proběhlo 1. 12. 2007 (pro veřejnost byla otevřena dne 2. 12. 2007).

stavba 47092

Bohumín → státní hranice Česko / Polsko
km 370,551 → 376,664 6,113 km

➤ Dálnice se staví ve čtyřpruhové kategorii D27,5/120, v souběhu s dálnicí se buduje přeložka silnice I/67 včetně dvou okružních křižovatek, přes dálnici jsou mimoúrovňově převedeny silnice III. třídy, pěší a cyklistický provoz. Zemní valy podél dálnice a souběžných komunikací slouží k protipovodňové ochraně Bohumínska a na nich jsou budovány protihlukové stěny.

➤ Výstavba tohoto úseku započala v březnu 2008. Uvedení do provozu je plánováno na rok 2011 či 2012.

Km 351, směr Polsko



D47

➤ **Dálnice D47 Lipník nad Bečvou – Ostrava – Bohumín – státní hranice CZ/PL** je dlouhá 80,156 km a nachází se na ní 14 MÚK, 145 mostů, jeden tunel, tři oboustranné odpočívky a dvě střediska údržby.

➤ Tato dálnice byla zbudována jako projekt s označením D47. Provozována je ovšem jako součást celistvého tahu D1. Ta po celkovém dokončení dosáhne délky 377 km a spojí tři největší města země – Prahu, Brno a Ostravu. Nezanedbatelný je i mezinárodní význam díky přímému napojení na polskou dálnici A1.

➤ V rámci výstavby projektu D47 se 1. prosince 2007 stala významná událost, a sice uvedení do provozu 1000. kilometru dálniční sítě v České republice.

D1



Praha



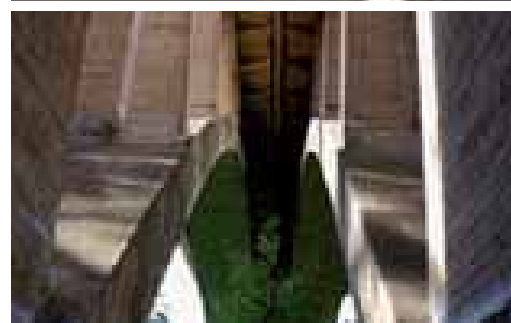
Brno



Ostrava



Polsko



dálnice **D1**

Praha – Brno – Ostrava – Polsko

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12, CZ-140 00 Praha 4

 www.rsd.cz