

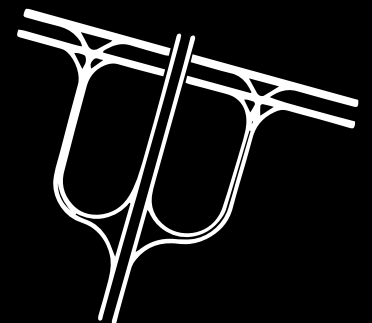
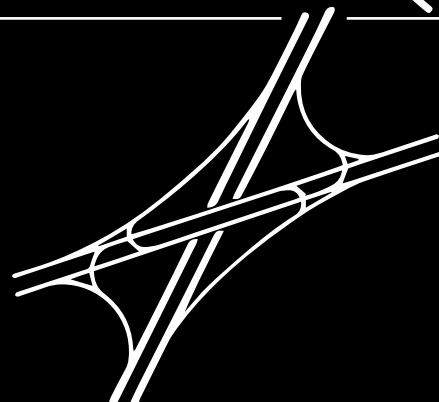
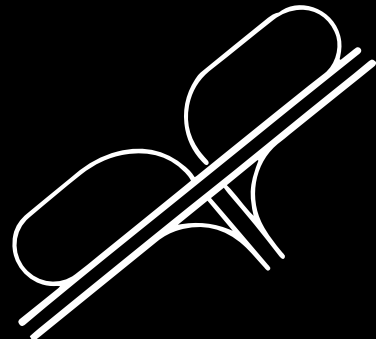
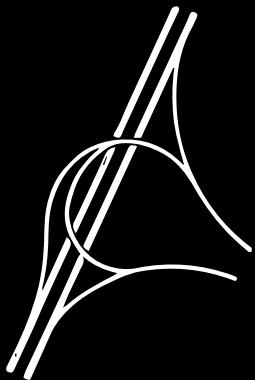
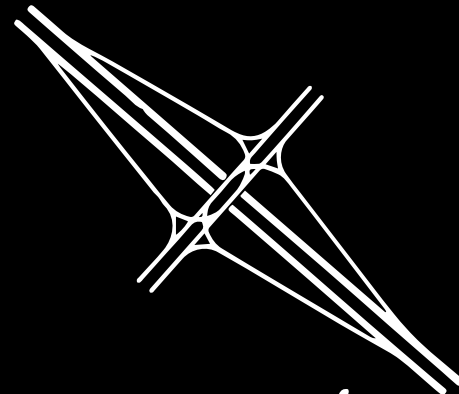
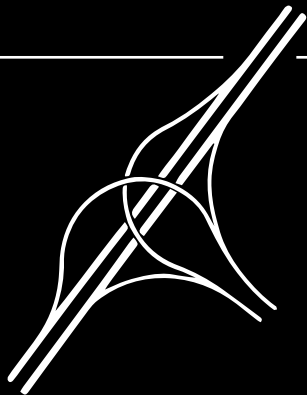
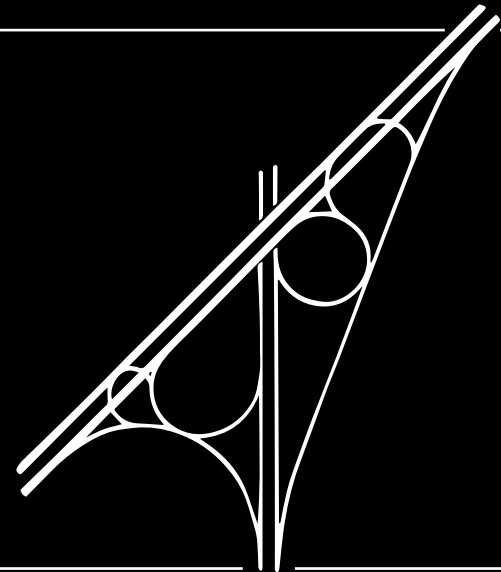
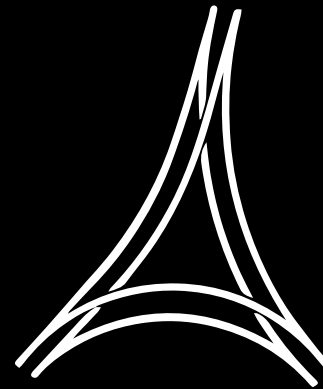
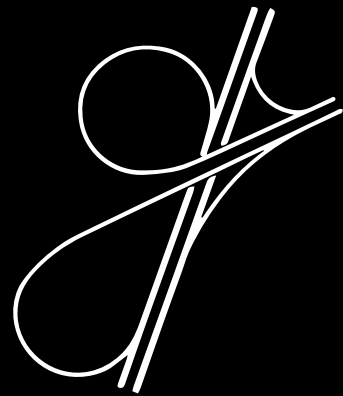
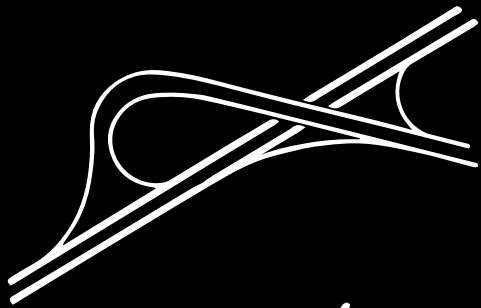
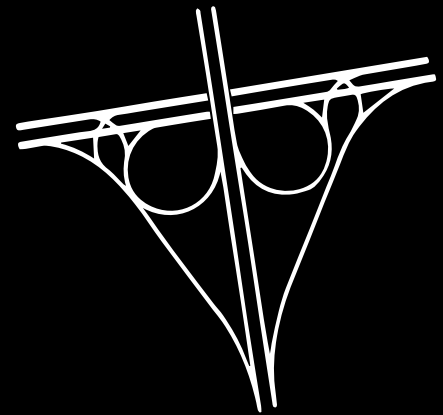
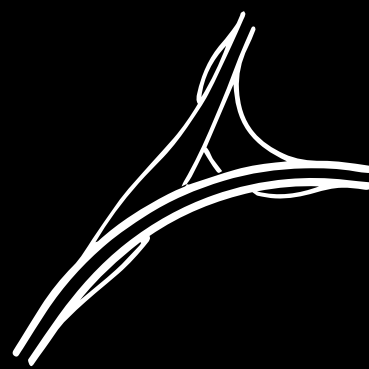
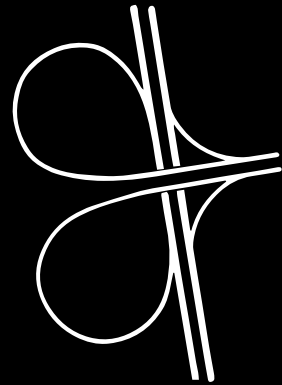
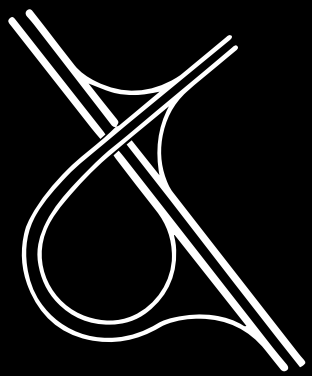
# padesát let

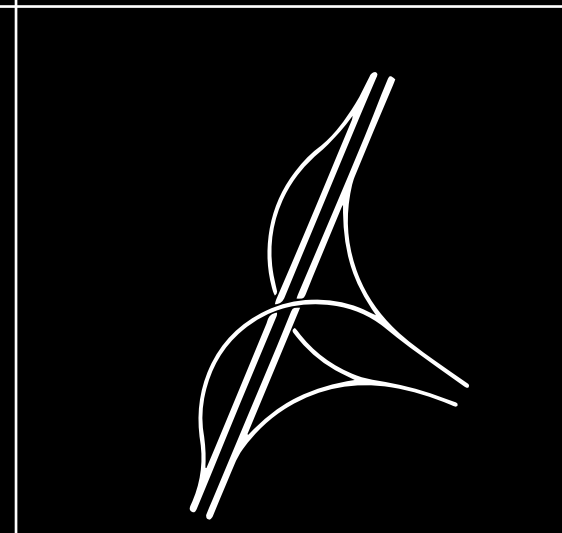
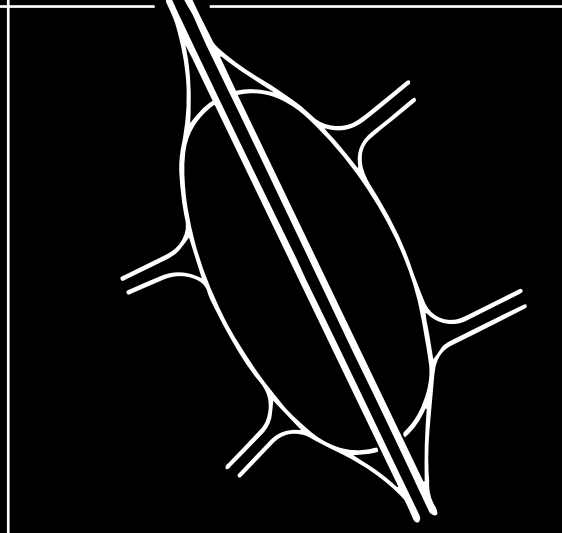
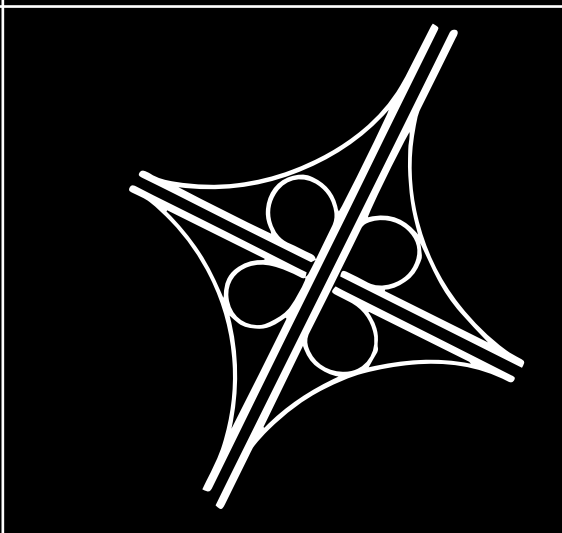
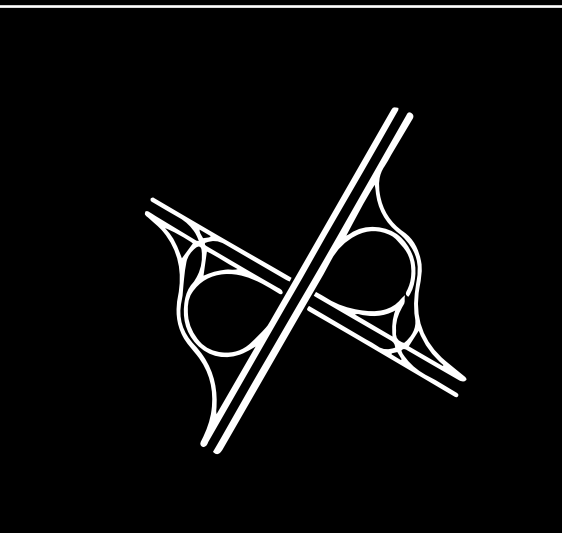
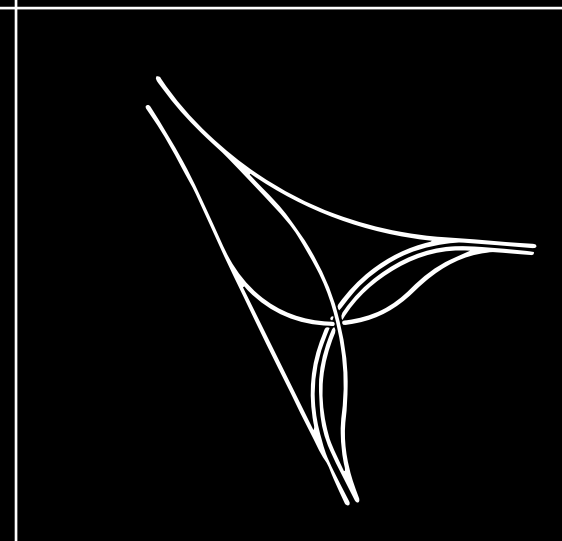
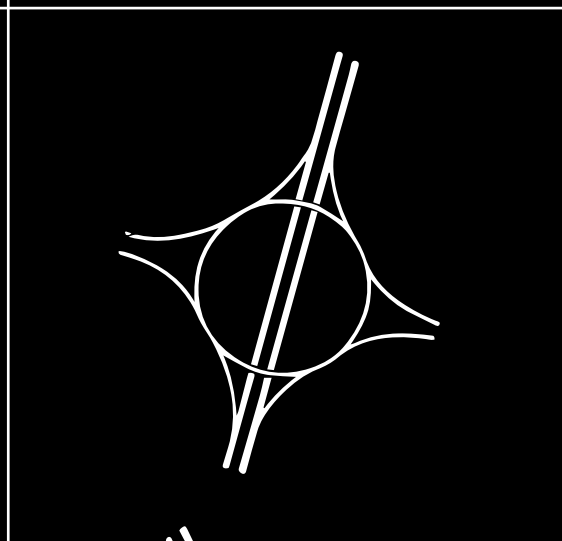
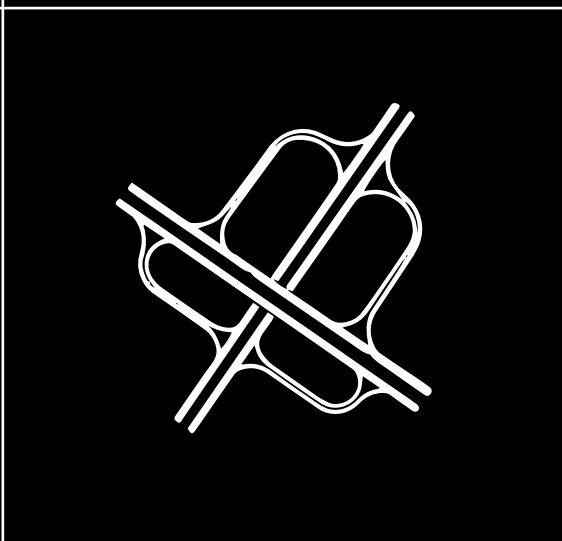
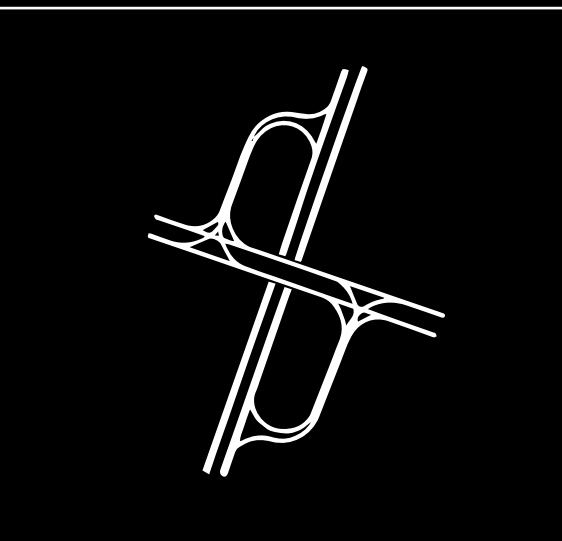
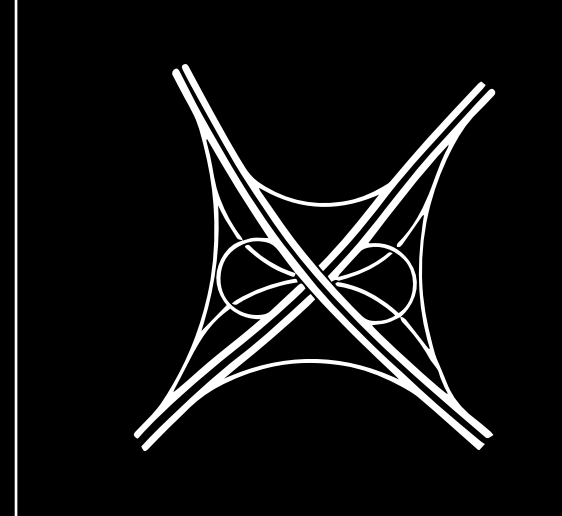
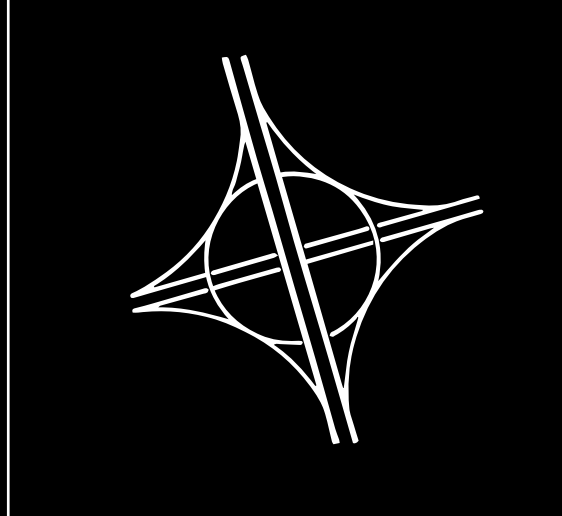
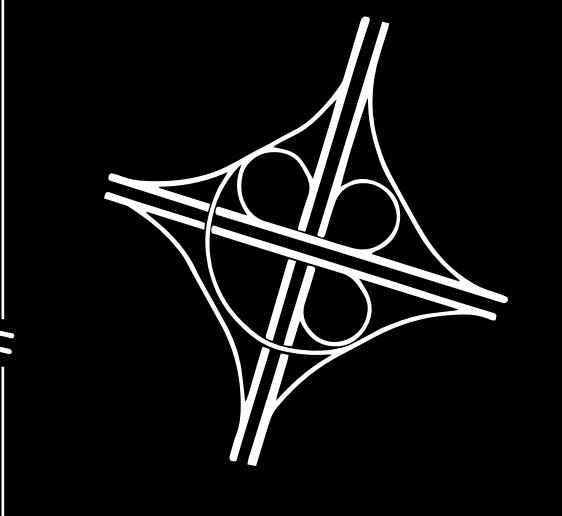
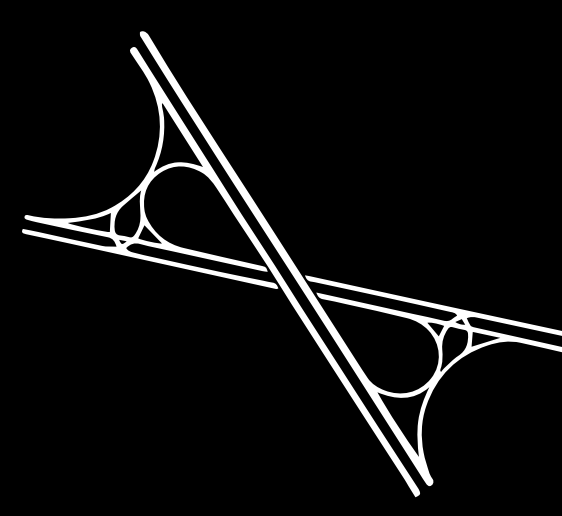
## 1967–2017

Michal Prášil



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR







A stylized graphic of a road intersection. A thick, dark grey road line runs horizontally across the middle. A vertical road line intersects it from the top. At the intersection, there is a circular shape. The text 'padesát let' is positioned to the left of the circle, and '1967-2017' is positioned to the right of the circle.

**padesát let**

**1967-2017**



# padesát let 1967–2017

50 let od založení Ředitelství dálnic  
50 let od znovuzahájení stavby dálnic  
20 let Ředitelství silnic a dálnic ČR



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Michal Prášil

”

*Myšlenka a snahy vybudovat dálnice jakožto komunikace určené výhradně pro automobilovou dopravu i při své velikosti a smělosti nemohly předvídat, co všechno se v budoucnu bude dít kolem zdokonalených a uskutečněných představ o dálnicích.*

*(průvodní zpráva Investiční studie výstavby dálnice Praha–Jihlava–Brno–Bratislava; SRSD, květen 1966)*



Odstraňování sněhu ze zpevněné krajnice sněhovou frézou S 3 na Unimogu U 80 v km 19,5 vlevo na D 1 dne 21. února 1975

Michal Prášil, 2017



Toto dílo podléhá licenci Creative Commons Uveďte původ – Neužívejte komerčně – Nezasracovávejte 4.0 Mezinárodní Licence

Lidé zabývající se dálnicemi si v roce 2017 připomínají několik výročí. Před padesáti lety, v roce 1967, vzniklo 1. července Ředitelství dálnic. Také před padesáti lety, ale 8. září, byla znovu zahájena výstavba dálnic v Československu. A konečně před dvaceti lety sloučením Ředitelství dálnic Praha, Ředitelství silnic a krajských SIÚ vzniklo současné Ředitelství silnic a dálnic.

Výročí jsou obvykle vhodná příležitost k bilancování, platí to u firem i u lidí. U firem se to ale často neobejde bez mnoha různých grafů a tabulek. V nich jsou vyjádřena rostoucí aktiva firmy, získané, investované i utracené peníze, oblíbenost u zákazníků a mnoho dalších pozitiv. To vše ve firemních barvách, s ilustračními fotografiemi z fotobanky a na konci podpořeno zprávou auditora o výborném hospodaření.

Tato kniha je jiná. Snaží se ukázat historii ŘSD i cestu, kterou jsme ušli za padesát let, očima lidí v provozu a údržbě dálnic. Samozřejmě ukazuje úspěchy, ale také problémy, s nimiž jsme se za ta léta při údržbě dálnic střetli. Tabulky, grafy a mapy jsou v knize omezeny na nejmenší možnou míru, knihu z větší části tvoří obrazová kronika.

Často slyšíme, kolik let dnes trvá příprava a výstavba jednoho dálničního úseku. To je ovšem pořád nicotný čas ve srovnání s dobou, po jakou dálnice bude sloužit veřejnosti. Dnem uvedení dálničního úseku do provozu končí etapa investiční a začíná období provozní – využívání díla veřejností. Teprve v provozu se ukáže, zda byla dálnice vhodně navržena a kvalitně postavena. Dnem zprovoznění se začíná splácet vynaložený náklad tím, že dálnice umožňuje bezpečnou, rychlou, pohodlnou a hospodárnou jízdu. Tímto dnem ale také začíná každodenní péče o dálnici a její údržba, protože řádný hospodář se o každé dílo musí starat průběžně, pokud možno předcházet poruchám a škodám a udržovat dílo v takovém stavu, aby plnilo řádně funkci, pro kterou bylo zřízeno.

Za padesát let byly v silničním hospodářství zavedeny různé nové materiály a technologie, zvýšilo se využití strojů a obklopuje nás výpočetní technika. Ale přes to všechno probíhá vlastní stavba dálnice přibližně stejně dlouho jako tenkrát, papírování je mnohokrát více a nemůžeme říci, že se dnes staví výrazně kvalitněji.

Stejně jako na počátku sedmdesátých let jsou stavby více i méně povedené. A se vší výpočetní technikou máme v některých případech o dost horší znalosti o svěřeném majetku a jeho stavu než tenkrát.

Co ovšem od oněch dob doznalo obrovských změn, je vlastní údržba dálnic. V roce 1971 musel dělník dálniční údržby umět především naklepat a nabrousit kosu a ohánět se lopatou při překládání soli na nádraží. Neměl žádné speciální vybavení ani stroje, řadu věcí si musel umět sám opravit nebo vylepšit. Dnes ovládá složité a výkonné stroje a přístroje, které řadu věcí dělají i hlídají za něj. A také mnoho činností, které dříve střediska údržby prováděla vlastními silami, dnes zajišťují specializované soukromé firmy. Současně ale kvůli nárůstu hustoty provozu a rychlosti vozidel velkou měrou vzrostlo ohrožení pracovníků při údržbě dálnic. Pracovníci středisek údržby jsou nejvíce ohroženou skupinou nejen u organizace, ale i ve srovnání s jinými skupinami ve stavebnictví a v dopravě. Mějme na paměti, že již deset pracovníků údržby ŘD Praha a ŘSD položilo život při výkonu povolání.

Začátky údržby dálnic bychom však neměli považovat za úplný středověk. Leccos z toho, čím se dnes chlubíme v tiskových zprávách před veřejností jako naprostou novinkou, tu bylo už před dvaceti, třiceti nebo čtyřiceti lety. Provozní úsek Ředitelství dálnic Praha byl v českém silničním hospodářství řadu let na špičce v zavádění nových prvků, ve zvyšování bezpečnosti práce i bezpečnosti provozu, v navrhování změn technických, organizačních i příslušných právních předpisů. Řada dalších správců komunikací přebírala naše předpisy a poznatky. Přejme si, aby tomu bylo tak i nadále a aby Ředitelství silnic a dálnic bylo respektovanou organizací.

Vraťme se nyní na chvíli do doby, kdy pásku při uvádění dálnice do provozu drželi pracovníci střediska údržby. Neboť právě jim investiční úsek novou trasu předával.

---

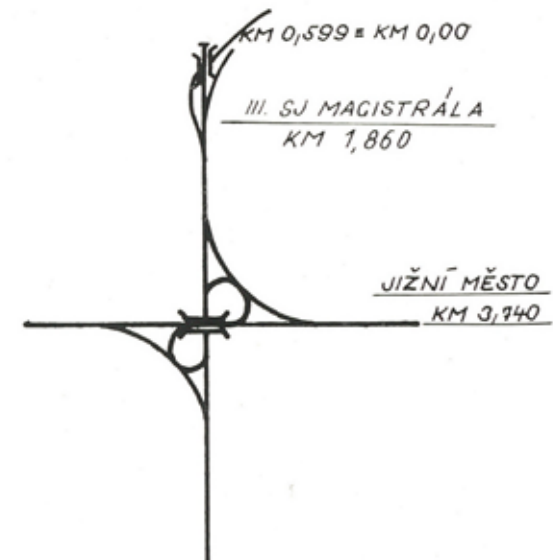
Tato kniha je věnována bývalým i současným pracovníkům Ředitelství dálnic Praha a Ředitelství silnic a dálnic, především pak pracovníkům středisek údržby dálnice a provozního úseku.

Michal Prášil



# Jak šel čas

## kapitola I.



---

Návratová špička v km 0,5 vlevo na D 1 v letech 1971 až 1973, kdy vjezd do Prahy z dálnice regulovaly semafor

# 1967

- ✓ do 30. dubna jsou vypracovány úvodní projekty dálnice Praha–Brno–Bratislava
- ✓ do 31. května schvaluje ministerstvo dopravy úvodní projekty
- ✓ v červnu Vojenské stavby Praha ještě před oficiálním zahájením začínají přípravné práce na rozestavěné dálnici v prostoru od Chodova po Újezd u Průhoníc. Do 28. srpna je odstřeleno 1250 m betonového pásu o šířce přes 2 m. Jedná se o původní krajnici dálnice budované za války, kterou při nové stavbě nelze využít
- ✓ dne 1. července je delimitací odboru dálnic ze Střediska pro rozvoj silnic a dálnic (SRSD) zřízeno Ředitelství dálnic (ŘD) jako přímý investor výstavby dálnic s ústředím v Praze a dislokanými pracovišti v Brně a v Bratislavě. Při svém vzniku má firma necelých sedmdesát zaměstnanců. Ředitelem ŘD je jmenován nadšený propagátor dálnic a dosavadní ředitel Střediska pro rozvoj silnic a dálnic Ing. Josef Moc

- 1 Slavnostní znovuzahájení stavby dálnic v Československu dne 8. září spojené s poklepáním základního kilometrovníku dálnic mezi starým Spořilovem a Chodovem. První zleva je ministr dopravy Alois Indra, druhý ministr národní obrany generál Bohumír Lomský, čtvrtý je ředitel Ředitelství dálnic Ing. Josef Moc. Slavnosti se zúčastnili i ministr stavebnictví Ing. Samuel Takáč a ministr vnitra Josef Kudrna
- 2 Poklepání základního kilometrovníku 8. září
- 3 Skrejpr S10 s tahačem Tatra 180 na stavbě 001 za starým Spořilovem



# 1967



4

- ☑ do 15. července jsou vydána stavební povolení pro první tři dálniční stavby. První úsek z Prahy do Mirošovic s přivaděčem do Benešova má být hotov do roku 1970
- ☑ dne 8. srpna předsednictvo vlády ve svém usnesení souhlasí se zahájením stavby dálnic
- ☑ dne 8. září je poklepáním základního kilometrovníku čs. dálnic v Praze na Spořilově znovuzahájena stavba dálnic v Československu
- ☑ Vojenské stavby Praha zahajují práce na úseku Spořilov–Čestlice a na navazující stavbě II. severojižní magistrály v Praze. Stavby silnic a železnic Praha zahajují práce na úseku Čestlice–Mirošovice, Dopravní stavby Olomouc pak na úseku přípojky Mirošovice–Benešov
- ☑ začíná předprojektová příprava dálničních tahů D 5, D 8, D 11, D 35, D 47



5



6

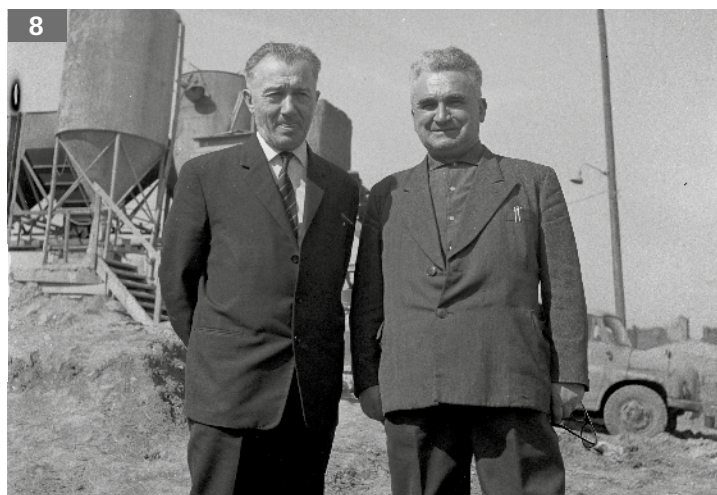
- 4 Účastníci znovuzahájení 8. září přihlížejí prvním přesunům zeminy
- 5 Základní kilometrovník čs. dálnic, v pozadí vpravo je Geofyzikální ústav ČSAV
- 6 První sídlo Ředitelství dálnic v Husitské ulici č. 24 v Praze na Žižkově

# 1968

- ☑ v březnu vypracovalo SRSD orientační srovnání variantních vedení dálnice D 11 Praha – Hradec Králové – státní hranice v úsecích Jaroměř – Náchod – státní hranice a Jaroměř – Trutnov – státní hranice
- ☑ v tomto a následujícím roce je projednáváno s Německou spolkovou republikou dálniční propojení včetně polohy dálničního hraničního přechodu Rozvadov. Zároveň je v letech 1968 až 1971 projednáváno dálniční spojení s Německou demokratickou republikou a je dohodnuta poloha dálničního hraničního přechodu Tisá
- ☑ Ředitelství dálnic se stěhuje z Husitské ulice č. 24 do Jihlavské (pozdější Hodonínské) ulice č. 364 v Praze 4 – Michli do objektů na zařízení staveniště Vojenských staveb Praha. Jedná se o provizorní sídlo do doby, než si ŘD postaví vlastní budovu



7



8



9

- 7 Stavební stroje na stavbě 002 mezi Botičem a křižovatkou Průhonice směrem ku Praze
- 8 Vlevo Ing. Josef Moc, ředitel Ředitelství dálnic
- 9 Dempr D10 s tahačem Tatra 180

# 1968



10



11



12

- 10 Nové sídlo Ředitelství dálnic v Jihlavské ulici č. 364 v Praze 4 – Michli. Ředitelství sídlí v levých dvou budovách, teprve později se rozšíří do dvou dalších budov a ještě přistaví jiné
- 11 Dálniční most u Kunic na stavbě 003 před odstřelem; most postavený za války nevyhovoval sklonem a byl nahrazen násypem
- 12 Odstřelený dálniční most u Kunic

# 1969

- ☑ na základě zákona o čs. federaci se dne 1. dubna Ředitelství dálnic mění na Ředitelství dálnic Praha (ŘD Praha, též ŘDP) s pobočkou v Brně a s působností na území ČSR. Z bratislavské pobočky vzniká Riaditeľstvo diaľnic Bratislava (RDB) pro území SSR
- ☑ dne 12. dubna je zahájena stavba prvního moravského úseku D 1 od křižovatky Brno-západ přes Kývalku po Velkou Bíteš, jedná se o stavbu 017
- ☑ první pokládka betonové vozovky na dálnicích začíná na stavbě 003
- ☑ dne 16. listopadu je zprovozněna první část benešovské přípojky (stavba 004) v úseku Mrač–Benešov dlouhém 4 km

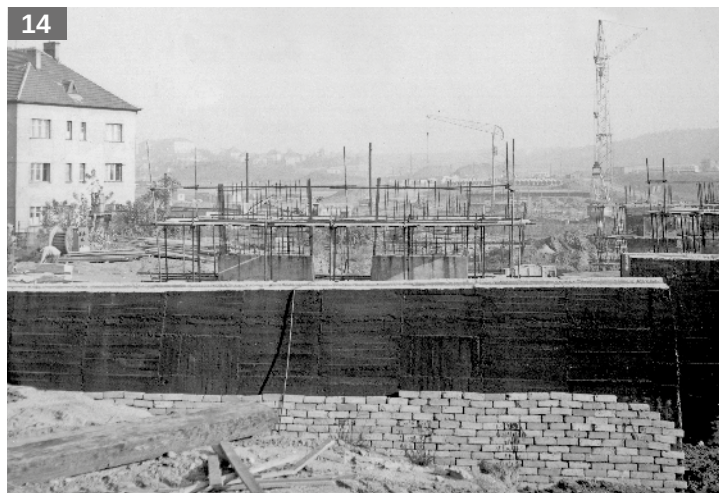


13

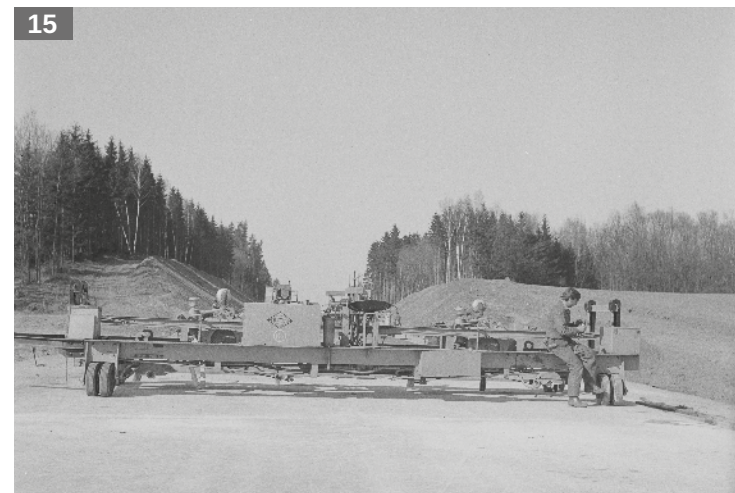
13 Elevátorový skrejpr Caterpillar J621 Johnson na stavbě 017 u Brna dne 12. června 1969

14 Stavba opěry mostu přes Michelskou ulici a trat' ČSD na stavbě 001 v místě bývalé konečné tramvaje č. 14 v Michli (nedaleko dnešní stanice metra C Kačеров) dne 16. října 1969

15 Čtyřkotoučová řezačka spár betonové vozovky na stavbě 004 u Benešova (silnice I/3)



14



15

# 1969



16



17



18

- 16 Betonáž vozovky na stavbě 003 u Všechrom v červenci 1969
- 17 Pokládka segmentů mostu přes Vyskočilovu ulici na stavbě 001 dne 6. května 1969. V nedaleké budově zařízení staveniště na konci Hanusovy ulice bude od roku 1973 do roku 1984 sídlit provozní úsek
- 18 Základní kámen na stavbě 017 v prostoru km 183 vlevo dne 12. června 1969. Později byl kámen přemístěn na levou odpočívku Kývalka

# 1970

- ✔ v červnu dokončuje Dopravoprojekt Brno projektový úkol „Dálnice 1 a D 47 Brno–Čechyně–Ostrava–PLR“
- ✔ v červenci vzniká studie změny přemostění Želivky, kterou zpracoval VPÚ Praha na základě zlepšovacího návrhu pracovníka ŘD Praha Ing. Vosáhla. Ve studii je navržena výstavba nového mostu přes Želivku u Píště cca 10 m nad původním mostem. Tím se lze vyhnout všem potřebným výjimkám (šířkové uspořádání, směrové a podélné řešení atd.)
- ✔ na tahu D 1 Praha–Brno je již rozestavěno 8 staveb
- ✔ je dokončena stavba 004 benešovské přípojky v úseku Mirošovice–Mrač, ale čeká na společné zprovoznění s prvním úsekem dálnice (stavby 002 a 003)



19

- 19 Pokládka AB vozovky v km 2,1 za křižovatkou Chodov na stavbě 002
- 20 Asfaltový finišer Barber-Greene při pokládce obrusné vrstvy se směrovým a výškovým vedením pomocí trojbokého příhradového nosníku položeného na ložnou vrstvu
- 21 Provizorní ukončení zprovozněné části stavby 004 od Benešova na starou silnici I/3 přibližně 600 m před dnešní křižovatkou Mrač v roce 1970



20



21

# 1970



22



23



24

- 22 Poslední kubík betonu CB vozovky na stavbě 003
- 23 Úprava krajnice hydraulickým rypadlem Gradall firmy Warner a Swasey u Bílé skály na stavbě 003 v prostoru km 20 dne 12. října 1970
- 24 Pokládka CB vozovky finišerem Guntert-Zimmermann na stavbě 003

# 1971

- ☑ útvar správy a údržby ŘD Praha postupně přebírá od generálních dodavatelů dokončené objekty prvních dvou staveb a zajišťuje personální, mechanizační a materiální vybavení SSÚD 1 v Mirošovicích, aby již od prvního dne provozu byl zajištěn bezpečný a plynulý provoz a následně i zimní údržba
- ☑ dne 1. dubna vzniká federální ministerstvo dopravy (FMD), které přebírá přímé řízení českého i slovenského ředitelství dálnic. České a slovenské ministerstvo dopravy zanikají
- ☑ dne 12. července je uveden do provozu první úsek čs. dálnic od Prahy po Mirošovice (stavba 002 + 003) a druhá část přípojky z Mirošovic do Benešova na stavbě 004. SSÚD Mirošovice je provizorně zřízeno na zařízení staveniště
- ☑ jsou vydány první vzorové listy dálnic platné pro české i slovenské dálnice. Další díly následují v letech 1972 a 1973



25 První a na dlouhou dobu jediné obslužné zařízení na dálnici – Club Motel Praha – v km 5,5 vlevo u Průhonic v červnu 1971. Odpočívky Újezd v pozadí jsou zatím jen v hrubé stavbě

26 Levá strana křižovatky Mirošovice v km 21 v červnu 1971

27 Ukázka noční viditelnosti dopravních značek na dálnici vyrobených národním podnikem Silnice – KNV Praha na Klíčově ve Vysočanech v roce 1971. Základní plocha je lakovaný plech, symboly jsou z čs. reflexní fólie Triflex, která se vyráběla na Klíčově pro celou republiku



# 1971

- ☑ přejezdy středního dělicího pásu jsou uzavřeny pouze červeno-bílými ocelovými řetězy 20/28 mm osazenými na demontovatelných sloupcích v ose přejezdu. Řetězy jsou zvýrazněny červeno-bílými štítky 120 × 200 mm
- ☑ v prostoru km 15,6 je osazen pokusný vzorek protioslňovacích sítí vyráběných dánskou firmou Julius Koch
- ☑ od 12. července do 15. listopadu projelo po dálnici celkem 798 461 vozidel. Průměrná intenzita provozu je 6337 vozidel denně



- 28 Levá odpočívka Skalka v km 14,3 na D 1 v červnu 1971. Ač se to dnes nezdá, z této odpočívky byla již vidět Praha. Proti připojení odpočívky zpět na hlavní trasu je vidět vjezd na pravou odpočívku Skalka
- 29 Uvedení do provozu prvního úseku československých dálnic Praha–Mirošovice na D 1 v prostoru km 0 dne 12. července 1971. Pásku se chystá přestřihnout místopředseda federální vlády Ing. Ján Gregor. V první řadě pátý zleva (vedle dětí) je náměstek ministra dopravy Jaroslav Podzimek
- 30 Trasa před křižovatkou Průhonice vlevo na D 1 v červnu 1971

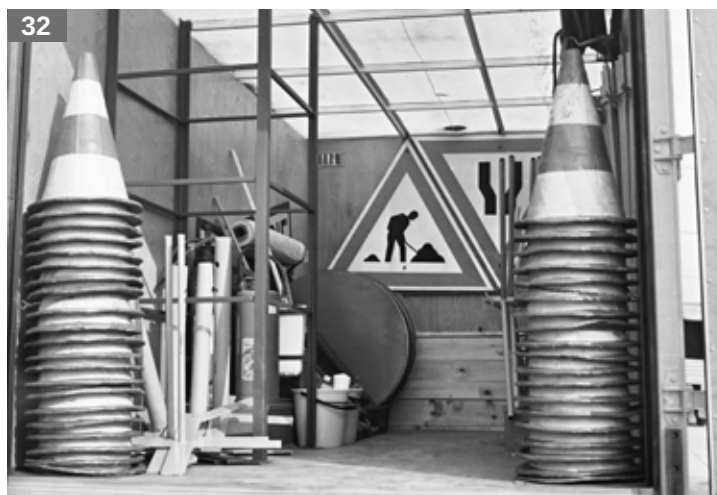
# 1972

- ☑ ocelová svodidla provedená podle schváleného typového podkladu VÚD z roku 1968 nejsou na koncích zapuštěna do země a začínají a končí ohnutými koncovkami v plné výšce svodidla. Dochází k nehodám s tragickými následky. Projektant sice navržené řešení hájí, ale podle názoru policie se auta napíchnutá na svodidla přes koncovky poměrně špatně sundávají. Provozní úsek se ve druhé polovině roku pokouší sehnat 800 kusů pásnic a s tím související materiál, aby alespoň začátky svodidel ve směru jízdy mohly být zapuštěny do země a zvýšila se bezpečnost provozu. Nakonec se výrobce NHKG nechá umluvit, aby svodidla vyrobil a pozinkoval nad plán, aby mohla být na jaře příštího roku osazena
- ☑ dne 6. září je uveden do provozu první moravský úsek D 1 od Brna-západ po Kývalku (část stavby 017); současně vzniká v provizorním areálu na zařízení staveniště v Popůvkách první moravské středisko údržby – SSÚD 4



31

- 31 Ukončení prvního moravského úseku od Brna v prostoru křižovatky Kývalka na stavbě 017 dne 6. září 1972, doprava pokračovala dále po silnici I/23 na Třebíč nebo po I/2 na Jihlavu
- 32 Pohotovostní vůz Avia 30 se skříňovou karoserií na SSÚD 4 dne 6. září 1972. Vůz je vybaven pro první zásahy u nehod a porouchaných vozidel. Kromě značek jsou v něm i nosítka, hasicí přístroj, kbelíky a ruční nářadí. Jedná se o první doložené vozidlo dálniční asistence
- 33 Úsek čtyřpruhové silnice I/23 od křižovatky Kývalka směrem na Rosice při zprovoznění dne 6. září 1972. Vpravo odbočuje silnice I/2 na Velkou Bíteš a Jihlavu



32



33

# 1972



34



35



36



37



38



38

- ☑ na útvaru správy a údržby vzniká oddělení majetkové správy, které je určeno i pro zpracování pasportu a přejímání všech objektů
- ☑ sekání trávy na svazích je většinou ruční – kosou. Každý pracovník má přidělen jeden kilometr svahů, takže jsou dobře vidět rozdíly v sekačském umění pracovníků. Hrabání a odklíz trávy jsou pak společným dílem všech včetně žen z SSÚD i brigádníc z okolních JZD. Sekání trávy ve středním pásu je ručně vedenými motorovými sekačkami a částečně také kosou
- ☑ svislé značky jsou lakované syntetickými barvami s nápisy provedenými z čs. fólie Triflex. Kvalita značek však neodpovídá představám ŘD Praha o barevnosti a viditelnosti v noci. Proto jsou zkoušeny značky vyrobené celoplošně z materiálu Viaflex (princip odrazových sklíček)

- 34 Impregnace betonové vozovky fermeží na úseku SSÚD 1 dne 9. října 1972. K běžné cisterně na vodu tažené nákladním autem je připevněna rozstříkovač lišta
- 35 Údržba zeleně na nové dálnici – pracovník SSÚD 1 Josef Palánek při práci s rotační sekačkou ŽTR-45 (systém Terra) v SDP. Tento a následující dva snímky byly pořízeny v prostoru km 17,5 dne 5. června 1972
- 36 Pracovníci SSÚD 1 Josef Palánek a František Malý při práci s lištovou sekačkou MF 70
- 37 Pracovník SSÚD 1 Jiří Adamec se shrabovačem trávy MF 70. V popředí leží kosa, kterou se obkěvaly keře a hrany vozovky
- 38 Jedna z prvních nehod s tragickými následky po nárazu na špatně navržená svodidla se stala v km 3 vlevo na D 1. Snímek je zřejmě z roku 1971 nebo 1972

# 1973

- ☑ od února platí první Zásady pro osazování svodidel na dálnicích vydané ŘD Praha. Podle zásad se ve středním dělicím pásu navrhuje svodidlo vždy a osazuje se až podle časové potřeby. Ve středním pásu lze od osazení svodidla dočasně upustit v přímé a ve směrových obloucích bez dostředného sklonu do doby, než bude jeho osazení z důvodů bezpečnostních a zvýšené intenzity dálničního ruchu nutné. Nutnost osazení se přezkouší při dosažení špičkové intenzity 1000 jednotkových vozidel za hodinu v jednom směru
- ☑ dne 1. května je zprovozněn úsek II. severojižní magistrály v Praze navazující na začátek dálnice D 1. Stejně jako první dva úseky dálnice má i tento úsek ještě žluté vodorovné značení, zatímco úsek Kývalka – Velká Bíteš zprovozněný 3. listopadu již má vodorovné značení bílé



39



40



41

- 39 První dva roky až do zprovoznění II. severojižní magistrály končila dálnice D 1 v Praze na Spořilově zaústěním do úzké Lešanské ulice. Výjezd z dálnice při návratové špičce regulovaly semafony v km 0,0
- 40 Stavba pilířů horního patra mostu přes Želivku u Píště na stavbě 011 A v roce 1973
- 41 Pracovník SSÚD 1 Josef Palánek se svou Tatrou 138 na snímku z první poloviny 70. let

# 1973

- ☑ útvar správy a údržby se mění na provozní úsek a stěhuje se do bývalého zařízení staveniště stavby 001 v Hanusově ulici
- ☑ je zakoupen značkovač pro vodorovné značení HZS-1, takže SSÚD 1 v květnu poprvé obnovuje značení na dálnici vlastními silami
- ☑ u Průhonic jsou pokusně instalovány lakované velkoplošné značky s nápisy provedenými z materiálu Viaflex kazetovým způsobem. Řešení se sice osvědčilo, ale celkově mají značky z materiálu Viaflex nízkou kvalitu
- ☑ sůl pro zimní posyp dálnice se dopravuje ve vagonech volně ložená nebo v papírových pytlích, Tonacal v igelitových pytlích vážících 70 kg. Pytle se překládají ručně



42



43



44

- 42 Montáž segmentů mostu přes Sedlický potok na stavbě 010 dálnice D 1 dne 12. června 1973
- 43 Lávka pro pěší přes II. severojižní magistrálu u Geofyzikálního ústavu ČSAV na Spořilově v roce 1973
- 44 Sněhová radlice SRS 3500 namontovaná na sypači VSV 6 na SSÚD 1 dne 27. února 1973

# 1974

- ☑ v lednu vydává bezpečnostní technik ŘD Praha Bezpečnostní pokyny pro provádění prací na dálnici za provozu. Pokud vstupují osoby do jízdního pruhu, musí být vyčleněn pracovník, který je povinen sledovat chování osob a provozní situaci. Exkurze a návštěvy se zásadně smějí pohybovat jen v prostoru odpočívek. Vozidla nesplňující vyhlášku č. 32/1972 Sb. (oranžový maják, červenobílé šrafy) mohou z pracovních důvodů zastavit pouze na krajnici a musí být označena výstražným trojúhelníkem. Pracovníci musí nosit oranžové vesty



45

- 45 První zapůjčení značkovače HZS-1 z SSÚD 1 na SSÚD 4 v roce 1974. Vpravo je pracovník SSÚD 1, který vysvětluje obsluhu stroje
- 46 Obnova značení na úseku SSÚD 4 v roce 1974 u křižovatky Domašov. Na boku značkovače je zásobník s hubicí na balotinu vyrobený podle zlepšovacího návrhu SSÚD 1. Originální značkovač mohl značit jen bez balotiny
- 47 Unimog SSÚD 1 při mytí svodidel na levém nájezdu křižovatky Mirošovice v roce 1974



46



47

# 1974



48

- ☑ v tomto roce je první celková obnova vodorovného značení na dálnici. Značkovač HZS-1 je podle zlepšovacího návrhu ŘD Praha vybaven hubicí na posyp balotiny, takže značení je již reflexní. Vzhledem k nízké kvalitě materiálů na značení je nutno značit celou dálnici jednou ročně, na zatížených úsecích i dvakrát ročně
- ☑ dne 1. října je zahájena první stavba dálnice D 2 v úseku Brno–Blučina



49



50

- 48 První obnova značení na úseku SSÚD 4 v roce 1974 v prostoru křižovatky Domašov vpravo. Za značkovačem HZS-1 jede ve Škodě 100/110 provozní technik SSÚD 4 František Zadělák, za ním je jako krycí vozidlo Š 706 s přívěsem naloženým barvou a balotinou
- 49 Překládání pytlů se solí dovezených z nádraží do provizorního areálu SSÚD 4 v Popůvkách v roce 1974
- 50 Pracovníci SSÚD 4 čistí nakladačem Empor zanesený příkop na křižovatce Kývalka vlevo v roce 1974

# 1975

- ✓ v tomto a předchozím roce je žluté vodorovné značení na úseku Praha–Mirošovice silami SSÚD 1 měněno na bílé
- ✓ nejpozději v tomto roce již používají pracovníci na dálnici oranžové montérky. Řada pracovníků však i nadále nosí na dálnici montérky tmavé barvy a nepoužívá ani oranžovou vestu, zejména při sekání trávy na svazích
- ✓ Federální ministerstvo dopravy vydává Koncepti rozvoje správy a údržby dálniční sítě v ČSSR do roku 1990, která zavádí tři druhy Středisek správy a údržby dálnice (SSÚD) – se základní, s rozšířenou a se speciální činností
- ✓ je objednáno 200 m protioslňovací sítě dánské firmy Julius Koch pro křižovatku Mirošovice. Kvůli problémům s vyřízením dokladů je sít' osazena až v roce 1976. I když bude ze středního dělicího pásu později přemístěna na větev na levé straně křižovatky, bude tato sít' funkční i v roce 2017



- 51 Přeznačení dálnice ze žluté barvy na bílou na úseku SSÚD 1 v prostoru křižovatky Jesenice směrem na Prahu dne 26. dubna 1975. Někteří pracovníci SSÚD 1 již používají oranžové montérky
- 52 Sestava vozidel zimní údržby SSÚD 1 se dne 19. února 1975 blíží ku Praze. Na snímku je druhé a třetí auto sestavy – Tatra 138 sklápěč se sněhovou radlicí Peitl MZS 300 a Tatra 138 valník se sněhovou radlicí SRSD 3500
- 53 Hrabání staré trávy na jaře 1975 pracovníky SSÚD 4 v km 176 vlevo



# 1975

- ☑ pobočka Brno se stěhuje do nových objektů v Šumavské ulici. Provozní budova ŘD Praha dostavěná na Vinohradské ulici v Praze je rozhodnutím vládní dislokační komise přidělena federálnímu cenovému úřadu. ŘD Praha je tak stále bez definitivní budovy



54



55



56

- 54 Přeznačení dálnice značkovačem HZS-1 na úseku SSÚD 1 dne 26. dubna 1975 v prostoru odpočívky Božkov v km 19. V pozadí je buňka se záchody na odpočívce
- 55 Vykládání soli z vagonu na nádraží...
- 56 ... a převoz do skladu SSÚD 4 v roce 1975

# 1976

- ☑ zpracovávají se vyhledávací studie na tahy D 1 od Brna po Trenčín (varianta „Chřibská“ a varianta „Kyjovská“), D 35 Hradec Králové – Lipník, D 43 Svitavy–Brno
- ☑ dodavatelé pro tahy D 5 a D 11 odmítají převzít výstavbu SSÚD na těchto tazích jako součást stavby, proto musí ŘD Praha řešit otázku výstavby u federálního ministerstva dopravy
- ☑ v provozu je 81,047 km dálnic, rozestavěno 165,8 km. Uvedených 81,047 km dálnic zahrnuje mimo jiné 17 větších křižovatek, 15 odpočívek, 59 dálničních mostů, 2 mil. m<sup>2</sup> vozovek, 230 ha ozeleněné plochy, 52 km kanalizace, 109 km svodidel, 139 km odvodňovacích příkopů. Z hlediska majetkové správy se jedná o 166 dálničních objektů v hodnotě 1879 mil. Kčs, 54 objektů SSÚD v hodnotě 28 mil. Kčs, 368 strojů a mechanismů v hodnotě 32 mil. Kčs
- ☑ část údržby dálnice již je mechanizována. Jedná se o kropení a mytí dálnice, mytí směrových sloupků, svodidel a svislých značek, sečení trávy, posyp vozovek chemickými posypovými materiály, odstraňování sněhu, závějů, sněhové kaše a sněhových valů, obnovu vodorovného značení, částečně čištění kanalizací

- 57 Pracovník SSÚD 1 Jiří Večeřa při seřezávání krajnice v roce 1976. Zvýšená zemina se nejprve výsuvným šnekem odřízla a přesunula na vozovku. Zařízení je poháněno hydraulickým náhonem Unimogu
- 58 Počátky strojního sekání trávy – lištová sekačka Gilberts na Unimogu SSÚD 1 v prostoru km 2 vlevo dne 25. srpna 1976
- 59 Společné hrabání posekané a usušené trávy na svazích na úseku SSÚD 1 v roce 1976. Na výše položených místech svahů se tráva stále sekala kosou



57



58



59

# 1976



60

- ☑ v rámci racionalizace práce je řešena sklizeň travní hmoty z dálničních svahů. Hrabání je sice stále ruční, ale na čelní desce nákladního auta je na zkoušku připevněn zemědělský fukar, který fouká trávu do velké skříňě na korbě. Trávu stačí hrabat jen k fukaru, to znamená úsporu pracovních sil a námahy při práci na svazích
- ☑ po přestěhování SSÚD 4 do rozestavěného definitivního areálu Domašov je v areálu Popůvky zřízeno SSÚD 6. Část původních pracovníků SSÚD 4 v Popůvkách zůstává a je převedena na nové středisko
- ☑ ani s pomocí FMD se nedaří zařadit výstavbu definitivní budovy ŘD Praha do 6. pětiletky. Provizorní objekty původního zařízení staveniště v Jihlavské ulici, kde organizace sídlí od roku 1968, jsou již v havarijním stavu a musí být náročně opravovány
- ☑ ŘD Praha má již dva značkovače HZS-1 a celkem 6 dovozových sypačů Weisser (ostatní sypače jsou domácí výroby). Jako novinka je na SSÚD 1 dodán odtahový Barkas, takže nepojízdná a havarovaná vozidla již není nutno převážet na zemědělském přívěsu za traktor
- ☑ v listopadu podává Ředitelství dálnic na FMD první žádost o možnost používání modrých výstražných světel na vozidlech údržby (2 vozidla na každém SSÚD), neboť oranžová světla jsou nedostatečná a veřejností málo respektovaná. Použití modrých majáků není povoleno. Od té doby byla stejná žádost na různé úřady mnohokrát opakována, vždy však se stejným výsledkem



61



62

- 60 Seřezávání krajnice na úseku SSÚD 1 v roce 1976. Seřiznutou zeminu přesunutou na vozovku další stroj šnekem nabíral a pásovým dopravníkem nakládal na nákladní auto. Tento stroj měl vlastní benzinový motor
- 61 Začátek montáže jednoho ze dvou hlavních podélných nosníků horního patra mostu přes Želivku u Píště dne 10. června 1976
- 62 Smontovaný levý podélný nosník mostu přes Želivku u Píště dne 23. září 1976

# 1977

- ☑ jeden z úkolů ŘD Praha na tento rok je „rovnoměrným plněním pracovních úkolů, zvýšenou iniciativou a angažovaností pracovníků důstojně oslavit 10. výročí vzniku Ředitelství dálnic Praha a znovuzahájení výstavby dálnic v ČSSR“
- ☑ VÚD Brno zapůjčuje 4 sčítací přístroje Ametron-Roth pro měření intenzity dopravy na úseku Praha–Mirošovice, Praha–Hořice, Řehořov–Brno v rámci řešení státního výzkumného úkolu
- ☑ je uvedeno do provozu osvětlení křižovatky Mirošovice
- ☑ i když motoristé užívají prvních 21 km dálnice již přes pět let, zaostává výstavba SSÚD 1 Mirošovice. Stále neexistuje generální dodavatel stavby a termín dokončení v tomto roce ŘD Praha uvádí jako naprosto nespílitelný. SSÚD 1 tak nadále funguje v původním zařízení staveniště a je nuceno řadu stavebních úprav provádět samo
- ☑ kvůli chybějícím středovým svodidlům dochází stále více k přejetí vozidel do protisměru a těžkým nehodám

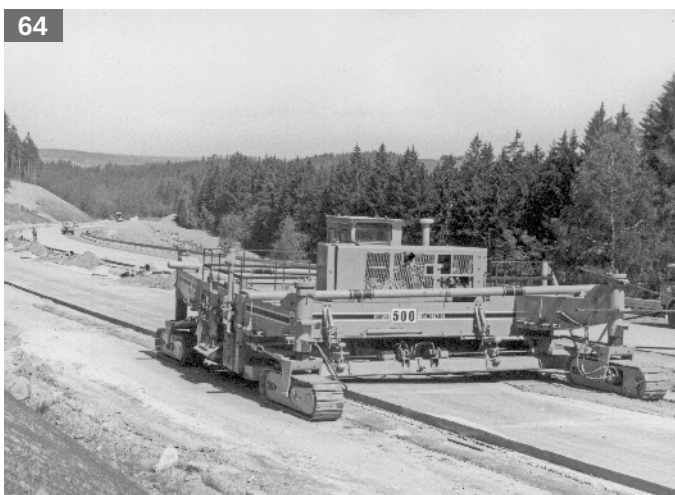


63

63 Stavba mostu Vysočina u Velkého Meziříčí (stavba 016) na dálnici D 1 dne 8. července 1977

64 Finišer CMA v prostoru km 47 vpravo na stavbě 008 dálnice D 1 dne 26. května 1977

65 Most přes údolí Sedlického potoka na stavbě 010 dálnice D 1 v km 62 v den zprovoznění 8. července 1977. Zatímco na pražské straně mostu u památníku stavby lidé obdivují pohled na most a přehradní nádrž, na brněnské straně již příslušníci VB kontrolují vozidla



64



65

# 1977



66

- ☑ v tomto a minulém roce jsou zkoušeny různé způsoby mechanizované sklizně travin (ve středním pásu, na krajnicích, na svazích, mezi svodidly), příští rok bude dokončení zkoušek a výběr vhodné technologie a vybavení
- ☑ při přípravě na zimu jsou problémy s nevyklizením hal, kde bylo skladováno obilí, a s příkazy na výpomoc technikou při podzimních pracích v zemědělství
- ☑ funkce SSÚD 2 a údržba přilehlého úseku dálnice je zajištěna z provizorních objektů zařízení staveniště, neboť do 1. listopadu jsou dokončeny z SSÚD jenom studené a temperované garáže
- ☑ zatím jsou zřízena čtyři SSÚD. Nejpozději při počtu šesti má být zřízen Ústřední sklad, který zajistí racionalizaci skladového hospodářství – jednotnost nákupů, zmenšení nákupní, skladové a účetní agendy, udržování normativních zásob, využití strojně početní techniky při sledování stavu zásob a hospodárné plánování potřeb a vynakládání finančních prostředků



67



68

- 66 Pracovníci SSÚD 1 (zleva Miloš Kodad, Jiří Adamec, Josef Křeček, Miroslav Vrba, ?, Vladimír Mottl, Milan Svoboda) ve zcela nových montérkách asistují při stříhání pásy při zprovoznění úseku D 1 Mirošovice–Hořice v prostoru křižovatky Mirošovice vpravo 8. července 1977. Ten den se do provozu uváděly stavby 005, 007, 008, 009, 010, 006
- 67 První výkop na D 5 v km 0 dne 22. června 1977. Na snímku jsou vlevo ministr dopravy Ing. Vladimír Blažek a vpravo náměstek ministra dopravy Ing. Josef Dykast
- 68 Svaženina v prostoru křižovatky Kývalka v km 182,5 vlevo na D 1 v červenci 1977. Kilometrovníky v té době ještě byly umístěny na krajnicích, teprve později se osazovaly ve středním dělicím pásu. U svaženiny pózuje Ing. Stanislav Gajdoš, vedoucí oddělení majetkové správy

# 1978

- ☑ od ledna platí směrnice pro bezpečnost práce na dálnici DL 16. Kromě jiného stanovuje povinnost nosit při práci za snížené viditelnosti bezpečnostní pás s odrazovými skly, protože oranžové montérky a vesty nemají žádné reflexní prvky
- ☑ vzhledem k několikaletým problémům s kvalitou značek z materiálu Vialflex probíhá v září jednání s jejich výrobcem k. p. Železnobrodské sklo. Výrobce může zajistit požadovanou kvalitu až po roce 1981, použití kvalitních značek tohoto typu na trase Praha–Bratislava tedy z časových důvodů již není možné. Proto se ŘD Praha rozhoduje používat nadále pouze lakované značky s čs. fólií Triflex
- ☑ dodávaná sůl pro zimní posyp obsahuje značné množství prachových částic. To platí i pro Tonacal, ten je dodáván v pytlích a při jejich vysypávání způsobuje pracovníkům značné zdravotní obtíže. Proto hledá ŘD Praha jiné možnosti dopravy. U podniku Technoleň Lomnice nad Popelkou je objednáno 50 pokusných vaků na přepravu chloridů. Po jejich dodání bude zkoušena přeprava a skladování posypů ve spolupráci s výrobcem chloridů pro zimní posyp Tonaso Neštětice
- ☑ na nově otevřeném mostu Vysočina přes údolí Oslavy u Velkého Meziříčí je namontován hlásič náledí. Vozovková čidla posílají údaje na ústřednu umístěnou na SSÚD 4, odkud je zapínán oranžový blikáč umístěný nad výstražnou značkou před mostem

69 Odpočívka Božkov v km 18,8 vlevo na D 1 dne 11. října 1978

70 Pracovník SSÚD 1 František Malý ve svém Unimogu na snímku z konce 70. let

71 Odpálení raket při dynamické zatěžovací zkoušce pravého mostu Vysočina dne 12. září 1978



69



70



71

# 1978



72

- ☑ od listopadu platí Směrnice pro údržbu dálnic DL 2 vydaná FMD, která určuje standard kontroly, úklidu a letní i zimní údržby dálnic. Se vznikem vyhlášky č. 104/1997 Sb., která stanovuje standard zimní údržby, se na směrnici DL 2 pomalu zapomnělo. Na nový jednoduchý standard úklidu a letní údržby tak střediska údržby čekají již patnáct let
- ☑ ve výroční zprávě jsou chváleny dovozové sypače Weisser, které mají přesné dávkování a šířku posypu nezávisle na rychlosti jízdy a mohou bez úprav sypat sůl i inertní materiál. Nástavba na Unimog nebo běžné nákladní auto je výměnná a sypač obsluhuje pouze 1 pracovník. Naopak tuzemské sypače VSV 6 musí obsluhovat podle předpisu výrobce dva pracovníci, neboť výjimka pro dálnice dosud nebyla udělena. Sypač je dodáván jako celek podvozku s korbou (podvozek je tak jednoúčelový), dávkování je závislé na rychlosti jízdy, při změně druhu posypu ze soli na inertní materiál je nutno vyměnit šneky a osadit přední rozmetadlo
- ☑ je vypsán tematický úkol „Světelná signalizace při nutném dopravním zabezpečení na dálnici v noci“. Řešení předkládá pracovník investičního úseku Ing. Milan Koritta, je sestrojen laboratorní vzorek a odzkoušen, zpracováno schéma zapojení. Připravuje se výroba prototypu, který bude dán provoznímu úseku k odzkoušení na dálnici. Ještě v roce 1980 ale prototyp není vyroben



73



74

- 72 Křižovatka Brno-jih v km 196,5 (křížení D 1 a D 2) při pohledu ku Praze dne 4. října 1978
- 73 Provoz na dálnici D 1 v km 14,5 mezi pravou a levou odpočívkou Skalka při pohledu ku Praze dne 4. října 1978
- 74 Pokládka asfaltových vrstev na stavbě 015 A dálnice D 1 dne 12. září 1978

# 1979

- ☑ v červnu vzniká Ústřední sklad Bernartice, který je začleněn do útvaru 43 MTZ (materiálně-technické zásobování). Původně měl být postaven u Jihlavy, ale je umístěn v barácích bývalého zařízení staveniště
- ☑ v září začíná platit Směrnice pro osazování přenosných dopravních značek a zařízení na dálnicích DL 4, která stanovuje reflexní úpravu a zvětšenou velikost použitých dopravních značek a zařízení. Ve směrnici již chybí povinnost označovat v noci přechodné značení výstražnými světly, neboť pro tento účel není žádný výrobek k dispozici
- ☑ jsou provedeny zkoušky přepravy Tonacalu v textilních vacích s kladným výsledkem. Nedaří se ovšem zajistit přiděl vagonů pro přepravu vaků a přiděl autojeřábů pro SSÚD pro vykládku vaků z vagonů. Uvedené problémy budou řešeny v příštím roce, zatím je objednáno 500 vaků na Tonacal



75

- 75 Jedno z prvních obslužných zařízení na D 1 – Club Motel Praha v km 5,5 vlevo dne 3. září 1979. V první polovině 90. let byl Club Motel zbourán a nahrazen hotelem a tenisovou halou
- 76 Nakládku soli na nádraží v Senohrabech z vagonu na sypač před odvozem do skladu SSÚD 1 na podzim 1979
- 77 Záruční oprava vozovky s účastí pracovníků SSÚD 1 a Staveb silnic a železnic v km 32 vpravo na D 1 zřejmě v zimě 1979. Zároveň se dodatečně instalují středová svodidla

76



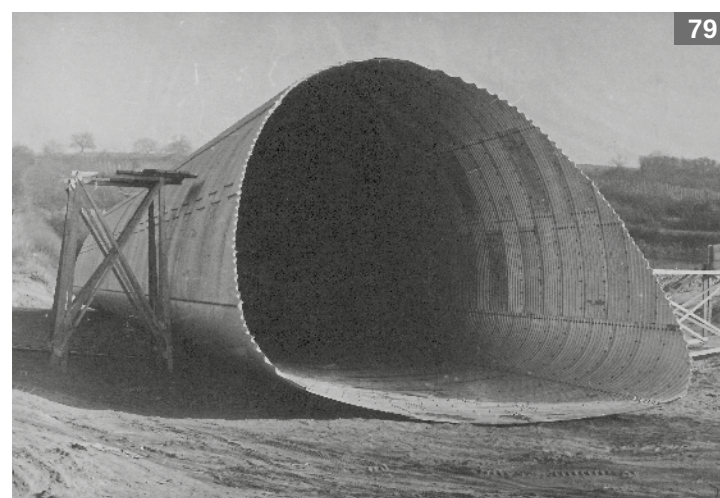
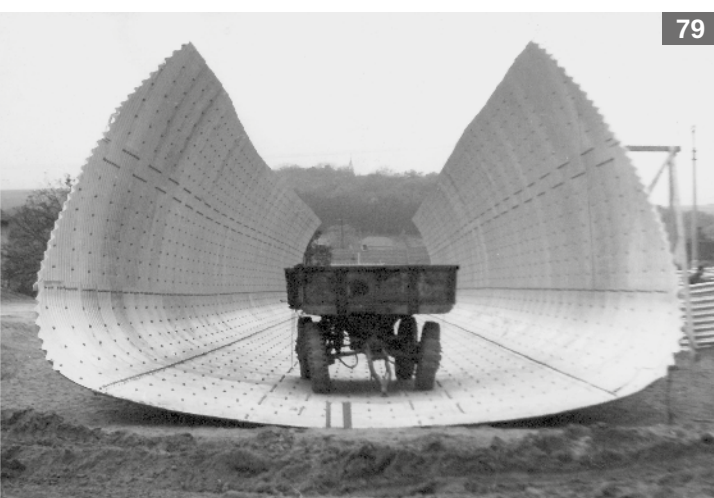
77



# 1979



- ☑ na SSÚD je dovezen první sypač se zkrápěním, jedná se o typ Weisser
- ☑ první předání „S“ úseku (letištní úsek dálnice D 1 mezi Měřínem a Velkým Meziříčím) Ministerstvu národní obrany pro demontáž svodidel a vypracování dopravního značení na objížďkách „S“ úseku. Vzhledem k nevhodnému návrhu upevnění sloupků svodidla k vozovce se množství šroubů při demontáži utrhlo a ocelová svodidla tak již nikdy nebudou znovu osazena
- ☑ u podniku je již 5 odtahových Barkasů, pro každé středisko jeden; mohou však odvážet jenom osobní auta



- 78 Odpočívka Dunice v km 72,4 vlevo na D 1 dne 5. září 1979
- 79 Stavba přesypaného mostu z ocelové skruže typu Tubosider v km 26,5 na stavbě 023 dálnice D 2 v roce 1979. Tunelový průřez je 6,87 × 6,17 m, tloušťka plechu 7 mm, délka v patě 62 m, délka ve vrcholu 39,3 m

# 1980

- ☑ na stavbě 015 A dochází 21. července v km 143,350 v levém pruhu pravého pásu k havárii CB vozovky, desky jsou vybouleny a popraskány. Po vybagrování místa do hloubky je jako téměř jistá příčina určen výbuch zapomenuté dynamitové patrony po blízkém úderu blesku při noční bouři. Havárie je u dodavatele reklamována jako záruční vada. Dopravní stavby Olomouc sice reklamaci neuznávají, ale vozovku bezplatně opraví
- ☑ začíná osazování středových svodidel na stavbách, kde původně nebyla. Vyžaduje to stále hustší provoz a s tím spojené nehody a přejetí do protisměru. Jedná se o stavby 002, 003, 005, 017, 022



- 80 Trasa u Ostrovačic v km 177,6 směrem k Brnu dne 22. července 1980 ještě bez středových svodidel
- 81 Zdvížená betonová vozovka v km 143,350 vpravo na D 1 dne 21. července 1980 po výbuchu zapomenuté dynamitové patrony následkem blesku při noční bouři
- 82 Začátek bourání zdvižené vozovky v km 143,350 nejen kvůli opravě, ale i pro zjištění důvodu poškození; uprostřed pracovníků je vedoucí SSÚD 3 Ing. Josef Báňa. Betonovou vozovku bylo nutno nejprve rozbít sbíječkou, teprve potom se mohlo použít rypadlo Gradall zapůjčené dodavatelem stavby



# 1980



83

- ☑ poprvé u nás je dálnice použita pro přistání a vzlety vojenských letadel při výcviku. Provozní úsek a SSÚD 3 administrativně a technicky zajišťují menší opravy úseku „S“ na D 1, jeho předání MNO a zpětné převzetí spolu s obnovením provozu 3 dny před stanoveným termínem
- ☑ výrobce konečně dodává Tonacal v textilních vacích, pro pracovníky SSÚD je to velké ulehčení fyzické práce a odstranění práce v prašném prostředí
- ☑ dne 8. listopadu je uveden do provozu poslední úsek na tahu Praha–Brno–Bratislava



84



85

- 83 První přeznačení dálnice nově zakoupeným výkonným značkovačem Hofmann H 33 na úseku SSÚD 1 v roce 1980 na křižovatce Ostředek vpravo. Zleva jsou ochranné a označující vozidlo, dále odtahovka Barkas, značkovač, zemědělský přívěs na přepravu barvy a balotiny a další vozidla
- 84 Rozestavěný most přes řeku Moravu na stavbě 024 na D 2 dne 2. července 1980
- 85 Předseda federální vlády JUDr. Lubomír Štrougal při otevření posledního úseku na D 2 a zároveň zprovoznění souvislého tahu Praha–Brno–Bratislava dne 8. listopadu 1980 na mostě přes řeku Moravu

# 1981

- ✓ vzhledem k nárůstu provozu tvoří jeden z hlavních úkolů pro tento rok koordinace omezení provozu a uzavírek na dálnici dle směrnice FMD
- ✓ v návaznosti na resortní tematický úkol je vyroben prototyp mechanického sběrače kuželů a zařízení je zkušebně používáno při údržbě
- ✓ instalují se středová svodidla na stavbách 002, 017, 022
- ✓ kvůli problémům s kvalitou zinkování se svodidla v provozu musí opakovaně natírat barvou – v tomto roce je obnoven nátěr na 26 000 bm svodidel
- ✓ v prosinci je dodána fréza Wirtgen 500. Bude se používat na výtluky a menší opravy a zejména na frézování u podélné spáry mezi betonovým jízdním pásem a asfaltovou krajnicí

86 Vozovka na stavbě 009 se po necelých čtyřech letech provozu rozpadla na více místech již v zimě 1980/1981. Na snímku je km 62 vpravo u mostu přes Sedlický potok dne 13. února 1981

87 Pracovníci SSÚD 2 provozní technik Ladislav Rajdl a dělníci Vít Polivka a Stanislav Chobot na dálnici v roce 1981. V pozadí je první Unimog používaný původně na SSÚD 1 a později převedený na SSÚD 2, na němž je namontován prototyp pokladače kuželů vyvinutý a vyrobený na SSÚD 2 podle tematického úkolu ŘD Praha

88 Největší zametací stroj u ŘD Praha byl letištní zametač Bora 2 používaný na úseku SSÚD 1. Jednalo se o tažený tříkolový zametač s vlastním motorem, výrobek Blanických strojůren a sléváren Brandýs nad Labem, snímek je z roku 1981



# 1981



89



90



91

- 89 Údržba svislé dopravní značky v km 147 vlevo na D 1 dne 5. června 1981. Stojan přenosné značky C 4b je zatížen kamenem
- 90 Dálnice D 2 před křižovatkou Hustopeče v km 25 vlevo po roce 1980. Vlevo chrání Hustopeče před hlukem stěna vyzděná z keramických bloků
- 91 Částečně mechanizovaná sklizeň posekané trávy na SSÚD 1 v roce 1981, kdy tímto způsobem bylo uklizeno přibližně 500 000 m<sup>2</sup> ploch. Na snímku je pracovník SSÚD 1 Jan Fajstavr a dvě brigádnice

# 1982

- ☑ na začátku ledna vydává FMD první „Směrnici o jednotném postupu při uzavírkách a omezení provozu na dálnicích“. Směrnice znamená pro ŘD Praha takové nároky a odpovědnost při organizaci uzavírek (např. odpovědnost za harmonogram dodavatele), že podává ke směrnici rozklad a požaduje změnu
- ☑ začíná rekonstrukce domu v Jablonci nad Jizerou – zvaném Jabloneček – na rekreační objekt s 25 lůžky
- ☑ dne 20. října je uveden do provozu první úsek dálnice D 5 od km 0,0 po km 9,0 (od Chrástčan přes Rudnou po Loděnici)
- ☑ pokusně se pokládá vodorovné značení termoplastem na D 2 u odpočívky Chrlice v délce 200 m a od km 8,4 na Blučinu v délce 3 km
- ☑ pracovní skupina řeší zvýraznění vozidel a mechanismů za provozu na dálnici pro zvýšení bezpečnosti uživatelů i vlastních pracovníků



92 Frézování rozpadlé vozovky na mostě Sedlice na stavbě 009 dálnice D 1 vlastními silami SSÚD 2 s nově dodanou frézou Wirtgen 500 dne 9. června 1982

93 Pravá odpočívka Střechov v km 52 na D 1 dne 6. dubna 1982

94 Pokládka geotextilie na stavbě 1102 dálnice D 11 v Kerském lese dne 8. června 1982

# 1982



95

- ☑ rozmohlo se nocování řidičů kamionů na odpočívkách, což vede k výraznému znečišťování odpočívek. Osazení značek Zákaz stanování nepomáhá, stejně tak se neosvědčují ani dodatkové tabulky „max. 4 hodiny“ pod značkou parkoviště. Postihy řidičů kamionů nejsou pro obtížnost zjištění doby stání kamionů na odpočívkách reálné. Proto jsou malé odpočívky bez vybavení doplněny značkami zakazujícími vjezd vozidel s hmotností nad 3,5 t
- ☑ zatím se nedaří propojit areál Hodonínská kabelem s první hláskou na D 1. Je snaha vytvořit nezávislé služební spojení, obdobné drážnímu telefonu, použitelné pro přímé spojení ústředí s jednotlivými SSÚD. Kvůli výši nákladů to nelze zařadit do plánu, zůstává to jako výhledový cíl
- ☑ probíhá instalace středových svodidel na stavbách 003, 017
- ☑ útvar majetkové správy „zajišťuje náročné a mimořádně odpovědné úkoly související se zvláštním užíváním dálničního úseku S“



96



97

- 95 Vedoucí oddělení provozu a údržby Ing. Pavel Havránek a dva pracovníci SSÚD 3 při opravě podélné spáry „S“ úseku na D 1 (letištní úsek) v km 138,5 vlevo dne 26. května 1982. Opravy se prováděly pro zajištění druhého vojenského cvičení na dálnici, které bylo v tomto roce
- 96 Motorový zametač Bora 2 v km 20 vlevo na D 1 na snímku z přelomu 70. a 80. let
- 97 Oprava vozovky na stavbě 009 v km 60,5 vlevo na D 1 dne 30. května 1982

# 1983

- ☑ formálně je zahájena výstavba školicího a rekreačního střediska Radava na břehu nádrže Orlické přehrady. Po dokončení, plánovaném na rok 1988, zde bude k dispozici celkem 16 pokojů s 68 lůžky. Prakticky však stavba začne až v roce 1986 a středisko bude dokončeno až 5. června 1990
- ☑ je dokončena úprava hlásek SOS, umožňující použití hlásek i pracovníky provozního úseku a SSÚD na trase pro spojení s příslušným SSÚD
- ☑ pokračuje instalace středových svodidel v km 16,9 až 27,5, 169,9 až 187,0
- ☑ od tohoto roku zajišťuje asistenci na dálnici při pátečních a nedělních dopravních špičkách záchranný tým Svazarmu NAREX, který jinak asistuje při závodech automobilů. Tým má auta Tatra 613 speciálně upravená a vybavená na Tatra 623 s hasicími přístroji, hydraulickými nůžkami a dalším záchranným vybavením



98

- 98 Předvedení vozidel záchranného týmu NAREX, která asistovala na dálnici a jezdila jako vyprošťovací a záchranné vozidlo k dopravním nehodám. Předvedení je u Club Motelu v Průhonících v km 5,5 vlevo dne 1. července 1983
- 99 Zprovoznění další části stavby 0131 na D 1 mezi km 196 až 211, snímek je v km 196,6 dne 9. září 1983
- 100 Trasa D 5 na křižovatce Rudná v km 5,5 vpravo dne 1. srpna 1983



99



100

# 1983

- ☑ v říjnu posílá ŘD Praha dopis na FMD s návrhem na zkapacitnění úseku D 1 z Prahy do Mirošovic na šestipruh. Podle FMD to však není naléhavé, přidáním jízdního pruhu by se zrušila zpevněná krajnice a dva pruhy by v době mimo špičku nebyly využity. Proto dostává ŘD úkol sledovat hustotu provozu, zejména ve špičkách, a etapově připravit projekt zkapacitnění směru na Prahu použitím dálkově řízené světelné signalizace a dostavbou odbočovacích a připojovacích pruhů na křižovatkách a odpočívkách
- ☑ v prosinci je dodána fréza Wirtgen 1300 C



101



102



103

- 101 Sněhová bouře na dálnici D 1 v prostoru letištního úseku u Měřína dne 16. prosince 1983
- 102 Trasa D 5 před křižovatkou Rudná v km 6 vlevo dne 1. srpna 1983
- 103 Základní kámen stavby 47011 v km 210,5 na dálnici D 1 dne 9. září 1983

# 1984

- ☑ v březnu je dodán rozstříkovač živíc Dynapac. Obě již dodané frézy Wirtgen a rozstříkovač živíc představují výkonnou mechanizaci, díky níž rychle začínají velkoplošné opravy vozovek. Provádějí se i regenerační nástřiky materiálem ARP (distributor Dynapac) s podrcením (podrcovače Mototrans a Dynapac)
- ☑ v dubnu je zahájena první stavba dálnice D 8, jde o most Trmice na stavbě 0806/1
- ☑ dne 12. října je uveden do provozu první úsek dálnice D 11 od km 0,0 po km 18,5 (stavby 1101 a 1102 Svěpravice–Bříství)
- ☑ je dokončena instalace středových svodidel na provozovaných úsecích dálnice D 1
- ☑ v listopadu je zapojen místní signalizační hlásič náledí na mostu přes řeku Moravu na D 2 s přenosem signalizace na SSÚD 7. Hlásič je zlepšovacím návrh podniku Tesla Rožnov pod Radhoštěm



104



105



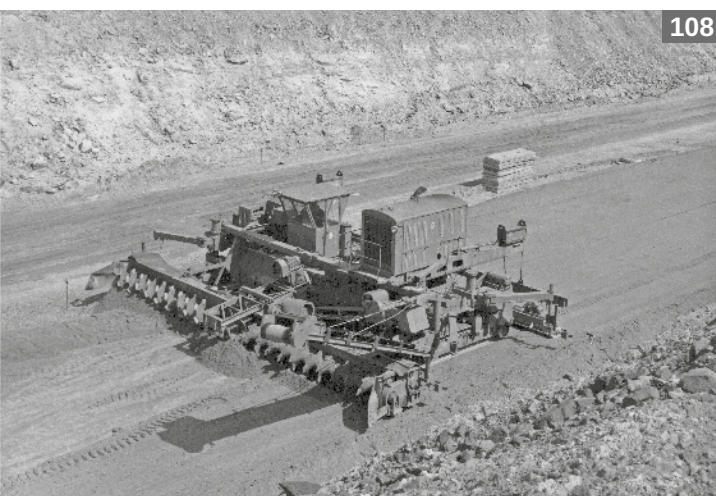
106

- 104 Oprava vozovky u Humpolce v km 87 vpravo na D 1 dne 12. července 1984 s frézováním asfaltu frézou Wirtgen 1300 patřící ŘD Praha
- 105 Stavba mostu přes Berounku (most Velký Beroun) na stavbě 0504 na D 5 dne 11. července 1984
- 106 Křižovatka Podivín v km 41,5 směrem k Brnu v první polovině 80. let

# 1984



107



108



109

107 Dvůr SSÚD 1 dne 2. března 1984

108 Pokládka cementové stabilizace mezi Břístvím a Třebestovicemi na D 11 dne 19. dubna 1984

109 Ředitel organizace Ing. Zdeněk Šikula při zprovoznění staveb 1101 a 1102 dálnice D 11 v km 0,5 vpravo dne 12. října 1984

# 1985

- ☑ na Pobočce Brno je zřízen moravský provozní úsek a do něho organizačně začleněna moravská SSÚD
- ☑ zavádění výpočetní techniky – jako první proběhlo na záznamnicích C 2713 (Consul; s disketami 8 palců) zpracování inventárních soupisů v Ústředním skladu v Bernarticích. Ve vnitropodnikovém řízení je zavedeno automatizované sledování vybraných úkolů organizace
- ☑ areál bývalého provizorního SSÚD 3 Jestřabec je převeden na JZD Netín
- ☑ dodány dva značkovače Avia HZS-3 náhradou za HZS-1. U tohoto typu značkovače je možno volant nasadit na levé i pravé straně. Střediska s rozšířenou činností č. 2 a 6 jsou nyní schopna provádět veškeré vodorovné značení na dálnicích vlastními silami



110



111



112

- 110 Dopravní špička na výjezdu z Prahy u křižovatky Průhonice v km 6,5 vpravo na D 1 v první polovině 80. let
- 111 Původní podoba motorestu Naháč v km 30 vlevo na D 1 dne 31. července 1985
- 112 Hlídka Veřejné bezpečnosti v km 98 vlevo na D 1 dne 2. července 1985

# 1985



113



114



115

- 113 Levá odpočívka Pávov v km 111 na D 1 ještě bez jakéhokoliv vybavení dne 2. července 1985
- 114 Klesání ke křižovatce Locket od Brna v km 67 v srpnu 1985. Zcela vzadu vpravo je SSÚD 2 Bernartice
- 115 Hláska SOS vyráběná v Krušnohorských strojárnách Teplice v km 39 vpravo na D 1 v srpnu 1985

# 1986

- ☑ dne 14. března posílá ministr dopravy na ŘD Praha dopis s požadavkem provádět opravy na dálnicích mimo dobu zvýšeného rekreačního provozu, včas podávat žádosti o uzavírky dálnice a zabezpečit dodržování doby uzavírek dálnice
- ☑ začínají opravy dálnic ve větším rozsahu. Až do roku 1992 však skutečné náklady na opravy budou výrazně pozadu za plánem
- ☑ dodán sálový počítač SM 52/11 (SMEP) včetně vnějších pamětí (magnetopásková a víceplotnové disky, 3 videoterminály, 2 mozaikové tiskárny, 2 záznamníková zařízení C 2714. Tím v areálu Hodonínská vzniká výpočetní středisko ŘD Praha
- ☑ v srpnu je konečně dokončena výstavba SSÚD 3, je to 11 let po zahájení provozu na beranovském úseku
- ☑ automatické sčítače dopravy jsou na D 1 v km 5,2, 135, 157,2 a 196 (některé však jsou dlouhodobě v poruše, jeden dokonce již dva roky)



116

116 Téměř dokončené SSÚD 3 Velký Beranov již po zahájení provizorního provozu v září 1986. V popředí je hala dílen, uprostřed provozní budova, vpravo budova dálničního oddělení VB a vzadu služební bytovky

117 Slavnostní otevření SSÚD 3 dne 31. října 1986 ve 13 hodin za účasti ministra dopravy Ing. Vladimíra Blažka a předsedy ONV Jihlava Jiřího Frühaufa

118 Zleva ministr dopravy Ing. Vladimír Blažek, ředitel ŘD Praha Ing. Zdeněk Šíkula a náčelník Dálničního oddělení VB kpt. Těthal při otevření SSÚD 3 dne 31. října 1986

117



118



# 1986



119

- ✓ při společném jednání mezi FMD, Veřejnou bezpečností a ŘD Praha v září je řešena koncepce odtahové a vyprošťovací služby na dálnicích (snaha o odtahy vozidel zdarma). Dále je doporučeno zvýšení rychlosti v uzavírkách na 90 km/h. Při novele směrnice DL 4 má být maximálně zohledněna bezpečnost pracovníků při práci za provozu. ŘD Praha také do konce roku navrhne možnost a způsob označení směru k nejbližší hlásce na směrových sloupcích
- ✓ pro zkrácení délek uzavřených úseků dálnice při opravách je silami SSÚD vybudováno 8 nových přejezdů středního dělicího pásu
- ✓ s ohledem na zvýšení bezpečnosti provozu na dálnici je třeba, aby každé SSÚD bylo vybaveno hlásičem náledí Boschung se dvěma sondami. Zatím je na dálnicích jen jeden kus u mostu Vysočina na úseku SSÚD 4
- ✓ pro zajištění kvalitní zimní údržby je nutno zajistit dodávku širokozáběrových sněhových radlic se šířkou záběru min. 4 m
- ✓ při použití dovozových sypačů Weisser se zkrácením dochází až k 30% úspoře posypu
- ✓ v prosinci je zkolaudováno rekreační středisko v Jablonci nad Jizerou



120



121

- 119 Rozestavěný most Trmice na stavbě 0806/1 na D 8 směrem k Řehlovicím v červenci 1986
- 120 Tragická dopravní nehoda v km 106 vlevo na D 1 dne 1. listopadu 1986. Řidič autobusu expresní linky dostal infarkt a narazil do rozjíždějícího se kamionu, přičemž zahynul. Dalších šest osob bylo lehce zraněno
- 121 Klasifikační technické prohlídky vozidel SSÚD 3 konané dne 13. července 1986 dopadly pro středisko velmi dobře. Zleva pracovníci SSÚD Miroslav Pejchal, Jan Trojan, člen zkušební komise VB, Jan Trojan ml., další člen komise

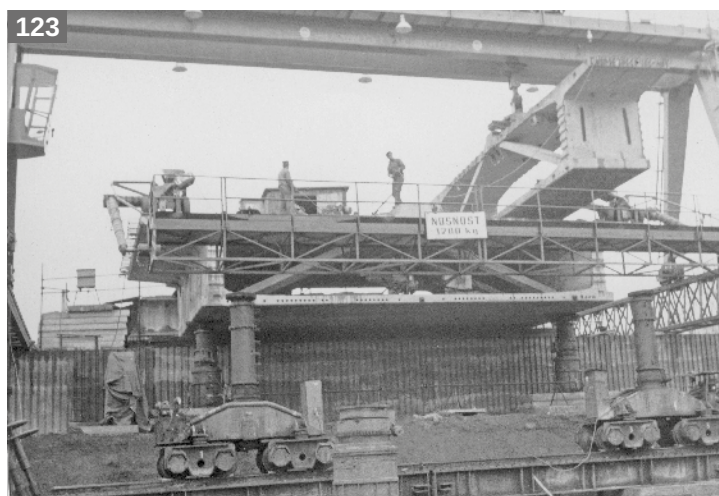
# 1987

- ☑ FMD konečně souhlasí se zrušením dodatkových tabulek „max. 4 hodiny“ na značkách parkoviště
- ☑ pracovníci všech SSÚD nalepují na směrové sloupky na krajnicích malé šipky se symbolem telefonního sluchátka ukazující směr k nejbližší hlásce. Šipky jsou natištěny na čs. fólii na dopravní značky Triflex bez vrchní odrazné vrstvy. První takovéto označení na směrových sloupcích bylo v úseku Praha–Mirošovice již na jaře 1974, postupně se však na něj zapomnělo
- ☑ od 26. června jsou opět na osmi dálničních stanovištích v nejkritičtějších hodinách provozu připraveny speciálně upravené Tatry 623 záchranného týmu NAREX k okamžité pomoci při dopravních nehodách. Původně provozní úsek předpokládal, že tuto činnost budou vykonávat speciálně vybavená vozidla ŘD Praha s pracovníky SSÚD, po zjištění náročnosti to však přenechal osvědčeným specialistům



122

- 122 Pracovníci jihlavského závodu Silnice Brno ve spolupráci s SSÚD 3 opravují vozovku na nájezdové větvi křižovatky Velký Beranov na D 1 dne 10. září 1987
- 123 Osazování segmentu mostu přes Labe na stavbě 1103/2 na dálnici D 11 dne 26. března 1987
- 124 Pracovníci SSÚD 7 při opravě mostu na D 2 na nedatovaném snímku z druhé poloviny 80. let; zleva Dušan Vaďura, Ludvík Tetur, Vladimír Koňštanda, Jan Hřebačka



123



124

# 1987

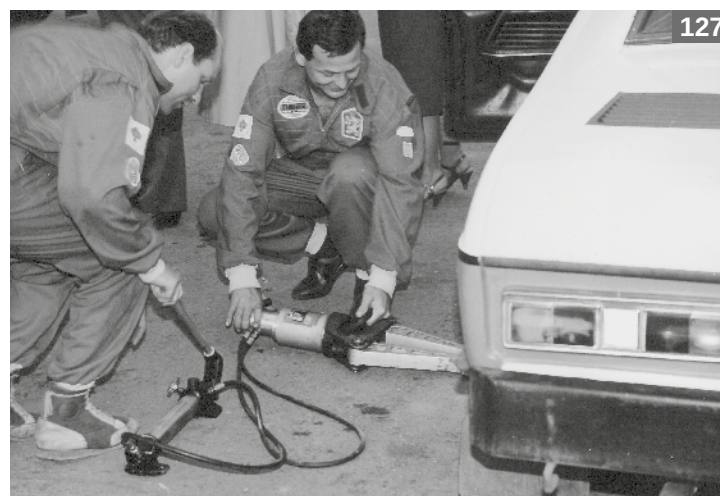
- ☑ v září je uveden do provozu most Trmice na stavbě 0806/1 spolu s částí trasy dálnice mezi dvěma provizorními sjezdy. Je to první veřejnosti předaná stavba dálnice D 8
- ☑ je osazen druhý hlásič náledí Boschung, u křižovatky Psáře v km 48 vlevo na D 1
- ☑ Pobočka Brno se mění na Závod Brno



125



126



127

- 125 Běžná kontrola dokladů a technického stavu vozidel prováděná příslušníky Dálničního oddělení VB na odpočívce Řehořov v km 129 na D 1 v září 1987
- 126 Frézování stoupacího pruhu v km 43 vlevo společnými silami SSÚD 1 a SSÚD 2 v roce 1987. Frézu řídí pracovník SSÚD 2 Antonín Turek
- 127 Členové záchranného týmu NAREX se stanovištěm na SSÚD 3 předvádějí hydraulické nůžky dne 12. července 1987

# 1988

- ☑ na přelomu března a dubna probíhá přeprava nadměrného nákladu po D 2 – druhý reaktor pro hydrokrakovací jednotku jede z Vítkovic do Slovnaftu Bratislava. Výška nákladu je 5 m, šířka 4,2 m, délka soupravy 84,38 m, celková hmotnost 459 t, rychlost jízdy cca 10 km/h. Přeprava prvního reaktoru proběhla v prosinci loňského roku
- ☑ konec dubna – přepravuje se třetí reaktor pro hydrokrakovací jednotku s hmotností 404 t. Současně s druhou a třetí přepravou probíhají zatěžovací zkoušky vozovek a dálničních mostů a zejména hraničního mostu přes řeku Moravu. Ten již před přepravou hydrokraku má trvalý průhyb na pravé polovině 65 mm a připravuje se jeho velká oprava
- ☑ na jaře pracovníci ŘD Praha brigádnicky osazují dočasné nízké stěny z plastové fólie v km 15 vlevo na dálnici D 5 u Vráže, které mají zabránit každoročnímu tahu ropuch do rybníků na pravé straně dálnice. Žáby padají do kbelíků umístěných u fólie, v nichž jsou k rybníkům bezpečně přenášeny
- ☑ v květnu dánská firma Superfos na úseku SSÚD 1 a SSÚD 2 pokusně pokládá profilované vodorovné značení typu Spotflex



128



129



130

- 128 Pracovníci SSÚD 3 Alois Řezníček a Milan Kadlec při práci s frézou Wirtgen 500 na křižovatce Jihlava na D 1 v září 1988
- 129 Pracovník SSÚD 3 Milan Kadlec vyměňuje nože na fréze Wirtgen 500 v září 1988
- 130 Noční nehoda nákladního auta s převrácením přívěsu v km 103 vpravo dne 23. února 1988 způsobená únavou a usnutím řidiče. Náklad tvořilo broušené sklo, takže škoda jen na nákladu přesáhla dva miliony tehdejších korun

# 1988



- ✓ pracovníci provozního úseku vyvíjejí nový typ hliníkové podkladní desky HP 88 pro upevnění sloupků přenosných dopravních značek
- ✓ po několika smrtelných pádech osob zrcadly dálničních mostů nařizuje FMD zřídit na všech otevřených zrcadlech plotové nástavce
- ✓ z hlediska bezpečnosti práce se jedná o tragický rok. U ŘD Praha je první smrtelné zranění při práci na dálnici, jde o dispečerku zimní údržby na SSÚD 8. Kromě toho jsou dva pracovníci z SSÚD 1 a 2 těžce zraněni při jiných nehodách. U RD Bratislava mají další dva těžce zraněni pracovníky. Vzhledem ke stále rostoucímu provozu a nedostatečnému označení vozidel i vlastních pracovníků začíná být riziko nehody při práci na dálnici nepřijatelné
- ✓ na provozním úseku pokusně vznikají první výstražné oděvy v republice s reflexní úpravou viditelnou v noci
- ✓ v říjnu probíhá přelomová porada mezi oběma ředitelstvími dálnic, FMD, FMV a Veřejnou bezpečností ohledně označování prací a bezpečnosti práce. Kromě jiného je schválena výjimka umožňující použít přerušovaná přenosná žlutá světla na vozidlech i na zábranách (směrová šipka) a na základě požadavku ŘD Praha je doporučeno používat výstražné vozíky při práci na dálnici



- 131 Betonáž levého jízdního pásu na stavbě 1103 na křižovatce Poříčany v roce 1988
- 132 Uzavírka pravého pruhu u služebního nájezdu SSÚD Bernartice v km 64 vlevo na D 1 pro pokusnou pokládku profilovaného zvučícího značení Spotflex v květnu 1988
- 133 Pokusná pokládka profilovaného zvučícího značení Spotflex v km 20,3 vpravo na D 1 v květnu 1988. Zleva jsou vedoucí oddělení provozu a údržby Ing. Pavel Havránek, pracovník oddělení mechanizace a dopravy Ing. Jiří Coufal, provozní technik SSÚD 1 Stanislav Šimon, pracovník oddělení provozu a údržby Zdeněk Horák, vzadu provozní náměstek Ing. Luboš Fuchs, dánská osádka značkovače, vpravo je provozní technik SSÚD 1 Ing. Bohumil Lhocký

# 1989

- ☑ na konci ledna předvádí u ŘD Praha německá firma Nissen přenosná výstražná světla a další výrobky; následně je zakoupen jeden výstražný vozík a několik sad směrovacích desek s výstražnými světly pro převádění provozu v uzavírkách. Poprvé v republice je používáno výstražné zařízení dnešního typu
- ☑ v dubnu polepují pracovníci ŘD Praha skleněnou protihlukovou stěnu u Hvězdonic symboly dravců ručně vystříhanými z čs. fólie na dopravní značky Triflex. Jedná se o první zvýraznění skleněné protihlukové stěny na dálnicích
- ☑ v srpnu je na SSÚD Mirošovice porovnání stávajících prvků pro přechodné značení se zakoupenými německými výrobky a předvedení odborné veřejnosti a policii. Ředitel ŘD Praha rozhoduje o zavedení výstražných vozíků do vybavení středisek. Od německé firmy Nissen jsou koupeny sady výstražných



134

134 Pracovníci oddělení provozu a údržby Michal Prášil a Ing. Daniela Švédová na křižovatce Ostředek vlevo na D 1 v květnu 1989

135 Pravá odpočívka Speřice v km 83,5 na D 1 před dokončením bufetu dne 12. května 1989

136 Převedení provozu na protisměrný pás při opravě vozovky u mostu Hvězdovice v km 28,4 vlevo dne 10. října 1989. Jsou již použity nové směrovací desky s výstražnými světly zakoupené od firmy Nissen



135



136

# 1989

světelných a světelných šipek, vlastní vozíky vyrábí a kompletuje JZD Nový Šaldorf. Postupně jsou nakupovány i sady výstražných světelných upevňovačů na směrovací desky při převádění dopravy

- ☑ vychází vyhláška č. 99/1989 Sb., která zavádí třibarevný systém orientačního dopravního značení. Jelikož vyhláška nebyla s odbornou veřejností projednána, není připravena změna normy ani další předpisy a změny značek nejsou zařazeny do plánu
- ☑ Výzkumný ústav bezpečnosti práce v Bratislavě zhotovuje dle požadavku ŘD Praha návrhy výstražných oděvů s reflexními prvky. Ty jsou následně pracovníky středisek zkušebně používány na dálnici



137



138



139

- 137 Porovnání výstražného vozíku zakoupeného od firmy Küpper-Weisser (uprostřed) se stávající technikou SSÚD 1 v srpnu 1989. Vlevo je zemědělský přívěs upravený pro převoz kompletní sady značek pro uzavírku, vpravo je výstražný vozík vyrobený svépomocí na SSÚD 1 ve druhé polovině 80. let
- 138 Další prvky předvedené odborné veřejnosti na SSÚD 1 v srpnu 1989 – stávající stojan typu pavouk a nový hliníkový stojan HP 88 (Horák-Prášil, vzor 1988) vyráběný v hliníkárně v Žiaru nad Hronom
- 139 Stavba protihlukové stěny na již provozované dálnici D 5 v km 26,5 směrem k Berounu dne 17. listopadu 1989

# 1990

- ☑ dne 2. listopadu je zprovozněn úsek D 11 od km 25,6 po km 42,0 (stavba 1103 Třebestovice – Libice nad Cidlinou). Vzhledem k velmi krátkému časovému odstupu od zavedení třibarevného systému značení již výrobce značek nedokázal změnit ve výrobě modrou barvu na zelenou. Proto jsou již hotové značky v létě na SSÚD 13 za pomoci pracovníků provozního úseku v polních podmínkách přestříkány na zeleno. Bílá fólie Triflex je při stříkání kryta maskovací páskou. Úsek Třebestovice–Libice se tak stává prvním dálničním úsekem s třibarevnými značkami
- ☑ dne 6. listopadu je uveden do provozu první úsek na D 8 – stavba 0806 Řehlovice–Trmice



140

- 140 Právě dokončená oprava povrchu vozovky v km 4,7 vlevo na D 5 na jaře 1990
- 141 Jeden z první série výstražných vozíků domácí výroby – typ Nový Šaldorf s malou šipkou Nissen použitý na úseku SSÚD 1 v roce 1990. Tyto vozíky výrazně zvýšily bezpečnost pracovníků na dálnici
- 142 Dočasné ukončení dálnice D 1 u Tučap v km 219,5 dne 20. května 1990



141



142

# 1990

- ☑ v prosinci FMD schvaluje Zásady pro navrhování a umístování orientačního dopravního značení na dálnicích, které slučují typové výkresy pro rozkreslení velkoplošných značek i metodiku pro umístování značek. Zásady zpracovali pracovníci provozního úseku
- ☑ v prosinci vycházejí i Zásady pro osazování přenosných dopravních značek a zařízení na dálnicích, které také vznikly na provozním úseku. Zásady konečně zavádějí oficiální používání výstražných vozíků, světelných šipek a světel a dalších moderních prvků. Nahrazují tak směrnici DL 4
- ☑ v prosinci je z více firem vybrána jedna, která za možnost provozování reklam na D 1, D 2, D 5, D 11 po dobu 15 let vymění všechny velkoplošné značky na těchto dálnicích za třibarevné podle nové vyhlášky a po uvedení doba se o ně bude starat



143



144



145

- 143 První zcela česká výstražná světla, výstražné vozíky a kužely moderního typu začala v roce 1990 vyrábět firma HIT Hofman Intertrans založená pracovníky ŘD Praha. Na snímku je první předvedení výrobků pracovníkům středisek údržby na SSÚD 8
- 144 Každoroční bitva o zrna vrcholí, po dálnicích běžně jezdí kolony kombajnů; v tomto případě projíždějí na D 1 kolem křižovatky Rousínov směrem na Vyškov
- 145 Zprovoznění stavby 1103 na dálnici D 11 v km 26,8 dne 2. listopadu 1990; první zleva je investiční náměstek Ing. Vít Danda, třetí zprava je pracovník investičního úseku Ing. Jaromír Beránek

# 1991

- ☑ je uveden do provozu první úsek D 3 Čekanice–Měšice. Jedná se o obchvat Tábora, který je zatím označen jako silnice a snad bude jednou plnohodnotnou dálnicí
- ☑ vybraná reklamní firma osazuje nové značky v třibarevném systému na D 5 od Prahy po Bavoryni. Vzhledem k problémům s kvalitou a konstrukcí značek je ponechána této firmě nadále pouze dálnice D 5 a pro ostatní dálnice bude jiná firma
- ☑ zvyšuje se kriminalita a nepořádek na odpočívkách, proto ŘD Praha navrhuje instalovat na odpočívkách průmyslovou televizi (tj. kamery)
- ☑ nové svislé dálniční značky již mají celoplošný polep dovozovou reflexní fólií 3M, barevně tak vypadají stejně ve dne i v noci a výrazně se zvýšila i viditelnost. Písmo a symboly jsou ale ještě postaru vyráženy z fólie raznicemi v lisu
- ☑ v květnu je na dispečinku zimní zpravodajské služby v areálu Hodonínská instalován faxový přístroj; začíná útlum používání dálnopisu pro předávání předpovědi počasí střediskům a hlášení o sjízdnosti dálnic



146

146 Most Šmejalka v km 23,8 vpravo na D 1 na jaře 1991 ještě před opravou a s původními balkony

147 Oprava pravého mostu Šmejalka dne 25. září 1991

148 První pokusy o vyproštění kamionu po nehodě s nárazem na vzpěradlo nadjezdu v km 71,4 vlevo na D 1 v létě 1991. Při nárazu došlo ke zdemolování kabiny tahače a velmi vážnému zranění osádky. Kamion se podařilo vyprostit teprve společným úsilím jeřábu AV 14 z SSÚD 2 a jeřábu AD 20T z blízkého státního statku

147



148



# 1991



149

- ☑ v červenci jsou zkušebně osazeny dva přejezdy středního pásu na D 1 u Průhonice prvním typem prefabrikovaného betonového svodidla New Jersey. Díly svodidla jsou k sobě sepnuty ocelovými lany
- ☑ německá firma Schönlein nabízí provedení ukázkové uzavírky dle německých předpisů. Uzavírka se uskuteční při opravě mostu Šmejalka mezi km 22,2 a 25,1 v červenci až září. Poprvé se v republice objevuje oddělení protisměrných pruhů vodicími deskami a vodicími prahy
- ☑ poprvé se na více místech objevují na dálnicích teploměry vyráběné firmou Nisasport, které ukazují řidičům teplotu vzduchu a vozovky. Náklady na teploměry hradí pojišťovna jako součást prevence nehod a některé teploměry budou fungovat ještě v roce 2017. Ještě předtím ale existoval na úseku SSÚD 1 teploměr vyrobený VUT Brno
- ☑ Správa dálkových kabelů chce umístit optický kabel na D 1 a D 2 v úseku Praha–Brno–Bratislava. ŘD Praha souhlasí pod podmínkou, že SDK vymění na uvedené trase původní hlásky za nový typ, bude je provozovat, spolu s hláskami zřídí větší počet meteostanic a ještě bude mít ŘD k dispozici pro svou potřebu v optickém kabelu dvě vlákna. Během velmi krátké doby se tak ve středním pásu ocitá optický kabel a zároveň s ním na dálnici hlásky Alcatel a meteostanice Vaisala, které budou mnoho let tvořit dálniční standard



150



151

- 149 Ing. Vladimír Krchov z technického úseku a vedoucí oddělení provozu a údržby Ing. Pavel Havránek z provozního úseku v km 34,6 vpravo na D 11 dne 10. června 1991 při zjišťování průběhu nehody autobusu s přejetím přes svodidla do protisměru
- 150 Křižovatka Vyškov-západ v km 226 vpravo na D 1 dne 8. října 1991
- 151 Oprava mostu přes řeku Moravu na hranici se Slovenskem v km 60,5 na D 2 v létě 1991

# 1992

- ☑ v lednu je vybrána firma QUO, která za možnost provozování reklam na D 1, D 2, D 11 vymění všechny velkoplošné značky za nové a bude je 15 let udržovat. Do 15. prosince 1993 jsou všechny značky vyměněny, reklamy se ale bohužel začínají šířit netušenou měrou
- ☑ začíná větší budování protihlukových stěn; na dálnicích je v tomto roce již cca 6,2 km PHS, stavba dalších 1,5 km se připravuje
- ☑ dosud je deficit finančních prostředků na opravy dálnic přes 200 milionů korun a pouze se odstraňovaly havarijní úseky. V tomto roce ale nastává zlom v přidělování peněz na opravy dálnic – začínají se opravovat ucelené úseky asfaltových i betonových vozovek a spodní stavby mostů. Na úseku D 1 Praha–Mirošovice se mění obrus z asfaltového betonu na lité asfalt a dochází zde k pokládce prvního úseku na dálnici z drťového asfaltového mastixu. U betonových vozovek se začínají měnit rozlámané desky, zdvíhat a podinjektovat pokleslé desky, sponovat trhliny a opravovat olámané spáry
- ☑ pražská část ŘD se stěhuje do nové vlastní budovy v Praze 4 v ulici Na Pankráci a dočasně opouští areál Hodonínská
- ☑ provozní úsek ve spolupráci s firmou Silniční stavitelství vyvíjí zcela nový typ velkoplošných dopravních značek

152 Betonáž vozovky v km 16,3 vlevo na dálnici D 11 dne 17. června 1992 náhradou za reklamovanou vozovku postiženou alkalickou reakcí betonu

153 V té době zcela běžná uzavírka s protisměrnými pruhy bez jakéhokoliv fyzického oddělení v km 13,5 vpravo na D 1 v létě 1992 při opravě mostu u Jažlovic

154 Vodorovné značení na dálnici bylo často poměrně křivé. Na snímku je obnova značení v km 7,1 vlevo na D 1 firmou SIMA v létě 1992, při němž pracovníci SSÚD 1 předznačili správnou polohu čáry výrazně zbarvenými válečky. Ty bylo nutno před průjezdem značkovače sbírat



152



153



154

# 1992

z protahovaných hliníkových lamel, které jsou v červenci poprvé osazeny na D 1 na křižovatce Ostředek. Tento systém se používá s drobnými úpravami dodnes. Značky na Ostředku s fólií se sedmiletou životností vydrží až do roku 2008; i po této době jejich noční viditelnost bude převyšovat normové požadavky

- ☑ na křižovatce Hvězdovice na D 1 je poprvé osazena portálová konstrukce nového typu vyvinutá dle požadavků provozního úseku firmou SSŽ, závod 8. I když došlo v pozdějších letech k částečnému zesílení konstrukce dle požadavku evropských norem, systém se používá dodnes
- ☑ po dobrých loňských zkušenostech s uzavírkou provedenou firmou Schönlein hledá ŘD dodavatele vodicích prahů a vodicích desek. Firma Flex představuje odborné veřejnosti výrobky německé firmy Klemmfix, následně ŘD její výrobky objednává pro velkou uzavírkou plánovanou na příští rok na D 1
- ☑ začíná se podrobně projektovat D 5 v úseku Sulkov–Rozvadov
- ☑ vzhledem k dobrým výsledkům zvučícího vodorovného značení položeného zkušebně v roce 1988 je v říjnu a v listopadu toutéž dánskou firmou Superfos položeno celkem 63,7 km zvučící vodicí čáry na vybraných úsecích SSÚD 2, 3, 4, 7. Profilované (zvučící) a strukturální (tiché) značení se tak osvědčí, že ho ŘD Praha začne od roku 1993 používat jako standard na všech nových stavbách



155



156



157

- 155 Sekání trávy Unimogem SSÚD 1 mezi km 31 a 32 vpravo na D 1 v létě 1992 tehdy běžným způsobem jízdu v protisměru pouze s použitím světelné rampy bez uzavření jízdního pruhu výstražným vozíkem a kužely
- 156 Výkop pro položení optotrubek Správy dálkových kabelů při stavbě optické magistrály Praha–Brno–Bratislava v km 114,5 vlevo na D 1 dne 25. června 1992
- 157 Zcela nový typ velkoplošných značek skládaných z lamel upevněných na I profilech (obojí protahované hliníkové profily) a s celoplošným polepem fólií 3M ve srovnání s původními lakovanými značkami s písmem z české fólie Triflex na nosné ocelové konstrukci typu Turčan Martin, zde na křižovatce Ostředek v km 34,5 vpravo na D 1 dne 25. června 1992

# 1993

- ☑ v dubnu začíná na D 1 mezi křižovatkou Všechnomy a mostem Mnichovka dosud největší uzavírka na dálnicích. Poprvé se jezdí systémem 2 + 2 na jednom pásu s oddělením protisměrných pruhů podle projektu zpracovaného provozním úsekem
- ☑ v červenci je při zprovoznění stavby D 8 Zdiby–Úžice poprvé použito pro ukončení hlavní trasy a vyvedení provozu na křižovatce Úžice přechodné značení dnešního typu, tvořené světelnou sadou na směrovacích deskách, vodicím prahem a vodicími deskami
- ☑ profilované vodorovné značení s vibračním a akustickým účinkem je zavedeno na dálnicích jako standard
- ☑ je zakoupen dánský retrometr LTL 800 na měření noční viditelnosti vodorovného značení. Provozní úsek následně měří značení jako součást přejímky na všech nových stavbách. Jedná se o první detailnější kontroly prováděného vodorovného značení. Ještě v roce 1996 bude retrometr jediný v republice

- 158 První uzavírka s fyzickým oddělením pruhů provedená silami ŘD Praha a z vlastního materiálu byla na D 1 od Všechnom po Mnichovku. Uzavírku včetně lepení žlutých fólií na vozovku stavělo SSÚD 1. U přejezdů přes střední pás zlepšoval oddělení protisměrných pruhů vodicí práh, na snímku je km 22,2 směrem ku Praze dne 22. dubna 1993
- 159 Provozní technik SSÚD 1 Stanislav Šimon zakládá novou roli žluté fólie do pokládacího strojeku v prostoru Kunic při stavbě uzavírky v dubnu 1993
- 160 Příčná uzávěra dvou jízdních pruhů najednou na mostě přes Kunický potok v km 19,5 vlevo na D 1 provedená dvěma výstražnými vozíky typu Nový Šaldorf s velkými šípkami Nissen při stavbě uzavírky v dubnu 1993



158



159



160

# 1993



161

- ☑ v srpnu jsou zkušebně u mostu Šmejka na úseku SSÚD 1 na délce 2 km osazeny dopravní knoflíky. Jedná se ještě o lepené knoflíky
- ☑ začíná osazování spínaných betonových svodidel na přejezdy středního pásu. Jsou ponechávány otevřené vybrané přejezdy určené pro úrovňové otáčení vozidel zimní údržby
- ☑ první výrobci svislých značek začínají používat plotry pro řezání písma a symbolů z reflexní fólie
- ☑ policie, MD a ŘD Praha v říjnu společně konstatují, že nové značení uzavírek je více než 3,5× bezpečnější než dosud používané. Podle policie lze oddělením protisměrného provozu při uzavírkách na dálnicích zachránit ročně asi 11 lidí
- ☑ ŘD Praha zadává zpracování studie na délku přejezdů středního pásu pro rychlost 60 a 90 km/h pro jeden a dva pruhy v přímé a oblouku. Studie potvrzuje, že v Německu používané délky přejezdů jsou správně navrženy. Proto provozní úsek zavádí tyto délky jako standard. Ještě mnoho let však bude rychlost dopravy při převádění dopravy přes přejezdy ponechána pro zvýšení bezpečnosti na 60 km/h



162



163

- 161 První etapové ukončení trasy dálnice označené prvky nového typu v km 7,9 stavby 0801 na D 8 dne 3. srpna 1993
- 162 Slavnostní kolona při zprovoznění stavby 0801 opouští dálnici na křižovatce Úžice dne 23. července 1993
- 163 Zprovoznění staveb 0507 a 0508 mezi Mýtem a Klabavou v km 51,3 dálnice D 5 dne 27. října 1993

# 1994

- ☑ začíná se připravovat zkapacitnění D 1 v úseku Praha–Mirošovice na šestipruh s širokými zpevněnými krajnicemi na stávajících pozemcích
- ☑ dne 11. dubna dochází na D 1 v km 15,2 vlevo k do té doby zřejmě největší dopravní nehodě na dálnicích. V prostoru Všechrom i přes mlhu, husté sněžení a vrstvu sněhu na vozovce řada řidičů nepřizpůsobila rychlost. Výsledkem je přibližně 50 nabouraných vozidel, mnoho zraněných a bohužel i tři mrtví. Dálnice je ve směru na Prahu uzavřena na 5,5 hodiny
- ☑ vzhledem k uzavření řady přejezdů středního dělicího pásu betonovým svodidlem v loňském a tomto roce si hasiči stěžují a požadují otevření vybraných přejezdů pro urychlení zásahu při nehodách na dálnici. Stávající rozmístění hasičských stanic totiž vyžaduje otáčení hasičských vozidel i mimo křižovatky. Po dohodě s MD a MV tak vybrané přejezdy



164

164 Zimní údržba na D 1 v km 104 směrem na Prahu v zimě 1993/1994. Tento úsek s nadmořskou výškou 655 m je dodnes nejvyšší na českých dálnicích a zimní údržba je zde vždy náročná

165 Při sněhové kalamitě má SSÚD jiné starosti než uklízet sníh na vlastním dvoře. Na snímku je tehdy ještě nový druhý sklad soli na SSÚD 1 v zimě 1993/1994

166 Při sněhové kalamitě v zimě 1993/1994 došlo na SSÚD 3 i na použití šípového pluhu



165



166

# 1994

zůstávají otevřeny a občas na nich dochází k nehodám. Teprve v roce 2011 odsouhlasí hasiči uzavření všech přejezdů

- ☑ v červenci je zahájena výstavba úseku D 5 Sulkov–Rozvadov. Původně se mělo jednat o dálnici s placeným mýtem pro všechna vozidla a stavěnou a provozovanou soukromou firmou. Po přesném zjištění, kolik by mýto od Plzně po státní hranici stálo a že by doprava kvůli tomu z valné části zůstala na staré dvoupruhové silnici, se stát rozhodl postavit a provozovat dálnici sám
- ☑ v tomto roce začíná ve větším počtu na dálnicích provoz automatických sčítačů dopravy
- ☑ na základě návrhu provozního úseku jsou od tohoto roku na nových stavbách standardně pokládány optotrubky pro pozdější uložení optického kabelu a postupné budování optické sítě ŘD Praha



- 167 Pravá strana dálnice D 1 u Bílé skály v km 20,1 před křižovatkou Mirošovice v roce 1994 ještě před zkapacitněním na šestipruh. Přejezd středního pásu není uzavřen ani řetízky, protože v tomto místě se úroveň otáčela vozidla údržby
- 168 Most přes vodní nádrž Klabava a trať ČD 170 v km 63,5 na dálnici D 5 v létě 1994
- 169 Oprava pravé poloviny mostu Píšť přes Želivku v km 76,3 dálnice D 1 dne 14. července 1994

# 1995

- ☑ dne 1. ledna začíná zpoplatnění dálnic. Úseky D 1 Spořilov–Chodov, D 2 od Břeclavi ke státní hranici a D 8 Řehlovice–Trmice zůstávají nezpoplatněné. Zaplacení ročního poplatku se prokazuje nálepkou na čelním skle vozidla
- ☑ se změnou normy na dopravní značky se začíná používat písmo pro svislé dopravní značky převzaté z německé normy. Do této doby se používalo písmo Universal grotesk tučný a Universal grotesk úzký tučný
- ☑ dopravní knoflíky doplňující vodorovné značení jsou zavedeny jako standard. Používají se ještě lepené knoflíky. Vlivem zimní údržby sněhovými radlicemi mají ale velmi krátkou životnost a postupně se začnou používat jen knoflíky zapaštěné



170

- 170 Lávka pro pěší u Cekova v km 45,2 směrem na Prahu na dálnici D 5 dne 10. září 1995
- 171 Příprava na převedení provozu mezi Plzní a Prahou na starou silnici II/605 přes obec Bavoryně v létě 1995. Před zprovozněním stavby 0505/I bylo nutno zrušit provizorní sjezd z dálnice v km 28,7 na silnici II/605. Doprava tak několik týdnů jezdila přes Bavoryni
- 172 Velmi důkladné vyznačení dočasného průjezdu veškeré dopravy přes obec Bavoryně v létě 1995

171



172



# 1995

- ☑ po 18 letech provozu je zjištěn havarijní stav mostu Sedlice a následně i mostu Koberovice. Ještě před zahájením urychlené opravy jsou v lednu 1996 poprvé na dálnici použity značky upravující vzdálenost mezi vozidly
- ☑ na stavbě 3510 dálnice D 35 je poprvé v ČR použita technologie dvouvrstvé betonáže CB vozovky s kotvami a trny vkládanými pod spáry
- ☑ v tomto a příštím roce probíhá likvidace Ústředního skladu v Bernarticích. Postupně jsou rozprodávány desetitisíce různých dílů, přístrojů a náradí včetně vybavení budov
- ☑ v říjnu vzniká zprovozněním staveb 0505 a 0509 na D 5 dálniční spojení mezi Prahou a Plzní



173



174



175

- 173 Most přes Vltavu v km 16,5 dálnice D 8 dne 25. července 1995
- 174 Noční prohlídka dokončeného dopravního značení v km 28,5 vlevo stavby 0505/1 dálnice D 5 před zprovozněním v říjnu 1995
- 175 Zprovoznění stavby 0505/I v km 28,8 vpravo na dálnici D 5 dne 26. října 1995. Zleva ředitel ŘD Praha Ing. Jaroslav Čipera, ministr dopravy Ing. Vladimír Budinský, předseda vlády Ing. Václav Klaus

# 1996

- ☑ v březnu provozní úsek žádá hospodářskou správu o zrušení dálnopisné stanice ŘD Praha v areálu Hodonínská. Uvolněná telefonní linka je využita pro přenos dat z meteostanic
- ☑ probíhá první etapa zkapacitnění D 1 od Prahy po Mirošovice na šestipruh, jedná se o úsek Mirošovice–Všechromy. Pro oddělení provozu od stavenišť i protisměrných jízdních pruhů mezi sebou je poprvé a úspěšně použito dočasné svodidlo, celkem se jedná o přibližně 12 km svodidel v majetku ŘD Praha. Svodidlo je české výroby a bude použito i na dalších třech etapách. Na dalších 15 let ale bude tento prvek zvyšující bezpečnost při uzavírkách téměř zapomenut
- ☑ provozní úsek žádá investiční úsek, aby na všech nových stavbách byla zpevněná krajnice rozšířena z 2,5 m na 3,25 m. Šířka zpevnění by se tak zvýšila na 11,5 m, což by umožnilo při opravách převádět 2+2 jízdní pruhy a zároveň by se zvýšila bezpečnost údržby



176

176 Podkladní vrstvy HGT v km 91 vpravo na stavbě 0511/B dálnice D 5 dne 23. července 1996

177 Násyp u Zlosyně v km 12 vpravo na stavbě 0802 A dálnice D 8 dne 28. března 1996

178 První tlumič nárazu použitý na dálnicích v rozštěpu pravého mostu přes Bakovský potok na stavbě 0802 D dálnice D 8 v první polovině října 1996



177



178

# 1996

- ☑ na stavbě D 8 Úžice – Nová Ves je dle požadavku provozního úseku poprvé použit tlumič nárazu na nebezpečném místě na rozštěpu mostu přes Bakovský potok. Tento prvek se během doby tak osvědčil, že se používá dodnes
- ☑ při úrovněm otáčení vozidel údržby, zejména zimní, přes střední dělicí pás dochází stále častěji k vážným nehodám. Proto se na Moravě začínají objevovat speciální služební sjezdy a nájezdy pro bezpečné mimoúrovňové otáčení. V Čechách bude zřizování těchto sjezdů na provozovaných dálnicích zaostávat a začnou se stavět nejdříve na nových stavbách
- ☑ v tomto roce se již výrazně objevují krádeže hliníkového příslušenství dálnic. Škody jsou neúnosně velké, objasněnost krádeží a náhrada škody mizivá a stát nemá následujících mnoho let zájem to řešit. Ačkoliv provozní úsek zavedl hliník jako nejvhodnější materiál pro dopravní značky teprve v roce 1991, v tomto roce začíná naopak hliník na značkách zakazovat a vrací se k oceli. Také se objevují na různých prvcích na dálnicích nálepky „majetek ŘD Praha“, aby se alespoň ztížila prodejnost ukradených věcí



179



180



181

- 179 Provoz v uzavírací se systémem 2+2 a s oddělením protisměrných jízdních pruhů dočasnými svodidly v km 19,5 vlevo při 1. etapě zkapacitnění dálnice D 1 Praha–Mírošovice dne 22. srpna 1996
- 180 V první fázi každé etapy zkapacitnění D 1 bylo dočasné svodidlo použito pro oddělení jízdních pruhů od staveniště. Na snímku je prostor km 18,6 vlevo na jaře 1996
- 181 Dočasná svodidla pro zkapacitnění D 1 byla v majetku ŘD Praha. Na snímku jsou nová svodidla uskladněná v dolní dvoře SSÚD 1 v prvních měsících roku 1996

# 1997

- ☑ dne 1. ledna vzniká Ředitelství silnic a dálnic ČR sloučením Ředitelství dálnic Praha, Ředitelství silnic ČR a sedmi krajských silničních investorských útvarů (SIÚ). Pracovníci bývalého Ředitelství silnic nadále sídlí v Praze v Čimicích
- ☑ v tomto roce měla být dle předpokladu z roku 1992 zahájena výstavba prvního úseku dálnice D 3 Praha–Benešov
- ☑ jako součást rekonstrukce mostu přes Sedlický potok na D 1 je ve spolupráci se Stavební fakultou ČVUT blízko mostu v km 62,2 vlevo zřízena pokusná dynamická váha. Nejprve je nutno jezdit odečítat údaje z váhy přímo na místo, později je zřízen přenos dat na ČVUT pomocí modemu třikrát týdně vždy na dvě až tři hodiny. V roce 2004 bude k váze doplněna kamera
- ☑ ve dnech 6. a 11. listopadu je uveden do provozu úsek D 5 Sulkov–Rozvadov o délce 63 km. Na tomto úseku je poprvé celoplošné pokrytí svislých dopravních značek reflexní fólií třídy 3. Úroveň svislého a vodorovného značení použitá na úseku Sulkov–Rozvadov představuje jen s drobnými úpravami dodnes standard dálničního značení. Současně na této stavbě poprvé dochází k použití proměnných značek světelných (LED) a hranolových. Poprvé je použit



182 Stavba mostu přes Ohří v km 37,1 směrem ku Praze na stavbě 0804 B dálnice D 8 dne 23. července 1997

183 Křižovatka Ostrov v km 107,5 vpravo na stavbě 0511/C dálnice D 5 dne 4. srpna 1997

184 Odpočívka Beroun v km 16,2 vpravo s mostem přes Berounku na dálnici D 5 dne 14. září 1997

# 1997

systém DIS (Dálniční informační systém) vyvinutý společně provozním úsekem a firmou Značky Praha. Vzhledem k poškozování lepených dopravních knoflíků sněhovými radlicemi při zimní údržbě jsou na této a dalších stavbách již používány na střední dělicí čáře jen knoflíky zapuštěné

- ☹ úsek D 5 Sulkov–Rozvadov byl projektován ještě s pruhu pro pomalá vozidla na úkor zpevněné krajnice a některé křižovatky a odpočívky měly být na hlavní trasu připojeny bez připojovacího pruhu. Toto nebezpečné řešení je společným úsilím provozního úseku, MV a plzeňské dopravní policie zavrženo při projektování realizační dokumentace, vedení ŘSD ale trvá na využití již postavených pruhů. Proto dochází na tomto úseku k ojedinělému značení zvýšeného počtu jízdních pruhů ve stoupání. Ačkoliv je toto značení často hodnoceno jako nekomfortní, zejména při rychlostech přes 130 km/h, zabránilo mnoha nehodám. Na uvedeném úseku je také podle požadavku provozního úseku pokusně použito zapuštění začátku svodidla do svahu podle německého vzoru. I přes výhody vyšší bezpečnosti zůstává toto řešení na zhruba 18 let bez povšimnutí



- 185 Stoupání od Rozvadova k Přimdě v km 140 na stavbě 0512/B dálnice D 5 dne 14. května 1997
- 186 Detail prvních proměnných světelných značek na dálnicích vyvinutých firmou Značky Praha; zde na stavbě 0512/C dálnice D 5 na konci léta 1997
- 187 Technická prohlídka systému DIS s proměnnými světelnými značkami na portálu v km 148,5 vpravo na stavbě 0512/C dálnice D 5 na konci léta 1997

# 1998

☑ začíná rutinní provoz veřejného webu ŘSD



188

188 Dokončená 2. etapa zkapacitnění D 1 Praha–Mirošovice v km 12,5 vlevo dne 30. března 1998. Za portálem vpravo na krajnici je vidět vyhnutí betonového svodidla úzkého mostu, který kvůli chybějícím pozemkům nebylo možno rozšířit

189 Téměř dokončený most přes Ohři v km 36,3 na stavbě 0804 B dálnice D 8 dne 31. března 1998

190 Poslední úpravy trasy v km 45,6 vpravo na stavbě 0804 A dálnice D 8 dne 16. října 1998



189



190

# 1998



191



192



193

- 191 Odpočívka Sřešjovice v km 43,9 na stavbě 0804 A dálnice D 8 s Lovosicemi a Českým středohořím v pozadí dne 10. října 1998
- 192 Fragmentace desek betonové vozovky gilotinou před překrytím asfaltovou vrstvou při 2. etapě zkapacitnění D 1 Praha–Mirošovice v roce 1997
- 193 Odběr vzorku z betonové vozovky laboratoří ŘSD při diagnostickém průzkumu před opravou dálnice D 11 v km 39,4 vlevo dne 12. listopadu 1998

# 1999

- ☑ probíhá čtvrtá etapa zkapacitnění dálnice D 1 Mirošovice–Praha, jde o úsek od hranic katastru Prahy po křižovatku Chodov
- ☑ je obnovena příprava výstavby D 3
- ☑ součástí zprovozněné stavby 3511 od Velkého Újezdu po Lipník nad Bečvou na bývalé D 35, současné R 35 a budoucí opět D 35 je první ekodukt na dálnicích, který dálnici překonává vrchem



194

194 Křižovatka Jesenice v km 11,3 vlevo dne 6. ledna 1999 ve stavu po dokončení 2. a 3. etapy zkapacitnění D 1. Dnes již v této podobě neexistuje, v rámci stavby 512 Pražského okruhu na D 1 byla zrušena a nahrazena křižovatkou Modletice

195 Archeologický nález na stavbě 517 Pražského okruhu v místě estakády Řepy–Ruzyně dne 30. června 1999

196 Betonáž hlavy vrtané piloty pro estakádu Řepy–Ruzyně na stavbě 517 Pražského okruhu dne 30. června 1999



195



196

# 1999



197



198



199

- 197 Dokončený most přes Úslavu v km 72,8 směrem ku Praze na stavbě 0510/III dálnice D 5 dne 20. října 1999. Na zprovoznění v rámci stavby 0510/1-A však musel čekat až do prosince 2003
- 198 Ruční betonáž desky při opravě CB vozovky pravého pásu v km 29 až 32 dálnice D 1 dne 27. května 1999
- 199 Provoz v uzavírce se systémem 2+2 a oddělením protisměrných pruhů dočasným svodidlem při 4. etapě zkapacitnění D 1 Praha–Mirošovice v km 2,5 vlevo dne 22. září 1999

# 2000

- ☑ v tomto roce měl být dle plánu z roku 1992 dokončen úsek dálnice D 8 Praha–Řehlovice a úsek dálnice D 11 Libice – Hradec Králové
- ☑ při výstavbě ČSPH na odpočívce Velké Meziříčí vpravo zasahuje odbočovací pruh až na most Vysočina. Na ocelovou konstrukci mostu není možno uchytit nosič dopravní značky, navíc by nemohl tímto místem projíždět zavěšený revizní vozík mostu. Proto je značka osazena na poloportálu umístěném na terénu pod mostem. Vzniká tak poloportál o výšce 20,85 m mezi základem a osou břevna. Jedná se o nejvyšší poloportál dopravního značení v republice a možná i na celém světě



200

- 200 Pokládka dvourstvé cementové stabilizace finišery v km 25,3 vpravo na stavbě 0803 A dálnice D 8 dne 14. srpna 2000
- 201 Oprava CB vozovky levého pásu v km 29–32 dálnice D 1 dne 3. srpna 2000. Druhý zleva technologický náměstek Ing. Ján Marusič, první zprava Ing. Jan Lintner z oddělení oprav
- 202 Oprava levého mostu Koberovice v km 81 dálnice D 1 dne 31. července 2000



201



202

# 2000

- ☑ v listopadu na obvyklé poradě mezi ŘSD, policií, MD a MV jsou představeny žlutozelené fluorescenční fólie na dopravní značky. Je jimi možno zvýraznit dopravní značky při úspoře výstražných světel. Od této doby se fluorescenční fólie začnou stále více používat



203



204



205

- 203 Pokládka CB vozovky v km 34,5 vpravo dne 10. srpna 2000 při opravě dálnice D 11. Velkoplošná značka je v dolní části špatně smontována, číslo silnice ve směru odbočení má být dole
- 204 Spouštění geologa do velkopříměrové vrtané piloty pro ověření skutečných geotechnických podmínek hlubinného založení estakády Řepy–Ruzyně na stavbě 517 Pražského okruhu dne 1. srpna 2000
- 205 Stavba železobetonového obloukového nadjezdu v km 28 na stavbě 517 Pražského okruhu dne 2. srpna 2000

# 2001

- ☑ náhradou za francouzské analogové hlásky Alcatel jsou uvedeny do provozu první digitální hlásky SOS české výroby od firmy Spel. Hlásky tvoří páteř přenosové sítě telematiky na dálnicích. V dubnu jsou to hlásky na stavbách 0803 a 0804 na D 8. V prosinci jdou do ostrého provozu hlásky na D 11 od Prahy po Libici, byť byly postaveny již dříve
- ☑ zvýšen počet Správ ŘSD o Správy Karlovy Vary, Chomutov, Hradec Králové, Jihlava, Olomouc a Zlín



206

- 206 Pokládka obrusné vrstvy finišerem se záběrem na celou šířku zpevnění v km 18,7 vpravo na stavbě 0803 A dálnice D 8 dne 23. dubna 2001
- 207 Stavba přesypaného betonového klenbového mostu přes Šlovický potok v km 83,1 směrem k Rozvadovu na stavbě 0510/II dálnice D 5 dne 16. srpna 2001. Za mostem vznikne odpočívka Šlovice
- 208 Odběr vzorků z porušené vozovky výjezdové větve na křižovatce Slivenec vlevo na stavbě 515 Pražského okruhu dne 10. května 2001. Zprava Ing. Jan Paclík z technologického úseku, Emil Volf a Josef Ondrák z pražské laboratoře

207



208



# 2001



209



210



211

- 209 Unimog 406 z SSÚD 8 vyrobený v roce 1982 frézuje navátý sníh na chrášťanském nájezdu křižovatky Třebonice na stavbě 515 Pražského okruhu dne 25. prosince 2001
- 210 Pokládka litého asfaltu pro ochranu izolace na pravé estakádě Řepy–Ruzyně na stavbě 517 Pražského okruhu dne 19. června 2001
- 211 Navátý sníh na nájezdu křižovatky Ruzyně vlevo na stavbě 517 Pražského okruhu na konci roku 2001

# 2002

- ☑ v dubnu je u výrobce portálů SOK Třebestovice zkoušen první systém osvětlení velkoplošných značek na portálech na dálnicích zkonstruovaný dle požadavků provozního úseku
- ☑ v srpnu je při rozsáhlých povodních zničen na D 8 dálniční most u Veltrus. Vzhledem k zaplavení a poškození mnoha silnic představuje dálnice D 8 velmi významnou kapacitní komunikaci do severních Čech. Proto je most velmi rychle opraven
- ☑ ve spolupráci s Centrálou pro cestovní ruch je vydán první metodický pokyn pro označování kulturních a turistických cílů na dálnicích a silnicích I. třídy. Od nyní se tak začínají objevovat hnědo-bílé dopravní značky upozorňující na hrady, zámky, významné kostely, technické a vojenské památky a další pamětihodnosti
- ☑ na SSÚD jsou dodány první předzvěstné vozíky vyrobené dle požadavků provozního úseku



212 Stavba pravého mostu přes Odru v km 359,5 na stavbě 4708.2 dálnice D 47 (D 1) dne 2. října 2002

213 První zkoušky systému pro osvětlení velkoplošných značek na portálech na dálnicích na dvoře firmy SOK Třebestovice dne 11. dubna 2002

214 Průzkumná štola tunelu Valík na stavbě 0510/I B dálnice D 5 dne 9. října 2002



# 2002



215



216



216

- 215 Křižovatka Ostrov v km 107,5 a SSÚD 10 Ostrov na dálnici D 5 při pohledu směrem k Rozvadovu dne 29. července 2002. V pravém oku křižovatky je již dobudována zpevněná skladovací plocha
- 216 Destrukce mostu v km 15,6 na dálnici D 8 a sousedního vedení velmi vysokého napětí při povodni dne 14. srpna 2002

# 2003

- ☑ na stavbě 0133 dálnice D 1 jsou při stavbě jádra násypu o výšce až 14 m poprvé v republice použity bloky z expandovaného polystyrenu. Tím je zmenšeno přitížení podloží násypem a zkracuje se doba konsolidace násypu. Polystyren je použit v objemu přibližně 20 000 m<sup>3</sup>
- ☑ na stavbě 510 Pražského okruhu a na D 11 probíhají první zkoušky kamer, zjišťuje se vhodný typ kamer a dalších zařízení pro přenos dat po metalickém kabelu
- ☑ na stavbě 3509 na R 35 (D 35) je osazena první běžně používaná váha pro vážení vozidel za jízdy (WIM)
- ☑ na podzim je zahájena stavba prvního dálničního tunelu – tunelu Panenská na stavbě 0807/II G na dálnici D 8



217



218



219

- 217 Výjezdová větev na kolektoru křižovatky Litice v km 80,7 vlevo na stavbě 0510/II dálnice D 5 na podzim 2003
- 218 Stavba křižovatky Vyškov-východ v km 229,5 na stavbě 0133 dálnice D 1 dne 13. srpna 2003
- 219 Pracovnice pražské laboratoře Naďa Kroupová a RNDr. Renata Sotorníková při přípravě vzorků pro zkoušku ohladitelnosti kameniva pro vozovky dne 11. března 2003

# 2003



220



221



222

- 220 Ražba tunelu Panenská ze severních portálů na stavbě 0807/II G dálnice D 8 dne 1. prosince 2003
- 221 Náraz na příhradovou stojku značky na křižovatce Sulkov vlevo na D 5 na konci září 2003 způsobil jen malé poškození vozidla bez zranění osádky
- 222 Nehoda se smrtelným zraněním při nárazu na stojku značky z válcovaného I-profilu na křižovatce Mirošovice vpravo na D 1 dne 6. června 2005

# 2004

- ☑ dne 20. ledna je na D 11 zahájena stavba 1104/1 B, která je součástí komplexu staveb 1104 a 1105. Po čtrnácti letech od zprovoznění D 11 po Libici tak opět ožívá výstavba směrem na Hradec Králové, kam by se měl dálniční provoz dostat do konce roku 2005
- ☑ dne 7. října je uveden do provozu první skutečně dálniční úsek na tahu D 3, jedná se o stavby 0306/2 A, 0306/2 B od Chotovin po Čekanice
- ☑ připravují se systémy kamerového dohledu na dálnicích. V první řadě se bude jednat o SSÚD Ivanovice, Poříčany a Rozvadov
- ☑ v listopadu a prosinci se úseky a oddělení generálního ředitelství stěhují z ulice Na Pankráci a z areálu Hodonínská do pronajaté budovy v ulici Čerčanská. Ve vlastní budově v ulici Na Pankráci zůstává jenom Závod Praha. Areál Hodonínská po 36 letech opouštějí poslední pracovníci ŘSD



223

223 Ražba tunelu Panenská na stavbě 0807/II G dálnice D 8 dne 11. května 2004

224 Pátá budova postavená v roce 1984 v pražském areálu Hodonínská na snímku z podzimu 2004 před odstěhováním provozního úseku do Čerčanské ulice

225 Skládání lehčeného jádra násypu z bloků expandovaného polystyrenu v km 248,3 na stavbě 0134.1/II dálnice D 1 dne 6. října 2004

224



225



# 2004

- ☑ dne 14. prosince jsou zprovozněny na D 1 v km cca 68,6 vpravo i vlevo první moderní proměnné značky Meteo a Teploměr s technologií LED vyrobené firmou Značky Praha a napojené na meteostanice Vaisala. S menšími úpravami představují tyto typy dodnes standard na dálnicích



226



227



228

- 226 Levý most Čekanice na stavbě 0306/2 C dálnice D 3 dne 13. září 2004
- 227 PDZ Meteo používaná na dálnicích od roku 2004 (zde v km 81,020 vpravo na stavbě 0307 dálnice D 3 dne 26. června 2013)
- 228 ZPI Teploměr používané na dálnicích od roku 2004 (zde v km 80,920 vpravo na stavbě 0307 dálnice D 3 dne 26. června 2013)

# 2005

- ☑ v letech 2005 až 2007 se v páté etapě zkapacitnění dálnice D 1 Mirošovice–Praha rozšiřuje úsek od křižovatky Chodov po km 0,0 vpravo. Nerozšířený tak zůstává jediný úsek mezi Mirošovicemi a Spořilovem. Jde o km 0,0 až km 1,9 vlevo, kde rozšíření není možné kvůli velmi blízké zástavbě
- ☑ na základě požadavku bezpečnostního tajemníka Ing. Vladimíra Mátle začínají SSÚD povinně používat při označování prací na dálnici místo jednoho předzvěstného vozíku dva. Výrazně se tak mění zabezpečení pracovních míst na dálnicích
- ☑ se zprovozněním SSÚD 20 Ivanovice a stavby 0133 Vyškov–Mořice funguje na tomto SSÚD první moderní dispečink údržby a kamerový dohledový systém na dálnici



229

- 229 Armování a příprava pro betonáž vysouvané nosné konstrukce mostu přes Rybný potok na stavbě 0807/III H dálnice D 8 dne 7. září 2005
- 230 Nehoda při práci na dálnici za provozu zaviněná nepozorným řidičem v km 4,4 vpravo na dálnici D 1 dne 18. května 2005
- 231 První předzvěstné vozíky měly ještě nejednotný vzhled, na snímku je předzvěstný vozík v km 17,1 vlevo na D 1 (snímek ze dne 28. února 2002)

230



231



# 2005

- ☑ poprvé na dálnicích se na mostu přes Rybný potok na stavbě 0807/2 H dálnice D 8 použije technologie kontinuální betonáže pilířů s posuvným bedněním
- ☑ v prosinci začíná fungovat nový Jednotný systém dopravních informací (JSDI), který na webu poskytuje řidičům i ostatní veřejnosti ověřené a pravidelně aktualizované informace o uzavírkách, stavu povrchu vozovek a jejich sjízdnosti a počasí na dálnicích a silnicích. Informace poskytuje a ověřuje Národní dopravní informační centrum (NDIC), které vzniká 1. listopadu v Ostravě a zatím se nachází v provizorních prostorách



232



233



234

- 232 Kontinuální betonáž s posuvným bedněním pilíře mostu přes Rybný potok na stavbě 0807/II H dálnice D 8 dne 14. dubna 2005
- 233 Technické prohlídky mostů před uvedením do provozu občas trvají i do noci. Na snímku je prohlídka estakády Knínice na stavbě 0807/II E dne 28. listopadu 2006. Reflektor drží pracovníce pražského oddělení řízení jakosti Věra Syrová (Chládková)
- 234 Příprava pro výsuv nosné konstrukce hraničního mostu v km 92 na stavbě 0807/III H dne 30. srpna 2005

# 2006

- ☑ v únoru začínají fungovat ve zkušebním provozu první čtyři informační portály na českých dálnicích. Je to na D 1 v km 88,8 vpravo, km 151,6 vpravo, km 124 vlevo a km 179,9 vlevo. Na informačním portálu je vedle sebe proměnná dopravní značka a zařízení pro provozní informace, vše je ovládáno podle dopravní situace z NDIC
- ☑ od počátku až do konce roku společnou prací ŘSD, MD, firmy Kapsch a mnoha dalších projektantů a zhotovitelů probíhá příprava a výstavba 178 portálů pro mýto a celého mýtného systému. První portál je postaven 15. července na km 33,7 dálnice D 1. Na generálním ředitelství vzniká nový úsek mýta
- ☑ v červnu jsou zapojeny na D 1 mezi Prahou a Brnem první dopravní informační kamery, jejichž záběry může veřejnost vidět na webu v reálném čase



- 235 Montáž prvního ZPI na informačním portálu na dálnicích proběhla na D 1 v km 179,960 vlevo dne 5. ledna 2006 za velkého zájmu novinářů
- 236 Mállokdo z novinářů ale počkal až do večerních hodin na zapojení kabelů a zapnutí ZPI s prvním textem
- 237 Úprava krajnice u již dokončeného portálu mýta dne 20. listopadu 2006. Kvůli problémům s pozemky nebylo možno od začátku provozu napájet řadu portálů stálou elektrickou přípojkou, proto byly dočasně vybaveny dieselelektrickým soustrojím



# 2006

- ☑ dne 6. října je uvedena do provozu stavba 0510/1 B, jedná se o poslední stavbu na celém tahu D 5. Po 29 letech od zahájení první stavby je tak dálnice D 5 Praha–Rozvadov kompletní. Na stavbě 0510/1 B je i tunel Valík dlouhý 380 m, je to jediný tunel na D 5
- ☑ dne 21. prosince je zprovozněn úsek dálnice D 8 Ústí nad Labem – státní hranice se stavbami 0807/1 a 0807/2. Součástí jsou tunely Libouchec a Panenská a hraniční most propojující českou dálnici D 8 a německou dálnici A 17. Kvůli 11 km dlouhému klesání se sklonem 4 % od Petrovic k Úžíně jsou na levém pásu vybudovány i čtyři únikové zóny pro nákladní vozidla
- ☑ na deseti kilometrech nové dálnice D 11 na stavbě 1105/1 jsou dle návrhu provozního úseku poprvé použity ve velkém počtu protioslňovací clony ve středním dělicím pásu. Vzhledem k ceně a dalším problémům se však tento systém na dalších stavbách příliš neuplatnil



- 238 Portál proměnného značení před tunelem Panenská a nadjezd na křižovatce Petrovice v km 86,94 vlevo na stavbě 0807/III G dálnice D 8 dne 20. prosince 2006
- 239 Pracovníci pražského oddělení řízení jakosti Věra Syrová (Chládková) a Ing. Ján Marusič při technické prohlídce estakády Knínice (pražský závěr) na stavbě 0807/II E dne 28. listopadu 2006
- 240 Vodorovné značení pro správné navedení vozidla do únikové zóny v km 77,1 vlevo na stavbě 0807/II A dálnice D 8 dne 12. prosince 2006

# 2007

- ☑ od 1. ledna jsou dálnice a rychlostní silnice zpoplatněny mýtem
- ☑ po vstupu ČR do schengenského prostoru končí každodenní celní a pasová kontrola na hraničních přechodech. Objevují se první představy, jak přestavět velkokapacitní dálniční hraniční přechod Rozvadov na velkou odpočívku. Během následujících deseti let však tyto představy zůstanou z větší části na papíře
- ☑ při označování prací za provozu se stále více užívá jedno nákladní auto pro dva předzvěstně vozíky současně. Jeden vozík je připojen za auto, druhý je na autě – na odtahovce nebo na kontejnerové odtahové plošině. Ponechání takovéto široké a masivní plošiny s vozíkem na krajnici je ale poměrně nebezpečné
- ☑ v říjnu vzniká technicko-ekonomická studie pro zkapacitnění dálnice D 1 v úseku mezi Mirošovicemi a Kývalkou



241

- 241 Pohled na rozvadovské portály tunelu Valík (stavba 0510/I B) a most přes Úhluvu (stavba 0510/IV) v km 78,5 dne 9. října 2006
- 242 Na nových velmi výkonných reflexních fóliích dopravních značek se efekt rosného bodu projevuje podstatně více než na starých fóliích, na snímku je značka pro křižovatku Ivanovice na D 1 dne 17. ledna 2007
- 243 Měření nerovnosti při reklamaci závěru mostu v km 75,3 na stavbě 0807/I A dne 12. září 2007

242



243



# 2007

- ☑ dne 1. prosince zprovozněním staveb 4708, 47091/1 a 47091/2 v úseku Ostrava-Rudná až Bohumín dosáhla celková délka sítě dálnic a rychlostních silnic 1002 km (646 km dálnic, 356 km rychlostních silnic)



244



245



246

- 244 Vjezd do tunelu Libouchec v km 82,7 vpravo na dálnici D 8 dne 13. března 2007
- 245 Značení kulturních a turistických cílů se od roku 2004 již poměrně rozšířilo, na snímku je značka v km 85,3 vlevo na D 5 dne 12. listopadu 2007
- 246 Vichřice spojená s vydatným deštěm a poměrně čerstvým násypem dokáže vyvrátit i správně dimenzované základy a stojky značek, na snímku je značka v km 70,5 vpravo na dálnici D 8 dne 12. ledna 2007

# 2008

- ☑ dne 11. září je uvedeno do oficiálního provozu NDIC v Ostravě v novém dispečinku na SSÚD 23 Ostrava. Jedná se o moderní technologicky špičkově vybavené pracoviště pro sběr, zpracování, sdílení, publikování a distribuci dopravních informací a dat z celé sítě pozemních komunikací v ČR. Je zde sedm pracovišť dispečerů, kteří mají k dispozici velkoplošnou obrazovku o rozměru 8 × 1,5 m. V nepřetržitém provozu pracuje 15 pracovníků
- ☑ je uvedena do provozu stavba 4704 na dálnici D 47 s prvním šestipruhovým úsekem na Moravě. Je to také první dálniční stavba, která je rovnou postavena v kategorii D34, neboť Pražský okruh s šestipruhovou stavbou 516 je silniční



247

247 Vodicí desky „leitboy“ připravené v křižovatce Sedlice na D 11 vpravo pro oddělení protisměrných jízdních pruhů při prodloužení provozu na stavbě 1105/2 z této křižovatky na dočasný sjezd Praskačka na snímku dne 8. prosince 2008

248 Reflexní fólie se zaručenou sedmiletou životností vydržela na značkách osazených v roce 1992 až do změny značení v roce 2008 a přitom stále ještě noční viditelnost a barevnost převyšovala normové požadavky. Na snímku je značka pro křižovatku Soutice vlevo na D 1 dne 24. dubna 2008

249 Digitální hláska SOS firmy Spel na dálnici D 11 v km 52,7 vlevo dne 29. ledna 2008

248



249



# 2008



250

250 Většinu zdržení na dálnici nezpůsobí ani tak uzavírky při údržbě a opravách, jako dopravní nehody zaviněné nepozornými nebo agresivními řidiči a následně zvědaví řidiči v kolonách, kteří si chtějí následky nehody pozorně prohlédnout. Na snímku je nehoda v km 86,6 vpravo na dálnici D 1 dne 5. července 2008



251

251 Mechanické typové závory ŘSD v pancéřovém provedení dle požadavků provozního úseku se používají od roku 2001. Na snímku je závora na příjezdu k DUN v km 64,7 vpravo na stavbě 1104/2-F dálnice D 11 dne 8. prosince 2008



252

252 Při uragánu Emma dne 1. března 2008 bylo na dálnici D 11 v úseku SSÚD 14 kromě řady dopravních značek, směrových sloupků a dalších prvků utrženo i celkem 5000 bm clon proti oslnění, které létaly ze středního dělicího pásu až na krajnici

# 2009

- ☑ v lednu probíhají na SSÚD 1 první zkoušky s výstražnými prahy, tentokrát ještě ve skládacím provedení. Prahy zlepšující označení krátkodobých pracovních míst zatím nepřesvědčují pracovníky střediska o své výhodnosti, ačkoliv se již dlouho používají v Nizozemí a Německu a zavádějí je i další státy. Další zkoušky proběhnou až v roce 2013
- ☑ již krátce po zprovoznění D 8 přes Krušné hory se ukazuje, že na proměnných světelných dopravních značkách zejména od tunelu Panenská ke státní hranici se v zimě usazuje a namrzá sníh a značky nejsou čitelné. Na počátku roku 2009 probíhají zkoušky s několika značkami pokusně vybavenými topením, které prokazují vhodnost tohoto řešení. Bude však trvat do roku 2017, než budou topením vybaveny všechny potřebné značky v této oblasti



253 Pracovníci SSÚD 12 odstraňují navátý sníh v km 90,5 vlevo na D 8 v zimě 2009

254 Dispečink tunelů Liboucheč a Panenská na SSÚD 12 dne 26. února 2009

255 Uzavírka pro plánovanou údržbu tunelu Panenská na D 8 u severních portálů dne 26. února 2009



# 2009

- ☑ v prosinci 2009 je trasa původní D 1 u Prahy poprvé od zprovoznění na několik měsíců přerušena, provoz však zůstává zachován. Stane se tak kvůli budování dálničního mostu na křižovatce Modletice v rámci stavby 512 Pražského okruhu. Doprava od Prahy a na Prahu jezdí po větví křižovatky a po již postaveném kolektoru



256



257



258

- 256 První zkouška výstražných prahů v km 17,5 vlevo na dálnici D 1 dne 22. ledna 2009
- 257 Svaženina na nájezdu na D 8 na křižovatce Knínice v km 80,5 vpravo dne 14. dubna 2009
- 258 Ředitelka Závodu Praha Ing. Marie Nádvoříková urovňuje poslední kubík betonu na estakádě přes Berounku na stavbě 514 Pražského okruhu dne 7. září 2009

# 2010

- ☑ dne 20. září je uveden do provozu úsek silničního okruhu kolem Prahy (Pražského okruhu), jedná se o rychlostní silnici R 1, která má však většinou parametry dálnice. Součástí staveb 512, 513, 514 jsou i tunely Cholupice a Lochkov. Zprovozněním těchto staveb dochází k propojení dálnic D 1 a D 5
- ☑ na části D 1 od Mirošovic po Modletice ve směru na Prahu a na stavbách 512, 513, 514 a 515 Pražského okruhu, tj. od Modletic po Třebonice v obou směrech, je poprvé použit systém liniového řízení dopravy



259

- 259 Ačkoliv je umístění různých druhů šipek na značkách přísně logické, v autoškolách se jejich význam zjevně neučí. Řidiči nedokážou význam různých šipek rozlišit. Na snímku je napojení stavby 512 Pražského okruhu na dálnici D 1 v křižovatce Modletice dne 19. září 2010
- 260 Nikomu nepřipadají značky na dálnicích velké, jen těm, kteří je montují. Snímek je z křižovatky Jesenice v km 81,8 vpravo na stavbě 512 Pražského okruhu dne 16. září 2010
- 261 Statická zatěžovací zkouška mostu Lochkov na stavbě 514 Pražského okruhu dne 7. září 2010



260



261

# 2010



262



263



264

- 262 Zkouška proměnného dopravního značení pro uzavření tunelu Cholupice v km 9,6 vlevo stavby 514 Pražského okruhu dne 10. září 2010
- 263 Levá trouba tunelu Cholupice na stavbě 513 Pražského okruhu v místě, kde končí připojovací pruh budoucí křižovatky Komořany, dne 19. září 2010
- 264 Poslední minuta před rozjezdem aut policie, provozního úseku ŘSD a značkářské firmy Proznak na začátku kolony vozidel uvádějících do provozu stavby 514, 513 a 512 Pražského okruhu; snímek je z levé strany křižovatky Lochkov dne 20. září 2010 ve 13:45 hod. Pokyn k rozjezdu vydává plk. Josef Budil, zástupce vedoucího odboru dopravní policie Středočeského kraje

# 2011

- ☑ v květnu provozní úsek poprvé představuje zavedení při údržbě tzv. časových oken mimo špičku a zavedení nočních prací pro zvýšení bezpečnosti práce a plynulosti dopravy
- ☑ dne 11. července dochází zprovozněním křižovatky Hulín k propojení D 1 s R 55 a budoucí R 49
- ☑ je zahájena příprava modernizace D 1. Pro urychlení je aktualizována již dříve zpracovaná dokumentace pro pět vzorových úseků
- ☑ stále těžší vozidla v kombinaci s větším provozem, vyšší rychlostí, únavou, nepozorností a konstrukčně zastaralými svodidly znamenají vážné nehody s častým přejetím do protisměru. Po několika tragických nehodách dochází k rozsáhlým výměnám svodidel na D 1 v úseku Praha–Mirošovice, na R 46 i jinde



265



266



267

265 Zimní údržba v úseku SSÚD 12 na D 8 dne 15. prosince 2010

266 Výjezdová větev téměř dokončené nové křižovatky Čestlice v km 8 na D 1 vlevo dne 21. června 2011. Protihluková stěna je vhodně barevně řešena

267 Vrtání vzorků na zvlněné dálnici D 47 (D 1) v km 357 vlevo dne 4. listopadu 2011

# 2011



268



269



270

- 268 Osazování portálu pro novou křižovatku Čestlice při krátkodobém zastavení provozu v km 8,8 vlevo na D 1 dne 17. května 2011
- 269 Opuštěná vjezdová stanoviště s váhami pro nákladní vozidla na bývalém hraničním přechodu Rozvadov na D 5 vlevo dne 21. listopadu 2011
- 270 Oprava prasklého potrubí požárního vodovodu v levé troubě tunelu Lochkov na Pražském okruhu dne 21. srpna 2011. Potrubí prasklo při pravidelné zkoušce protipožární ochrany tunelu

# 2012

- ☑ dne 2. května je uvedeno do zkušebního provozu na Pražském okruhu 11 informačních portálů druhé generace. Řidiči tak mohou dostávat více a detailnějších informací o dopravní situaci na trase
- ☑ dne 14. května dochází ke zprovoznění části stavby 0805 mezi Lovosicemi a Bílinkou (stavba 0805 B a část stavby 0805 A). Zároveň je v květnu zahájena stavba posledního úseku D 8, jedná se o druhou část stavby 0805 mezi křižovatkami Bílinka a Řehlovice
- ☑ pro druhý předzvěstný vozík převážený na nákladním autě se nejprve na SSÚD 13 začíná používat nově vyvinutý speciální odlehčený kontejner, který zvyšuje bezpečnost provozu. Ostatní střediska postupně tento kontejner zavádějí také
- ☑ po dalším smrtelném pracovním úrazu při práci na dálnici provozní úsek opět přebírá u ŘSD iniciativu ve zvyšování bezpečnosti práce



271 Most Vchynice na stavbě 0805 B dne 10. prosince 2011

272 Dálniční vstup do Českého středohoří – křižovatka Lovosice v km 48 vpravo na D 8 dne 10. prosince 2011

273 Nehoda při práci za provozu na dálnici D 11 v km 26,6 vpravo dne 10. září 2012

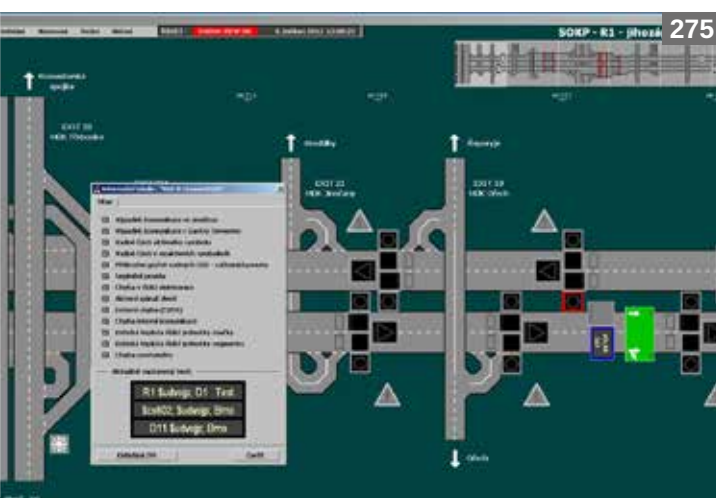


# 2012

- ☑ počtem 71 nehod při práci za provozu na dálnici zaviněných cizími řidiči je tento rok dosud nejhorší od začátku dálničního provozu (do roku 2016 včetně)
- ☑ před výstražným vozíkem se jako doplňkové značení začíná používat předzvěstná světelná šipka nebo kužel se světlem
- ☑ na provozním úseku začíná snaha o zavedení jednotné oranžové barvy a reflexních červeno-bílých polepů pro všechna osobní i nákladní vozidla ŘSD používaná při práci na dálnici za provozu



274



276



- 274 Zkoušky čitelnosti nových symbolů navržených provozním úsekem pro informační portály druhé generace v km 18,2 vlevo na Pražském okruhu dne 9. května 2012
- 275 Obrazovka na dispečinku liniového řízení dopravy a informačních portálů v Rudné při zkouškách dne 9. května 2012
- 276 Nově zavedený odlehčený kontejner pro přepravu předzvěstného vozíku na dálnici D 11 dne 14. listopadu 2012

# 2013

- ☑ dne 9. května je formálně zahájena modernizace D 1 mezi křižovatkami Mirošovice a Kývalka. V období mezi 11. dubnem a 20. květnem jsou předána staveniště pro úseky 5, 9, 14, 21
- ☑ v červenci představuje firma Eltodo prototyp informačního vozíku LED vyrobeného podle požadavků provozního úseku. Informační vozík se začíná jako standardní prvek používat při modernizaci D 1
- ☑ v červenci dochází k prvním kompletním uzavírkám dálnice pro bourání šesti nadjezdů při modernizaci D 1. Jedná se o úseky 9 Loket až Hořice a 21 Lhotka až Velká Bíteš. Vlastní úplné uzavírky pro bourání trvají 14 hodin, přípravné práce před bouráním 26 hodin, dokončovací práce spojené s odklizením trosků a očištěním vozovky trvají 85 hodin. V dalších etapách modernizace D 1 budou tyto časy výrazně zkráceny



- 277 Předvedení nové série informačních vozíků na dvoře firmy Eltodo dne 24. dubna 2013
- 278 Síť proti oslnění dánské firmy Julius Koch osazená na výjezdové větvi křižovatky Mirošovice vlevo na snímku dne 23. dubna 2013. Síť byla osazena v roce 1976 a i v roce 2017 bude stále funkční
- 279 Proměnná světelná značka osazená sklopně na vozidlo na dvoře výrobce – firmy HIT Hofman – dne 15. května 2013



# 2013

- ☑ na SSÚD 1 jsou poprvé u ŘSD vyzkoušeny práce za provozu v noci
- ☑ po ověřovacích zkouškách na SSÚD 1 v roce 2012 dostávají SSÚD 1, 2, 3, 4 první sérii proměnných značek upevněných na střechu vozidla
- ☑ při modernizaci D 1 jsou po čtrnácti letech znovu zavedena dočasná svodidla pro oddělení protisměrných pruhů a oddělení dopravy od staveniště. Tentokrát však jejich pokládku a údržbu nezajišťuje ŘSD, ale soukromé firmy
- ☑ vozidla SSÚD začínají systematicky dostávat reflexní červeno-bílé polepy pro zvýšení viditelnosti



280



281



282

- 280 Začátek uzavírky pro modernizaci D 1 v úseku 14 v km 104 směrem k Brnu na křižovatce Větrný Jeníkov dne 12. května 2013
- 281 Analogová hláska SOS typu Alcatel z roku 1992 v km 40,5 vpravo na D 1 dne 2. února 2013
- 282 Pracovníci provozního úseku Ing. Zdeněk Hercik a Ing. Jiří Klepáč jako figuranti při zkouškách viditelnosti výstražných oděvů různé barvy v km 0 vpravo na D 1 dne 29. listopadu 2013

# 2014

- ☑ po dvouletém přesvědčování a dlouhých zkouškách se začínají v srpnu SSÚD v běžné praxi při označování pracovních míst používat výstražné prahy. Každé středisko je vybaveno prahy pro dvě pracoviště. Současně s tím je zavedeno běžné používání kuželů se světlem a předzvěstných světelných šipek, jejichž používání se také zkoušelo od roku 2012
- ☑ podle návrhu provozního úseku jsou zavedeny dvoubarevné výstražné pracovní oděvy pro dělníky, které zvyšují viditelnost pracovníků na pozadí oranžových vozidel údržby
- ☑ v září je v uzavírce na úseku 9 modernizace D 1 v prostoru odpočívky Studený poprvé použit mobilní radar firmy Eltodo se zobrazením SPZ. Údaje o rychlosti vozidla a jeho SPZ se zobrazují na běžném informačním vozíku LED. Radar byl vyvinut podle zadání provozního úseku a od nápadu k vyrobení prototypu uběhlo jen šest měsíců



283

- 283 Demolice teskobaráků v pražském areálu Hodonínská. Na snímku z 15. listopadu 2014 je původní budova Ředitelství dálnic, později tzv. první barák ŘD Praha
- 284 Prototyp plošiny pro pokládku a sběr kuželů vyvinuté firmou Ramos-KOO ve spolupráci s SSÚD 9 při předvedení ve Svojkovicích dne 4. června 2014
- 285 Pokládka dočasných svodidel při modernizaci úseku 14 dálnice D 1 v prostoru odpočívky Pávov vlevo dne 25. března 2014

284



285



# 2014

- ☑ v říjnu a v listopadu probíhá demolice čtyř posledních teskobaráků v areálu Hodonínská v Praze



286



287



288

- 286 Vnitřek teskobaráku v areálu Hodonínská, do něhož se v roce 1968 přestěhovalo Ředitelství dálnic, při bourání dne 15. listopadu 2014. Již jen obrysy kanceláří naznačují, kde dvacet čtyři let vznikaly české dálnice
- 287 Provozní zkoušky radaru pro měření rychlosti v uzavírkách se zobrazením SPZ rychle jedoucího vozidla v prostoru odpočívky Studený v km 70,3 vpravo na D 1 dne 12. září 2014
- 288 Zobrazení údajů z radaru na běžném informačním vozíku LED při zkouškách dne 12. září 2014

# 2015

- ☑ dne 18. srpna je zahájena stavba 0137 v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou. Jedná se o předposlední stavbu celého tahu D 1 od Prahy po státní hranici za Bohumínem. Křižovatka Lipník nad Bečvou je dlouhá přes 4 km a připojuje na D 1 trasu současné D 35
- ☑ dne 11. září jsou zahájeny dvě expozice nehod při práci na dálnici za provozu navržené provozním úsekem. Expozice se nacházejí na odpočívkách Újezd a Rohlenka na D 1, v říjnu jsou expozice přemístěny na odpočívky Šlovice na D 5 a Vrbová Lhota na D 11. Expozice nehod ukazují techniku dálniční údržby zničenou při nehodách zaviněných veřejností – nepozornými řidiči nákladních vozidel. Jedná se o součást prevence dopravních nehod. V příštím roce se obdobné expozice opakují

- 289 Běh se značkou mezi dvěma kamiony – pracovníci SSÚD 1 Ladislav Čermák, Karel Hruška a Miroslav Houdek stavějí noční uzavírku pro opravu vozovky v prostoru křižovatky Modletice na D 1 dne 20. března 2015
- 290 Pro osvětlení pracoviště při práci v noci se nejvíce používají tzv. osvětlovací balony, které mají řadu výhod. Na snímku je stavba podélné uzavěry na křižovatce Modletice dne 20. března 2015
- 291 Konceptci expozice nehod při práci za provozu převzal provozní úsek z Francie, kde jsou poměrně rozšířené. Na snímku je expozice nehod na odpočívce Újezd u Prahy vpravo dne 10. září 2015, která ukazuje nehodu při sekání trávy na SSÚD 10 s těžkým zraněním dvou pracovníků nepozorným řidičem kamionu



289



290



291

# 2015

- ☑ v srpnu a září jsou poprvé u nás použity na D 1 u Vyškova proměnné značky a detektory provozu tvořící varovný systém před uzavírkou, který má řidiče varovat před nárazem do kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel



292



293



294

- 292 Noční oprava vozovky v prostoru křižovatky Modletice na D 1 dne 20. března 2015 – nezbývá než věřit, že kolemjedoucí řidiči ještě neusínají. Vlevo stojí mistr SSÚD 1 Jan Kráčmera
- 293 Ačkoliv hromada štěrku na začátku uzavírky za převedením provozu do protisměru dokáže zastavit kamion a je i předepsána, ne každá stavební firma ji používá. Na snímku je zastavený kamion jen s minimálním poškozením v km 113,4 vlevo na D 1 při modernizaci úseku 14 dne 23. června 2015
- 294 Pracovníci firmy Značky Praha montují proměnné značky varovného systému před uzavírkou u Vyškova na D 1 v silném dešti dne 18. srpna 2015

# 2016

- ☑ dne 1. ledna dochází k formálnímu přearování většiny rychlostních silnic na dálnice, dosavadní systém jejich údržby nasmlouvanými firmami zatím zůstává stejný. Délka dálniční sítě se přearováním zvyšuje z cca 750 km na cca 1200 km
- ☑ v únoru zahajuje zkušební provoz Asistence ŘSD, kdy speciálně vybavená vozidla s výstražným vozíkem stále jezdí po dálnici a jsou připravena pomoci řidičům v nouzi
- ☑ desítky nově dodaných osobních aut používaných při údržbě mají již od počátku oranžovou barvu, výstražné reflexní polepy a majákové rampy. Výrazně se tak zvyšuje jejich viditelnost na dálnici i reprezentace firmy
- ☑ podle zadání provozního úseku vyvíjí firma Eltodo předzvěstný výsuvný vozík LED, který viditelně informuje o blízkosti pracoviště na dálnici i při hustém proudu nákladních vozidel



- 295 Současná technika na SSÚD 8 – Unimog U 427 se sekačkou s odsáváním Mulag a vozem na trávu na snímku dne 9. února 2016
- 296 Při nutnosti opravit vozovku v prostoru podélné dělicí čáry mnoho místa pro provoz nezbývá a dělníci někdy nemají ani minimální potřebný odstup. Vedoucí SSÚD 1 Stanislav Šimon vyznačuje umístění podélné uzávěry pro opravu vozovky na mostě Šmejka vpravo dne 22. října 2016
- 297 Pohled od pražského portálu tunelu Prackovice ku Praze na stavbě 0805 E dálnice D 8 dne 13. prosince 2016



# 2016

- ☑ v říjnu je uveden do provozu služební sjezd Mnichovka v km 22,3 na D 1. Po čtyřiceti pěti letech provozu se tak konečně vozidla zimní údržby SSÚD 1 mohou bezpečně otáčet blízko křižovatky Mirošovice a nemusí jet pokaždé až na křižovatku Všechnomy. Znamená to úsporu několika tisíc najetých kilometrů ročně
- ☑ v listopadu je pražský provozní úsek kvůli malé kapacitě budovy v Čerčanské ulici odsunut do Záběhlic do ulice Práčská
- ☑ dne 17. prosince se po mnoha letech různých zdržení, přerušování výstavby a jejího opětovného zahajování otevírá pro provoz poslední úsek dálnice D 8 – druhá část stavby 0805 od Bílinky po Řehlovice



298



299



300

- 298 Provozní zkoušky výsuvného předzvěstného vozíku LED v km 1,7 vlevo na D 1 dne 4. října 2016
- 299 Pokud do slavnostního otevření v prosinci na nové stavbě dostatečně nevzejde tráva, může barevně pomoci hydroosev. Na snímku je pražský portál tunelu Radejčín na stavbě 0805 F dálnice D 8 dne 16. prosince 2016
- 300 Poslední čtyři minuty před zprovozněním stavby 0805 a tím i celého tahu D 8 – auta policie, provozního úseku a SSÚD 12 čekají 17. prosince 2016 v 17:36 hodin na křižovatce Řehlovice vlevo na pokyn k rozjezdu

# 2017

- ☑ od roku 2010 vzrostla intenzita dopravy na dálnicích o 13 %. Na D 1 u Prahy jezdí denně průměrně 99 300 vozidel, v úseku mezi Prahou a středočeskými Mirošovicemi projede denně průměrně 83 000 vozidel. Pro srovnání lze uvést, že v období od 12. července do 15. listopadu 1971 projelo mezi Prahou a Mirošovicemi denně průměrně 6337 vozidel
- ☑ v srpnu se na modernizované trase D 1 mezi Mirošovicemi a Kývalkou pracuje na celkem 6 úsecích najednou. Současně se tak opravuje 41,2 km z délky 161,2 km modernizované trasy. Další 48,1 km je již hotovo
- ☑ ani po padesáti letech existence nemá pražské ústředí firmy dostatečně kapacitní budovu a sídlí ve čtyřech od sebe značně vzdálených objektech



- 301 Již sedm let trvající ukončení Pražského okruhu směrem na Běchovice v prostoru křížení s D 1 u Modletic dne 20. července 2017
- 302 Noční bourání nadjezdu v km 115,9 na úseku 15 modernizace D 1 při celkové uzavírci dálnice dne 17. března 2017
- 303 Uzavřená odpočívka Skalka v km 14 vlevo na D 1 dne 20. července 2017 mizí pod příkrovem vegetace. Panoráma Prahy již z ní není vidět (viz rok 1971)



# 2017

- ☑ dne 21. srpna je po mnoha letech zdržení uvedena do provozu poslední část stavby 1105/2 Praskačka–Kukleny a dálnice D 11 tak dosahuje k Hradci Králové



304



305



306

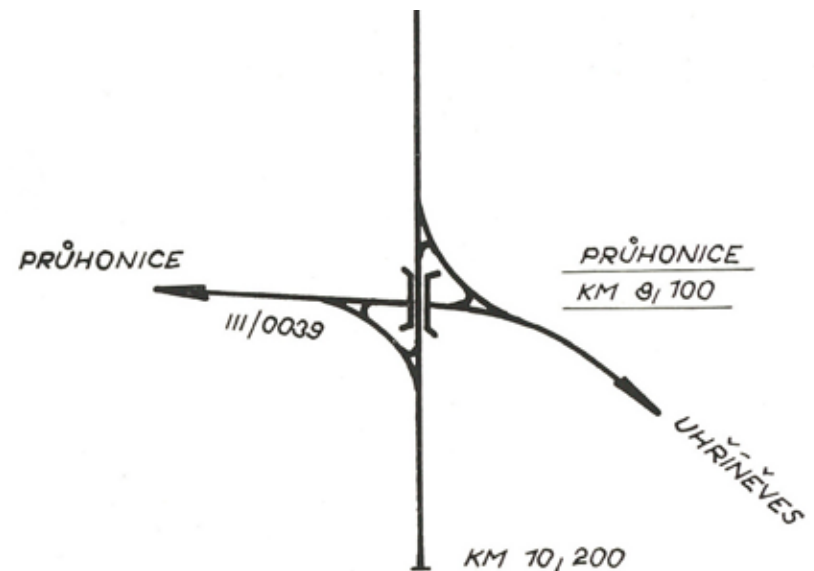
- 304 Křížení D 1 s Pražským okruhem na křižovatce Modletice v km 10 (na D 1) vlevo dne 20. července 2017. Jen těžko si lze představit původní čtyřpruhovou dálnici a prázdnou krajinu z roku 1971
- 305 Provoz na dálnicích sleduje čím dál tím větší množství pevných i otočných kamer. Na snímku je otočná kamera na křižovatce Modletice na D 1 vlevo dne 20. července 2017
- 306 Současný dispečink na SSÚD 1 dne 11. srpna 2017



MEDITELISTA  
DALNIC  
PRAHA

# Vývoj ŘD Praha a ŘSD

## kapitola II.



Jedna ze dvou budov na zařízení staveniště Vojenských staveb na stavbě 001 v ulici Jihlavská v Praze 4, do nichž se v roce 1968 přestěhovalo Ředitelství dálnic (pozdější tzv. první barák v areálu Hodonínská) v 70. letech

Ředitelství dálnic vzniklo 1. července 1967 jako rozpočtová organizace s celostátní působností přímo podřízená ministerstvu dopravy. Zřizovací listinu podepsal ministr Alois Indra již 12. června a přímo v listině ustanovil ředitelem nové organizace Ing. Josefa Moce, dosavadního ředitele Střediska pro rozvoj silnic a dálnic (SRSD). Avšak teprve po schválení platového zařazení funkcí technicko-hospodářských pracovníků Ředitelství dálnic, které se událo 4. srpna, odvolal ministr dopravy dne 24. srpna oficiálně Ing. Moce z funkce ředitele SRSD a jmenoval ho jako ředitele ŘD. Předmětem činnosti Ředitelství dálnic (ŘD) se staly funkce investora pro výstavbu dálnic, zajišťování úkolů správy dálnic, dozoru nad nimi a zabezpečování údržby těch úseků dálnic, jež jsou v provozu. Sídlo mělo ŘD v Praze a detašovaná pracoviště v Brně a Bratislavě. První personál ŘD tvořili pracovníci delimitovaného odboru dálnic SRSD.

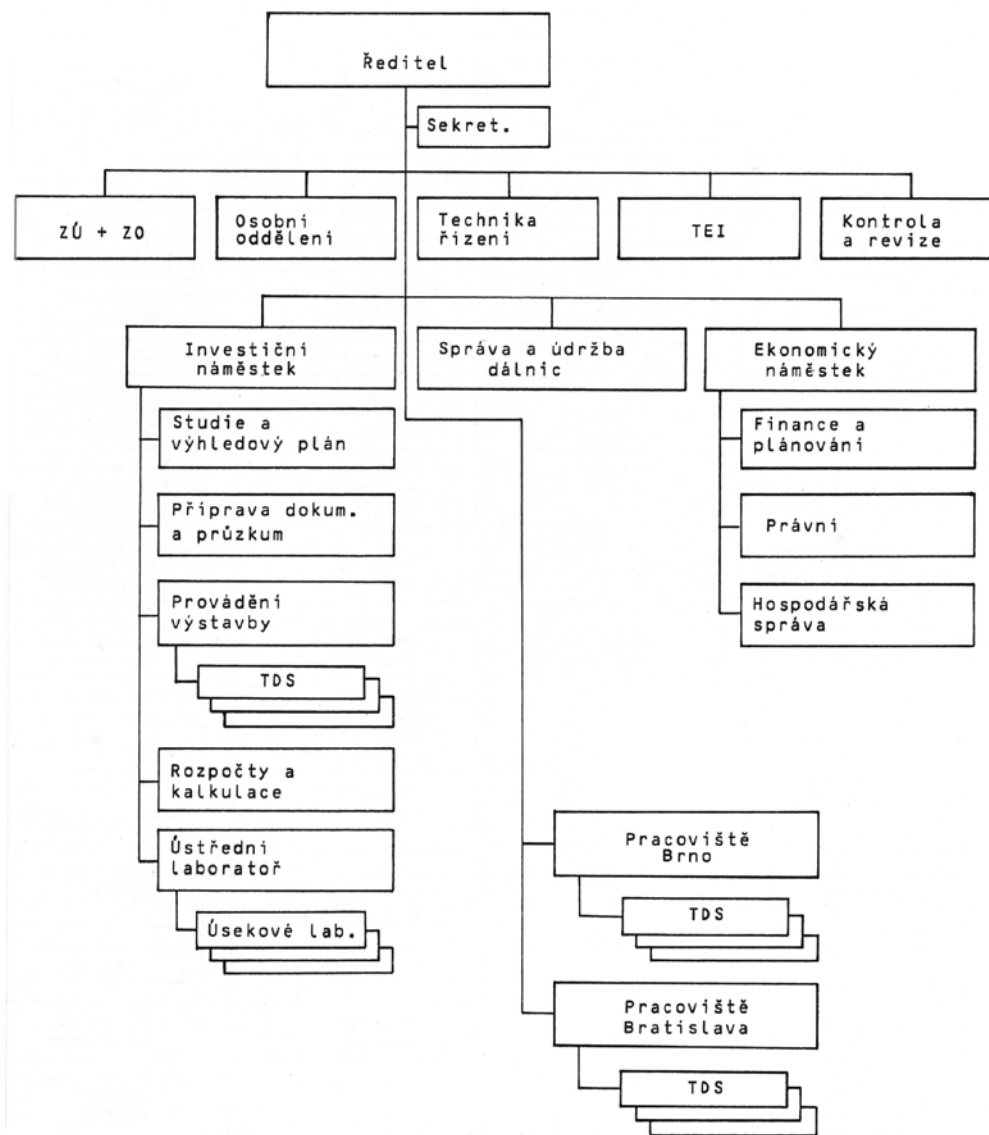
Současně se zřizovací listinou vydal ministr dopravy statut ŘD. Zatímco zřizovací listina má pouze dvě stránky, statut je poměrně obsáhlejší a vyjmenovává nejen hlavní úkoly nové organizace, ale i oprávnění ŘD, základní organizační strukturu, zásady řízení organizace, práva a povinnosti ředitele organizace. Podrobnosti statutu měl upravit organizační řád, který měl být schválen ministerstvem a vydán do 1. října 1967. Je zřejmé, že u zřizovací listiny i statutu ŘD se předpokládala dlouhodobá neměnnost, zatímco organizační řád měl být měněn dle potřeby. Jakákoliv změna organizačního řádu podléhala schválení ministerstva.

Ředitel ŘD byl přímo podřízen náčelníkovi správy silniční a městské dopravy a silničního hospodářství ministerstva dopravy. Organizace se dělila na úsek investiční a úsek ekonomický a na útvar správy a údržby. Zatímco úseky řídili investiční a ekonomický náměstek, útvar správy a údržby podléhal přímo řediteli. To platilo i pro detašovaná pracoviště v Brně a Bratislavě.

Ze sídla SRSD v Hybernské ulici č. 5 v Praze 1 se noví zaměstnanci ŘD přestěhovali do budovy v Husitské ulici č. 24 na Žižkově v Praze 3. Tato budova existuje dodnes. Brněnské pracoviště sídlilo v Pomповě ulici v Brně-Komárově.

**Poznámka:** V Hybernské ulici č. 5 sídlilo i nakladatelství a knihkupectví NADAS – Nakladatelství dopravy a spojů. Budova v Husitské ulici – jednalo se o bývalou budovu oceláren Böhler za biografem Ponec. Rakouská ocelárna bratří Böhlerů byla založena roku 1870, dceřiná společnost v Praze vznikla v roce 1927 a s několikrát změněným názvem existuje dodnes. Budova biografu Ponec vznikla v roce 1888 jako strojírna, biograf se z ní stal v roce 1910 a fungoval do roku 1968. Od roku 2001 je to Divadlo Ponec. Ministerstvo dopravy, pozdější federální ministerstvo dopravy, sídlilo v té době v ulici Na příkopě 33 v Praze 1. V původní budově ministerstva železnic na nábřeží Vltavy totiž sídlil v letech 1960 až 1990 Ústřední výbor KSČ.

## ORGANIZAČNÍ SCHÉMA 1967 - 73



Návrh organizačního řádu předložilo ŘD ministerstvu ke schválení dne 10. listopadu 1967. Po různých připomínkách a opravách předpis dne 7. prosince schválil náčelník správy silniční a městské dopravy a silničního hospodářství Stanislav se zpětnou platností od 1. října. Sestava organizace je zřejmá ze schématu. Uvedme si tedy jen pár zajímavostí u některých oddělení, jaké činnosti kromě své běžné náplně zajišťovaly.

Sekretariát ředitele mezi jiným vedl hlavní sbírku předpisů ministerstva dopravy, provádějí v předpisech příslušné opravy a informoval o změnách všechna oddělení, vedl sbírku pokynů ředitele, pečoval o zahraniční návštěvy ŘD, půjčoval pracovníkům stálé železniční jízdenky a vedl jejich evidenci, objednával pro organizaci meziměstské telefonní hovory a vedl o nich záznam, sestavoval denní hlášenky o stavu zaměstnanců.

Osobní oddělení seznamovalo nové pracovníky s organizačním řádem, vedlo evidenci cest do zahraničí včetně rekreačních. Oddělení zvláštních úkolů a zvláštní ochrany opatrovalo mapy a vedlo evidenci map, studií, investičních úkolů a projektů. Oddělení studie a výhledového plánu investičního úseku zpracovávalo metodiku sčítání dopravy na dálnici, zajišťovalo a vyhodnocovalo sčítání. Dále zpracovávalo návrhy směrnic pro typové podklady a návrhy typizačních úkolů v oboru dálnic, dálničních mostů, příslušenství a obslužných zařízení dálnic. Ústřední laboratoř sledovala světový vývoj v oboru mechaniky zemin a fyzikálních vlastností materiálů pro výstavbu dálnic z pramenů domácích i zahraničních. Jako výkonné orgány měla ústřední laboratoř na stavbách laboratoře úsekové a laboratoře pojízdné.

Pod oddělení provádění výstavby na investičním úseku patřily technické dozorcí správy (TDS). Oddělení zřizovalo TDS a technické dozory staveb dálnic a provádělo jejich odbornou průpravu, řídilo práci TDS a řešilo jejich rozpory s dodavateli. Všichni pracovníci TDS byli zaměstnanci ředitelství. Technické dozorcí správy při výkonu stálého technického dozoru měly také následující úkoly:

- Vykonávají dozor nad výstavbou dálnice prováděnou dodavatelským podnikem jak z hlediska jejich kvality, tak i z hlediska hospodárnosti prováděných prací podle schváleného projektu.
- Provádí přejímku dílčích dokončených prací a postupují přejímací protokoly nadřízenému orgánu.
- Přípravují podklady pro převzetí dokončených staveb nebo jejich částí.
- Odpovídají za správnost faktur a jejich včasné předložení k úhradě.

- Navrhují změny projektu vzniklé během provádění výstavby a podle rozsahu navržených změn zařizují jejich projednání a eventuální schválení Ředitelstvím dálnic. TDS však není oprávněna měnit schválený projekt a uzavírat hospodářské smlouvy s dodavatelem.

V oblasti správy a údržby dálnice organizační řád předpokládal, že tuto činnost bude vykonávat odbor (úsek) pro správu a údržbu prostřednictvím Dálničních správ, které budou postupně zřizovány. Dálničním správám měla podléhat Dálniční cestmistrovství. Úkolem cestmistrovství bylo pečovat o údržbu svěřeného úseku v délce asi 50 km, zajišťovat na něm bezpečnost dopravy při provádění oprav a při nehodách, udržovat sjízdnou vozovku, zajišťovat zimní službu a sčítání dopravy. Činnost správ a cestmistrovství je více popsána v kapitole o střediscích správy a údržby dálnice.

Trochu více místa věnujme oddělení nazvanému Technické a ekonomické informace (TEI). Tento útvar zajišťoval, shromažďoval a dokumentačně zpracovával technické a ekonomické informace pro následující činnosti:

- organizace a řízení,
- průzkum dopravy na dálnici,
- vztah silniční dopravy k silnici,
- ekonomika a technologie výstavby dálnice a mechanizace prací,
- dopravní generely ve městech týkající se dálniční sítě,
- nehodovost na dálnici,
- normalizace silničního názvosloví a normalizace v oboru plánování a stavby dálnic,
- evidence a pasport dálnic,
- plány rozvoje dálnic a jejich realizace.

U popsaných oborů mělo TEI kromě obvyklého nákupu odborné literatury, jejího půjčování a evidence filmů a fotografií také tyto hlavní úkoly:

- Shromažďuje a zpracovává informační prameny o stavu světové techniky a ekonomiky ve svém oboru a vypracované dokumentační záznamy ukládá do své kartotéky i zasílá do ústředního dokumentačního fondu.

- Zajišťuje přípravu nejvhodnějšího řešení výzkumných a rozvojových úkolů svého oboru. K tomu účelu opatřuje a zpracovává na základě zjištění současného stavu řešených úkolů v domácí i zahraniční vědě a technice rešerše, souborné srovnávací přehledy a studie.
- Vypracovává srovnávací tabulky technicko-hospodářských ukazatelů oboru.
- Spolupracuje s pobočkou Československé vědeckotechnické společnosti a spolu s ní organizuje přednášky a instruktáže na různá témata v oboru.
- Obstarává výtahy a překlady pro svou potřebu.
- Zajišťuje využívání vědeckotechnických akcí a poznatků ze zahraničních služebních cest, jakož i materiálů získaných prostřednictvím mezinárodních organizací vědeckotechnického charakteru.
- Seznamuje vhodným způsobem podnikové útvary se získanými informacemi.
- Spolupracuje s ostatními útvary organizace tak, aby řešení problémů technického rozvoje a výzkumu vycházelo vždy z komplexního hodnocení předpokládaných technických a ekonomických výsledků, ze srovnání s nejpokrokovějšími zahraničními technicko-hospodářskými ukazateli a ze světové úrovně.

Nebyl to malý cíl, ale oddělení TEI skutečně hodně let takto fungovalo. V archivu oddělení provozu a údržby se zachovaly různé zprávy, výtahy ze zahraničních odborných časopisů a rešerše. Několikrát ročně vycházel Informační zpravodaj ŘD v sešitu formátu A5. V něm pracovníci organizace publikovali výsledky své práce, poznatky ze zahraničních služebních cest, zkušenosti s určitými technologiemi i odborné problémy, s nimiž se setkali, a to bez ohledu na počet stránek. Informační zpravodaj vycházel i v první polovině 90. let a je velká škoda, že již neexistuje. Po sloučení ŘD s Ředitelstvím silnic a SIÚ v roce 1997 dřívější komplexní činnost TEI ustávala a nakonec se z tohoto oddělení stala běžná podniková technická knihovna.

Oddělení TEI Ředitelství dálnic původně navazovalo na činnost a bohaté zkušenosti útvaru vědeckých, technických a ekonomických informací (VTEI) Střediska pro rozvoj silnic a dálnic, které vzniklo v roce 1962. Postupem let se z VTEI stal skutečně solidní servis informací v oboru silničního hospodářství.

V roce 1968 se pražské ústředí přestěhovalo do areálu zařízení staveniště Vojenských staveb v Jihlavské ulici v Praze 4. Poměrně rozsáhlé zařízení staveniště

sloužilo pro stavbu 001 dálnice (II. severojižní magistrála) a hlavně pro stavbu mostu přes ulici Michelská a přes tratě ČSD. Ředitelství zde sídlilo ve dvou teskobarácích. Levý z nich dostal číslo popisné 364, které dodnes označuje celý areál.

Ústavním zákonem č. 143/1968 Sb. se dnem 1. ledna 1969 dosud jednotná Československá socialistická republika změnila na federaci České socialistické republiky a Slovenské socialistické republiky. To mělo vliv i na Ředitelství dálnic, které se 31. března t. r. rozdělilo na Ředitelství dálnic Praha s detašovaným pracovištěm v Brně pro území ČSR a Ředitelstvo dálnic Bratislava pro území SSR. České ředitelství podléhalo ministerstvu dopravy ČSR, slovenské spadalo pod ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SSR. Změna přinesla i změnu statutu, nový začal pro ŘD Praha platit od 4. dubna, pro RD Bratislava pak od 1. června. Nový statut ŘD Praha se jen drobně lišil od původního. Ředitel organizace byl přímo podřízen vedoucímu odboru pozemních komunikací ministerstva dopravy ČSR. Jinak měla organizace stále investiční a ekonomický úsek řízený příslušným náměstkem a útvar správy a údržby řízený přímo ředitelem.

Dne 15. června 1971 v souvislosti se zprovozněním prvního úseku dálnic v republice vznikl „Úsek dálniční údržby Mirošovice“, ale již 1. prosince se přejmenoval na „Středisko správy a údržby dálnice č. 1 Mirošovice“.

Další změna statutu ŘD přišla v roce 1971, kdy došlo ke zrušení národních ministerstev dopravy a dne 1. dubna ke vzniku federálního ministerstva dopravy (FMD). Ministr dopravy ČSSR Dr. Ing. Štefan Šutka zrušil 28. října statuty českého i slovenského ředitelství dálnic a schválil jeden společný platný od 1. listopadu. Současně s tím měla ředitelství předložit do konce února 1972 ke schválení návrh organizačního řádu.

Ve statutu ŘD z roku 1971 najdeme například oprávnění pro pracovníky pověřené FMD vykonávat státní dozor nad dálnicemi. Kromě funkce investora dálnic měla obě ředitelství připravovat a zajišťovat i výstavbu pozemních komunikací propojujících dálnice na ostatní silniční síť (dálniční přivaděče) a výstavbu obslužných zařízení dálnic (ČSPH, motely, motoresty...). Organizace měla oprávnění nakupovat speciální materiály pro stavbu dálnic (zálivkové hmoty, mostní ložiska a dilatační závěry a další prvky) ze zemí socialistického tábora, popřípadě z kapitalistických států, pokud se v předepsané kvalitě u nás nevyráběly a dodavatel je nemohl zajistit. Také směla obě ředitelství v rámci své volné kapacity se souhlasem FMD provádět dodavatelským způsobem běžnou údržbu jiných pozemních komunikací.

Organizace stále ještě měla dva výše uvedené úseky a útvar správy a údržby. I zde se ale ve statutu objevila novinka. Se souhlasem příslušného náměstka ministra dopravy mohl ředitel zřídit jako další úsek „provozní úsek“. K výkonu řádné majetkové

správy a údržby dálnic uvedených do provozu pak měl ředitel průměrně na 50 km dálnic zřizovat střediska správy a údržby dálnic. Útvar správy a údržby zůstal jako dosud jedním z útvarů ředitele; provozní úsek zatím nevznikl.

Pracoviště Brno se změnilo dne 1. prosince 1971 na Pobočku Brno. Ta se v roce 1973 přestěhovala do objektů zařízení staveniště Dopravních staveb Olomouc v Bohunické ulici v Brně-Heršpicích.

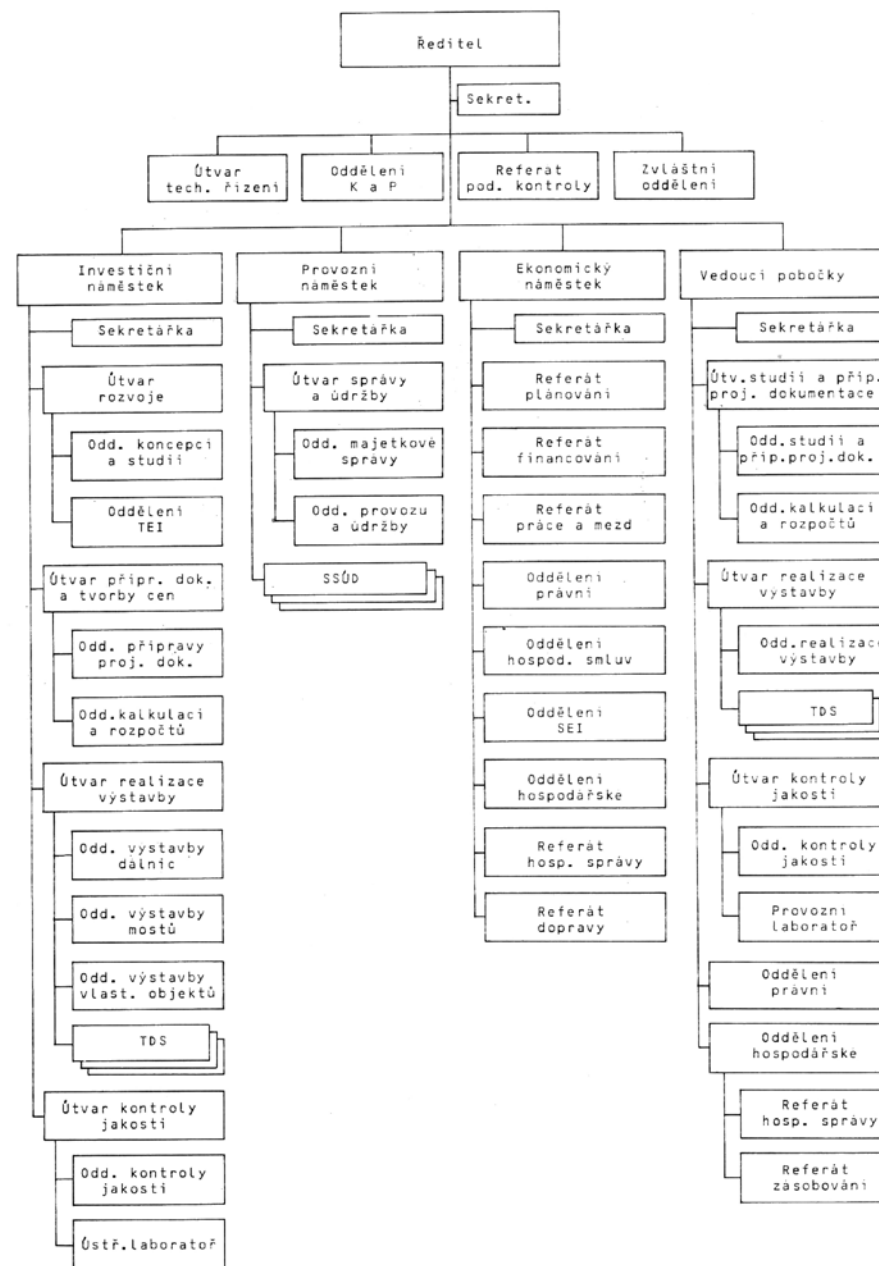
V roce 1973 vznikl provozní úsek řízený provozním náměstkem. Patřil do něj útvar správy a údržby a tři do té doby vzniklá SSÚD. Útvar správy a údržby neměl konkrétního vedoucího a skládal se z oddělení majetkové správy a oddělení provozu a údržby. Dálniční správy nikdy nevznikly. Jelikož vznik provozního úseku byl předpokládán od roku 1971, nemusel se upravovat statut. Zřejmě již od svého vzniku sídlil provozní úsek na dalším zařízení staveniště. Opět se jednalo o stavbu 001 – II. severojižní magistrálu, tentokrát v Hanusově ulici blízko dnešní křižovatky ulice 5. května a Vyskočilova. Magistrála byla uvedena do provozu 1. května 1973 a pro teskobarák neměl dodavatel další využití.

Po ukončení stavby magistrály dodavatel nepotřeboval ani zařízení staveniště v Jihlavské ulici a předal je celé Ředitelství dálnic. Od roku 1973 tak pražské ústředí sídlilo ve čtyřech teskobarácích a využívalo i několik původních betonových skladů „čajka“. Číslo popisné 364 z jednoho původního teskobaráku přešlo na celý areál. Laboratoř měla sídlo v samostatné budově – bývalém truhlářství – mimo areál u ulice Michelská. Nová magistrála přerušila ulici Jihlavská a krátký úsek této ulice se sídlem ŘD Praha a okolním zařízením staveniště zůstal zcela osamocen. Proto o několik let později došlo ke změně názvu ulice – byla připojena k ulici Hodonínská.

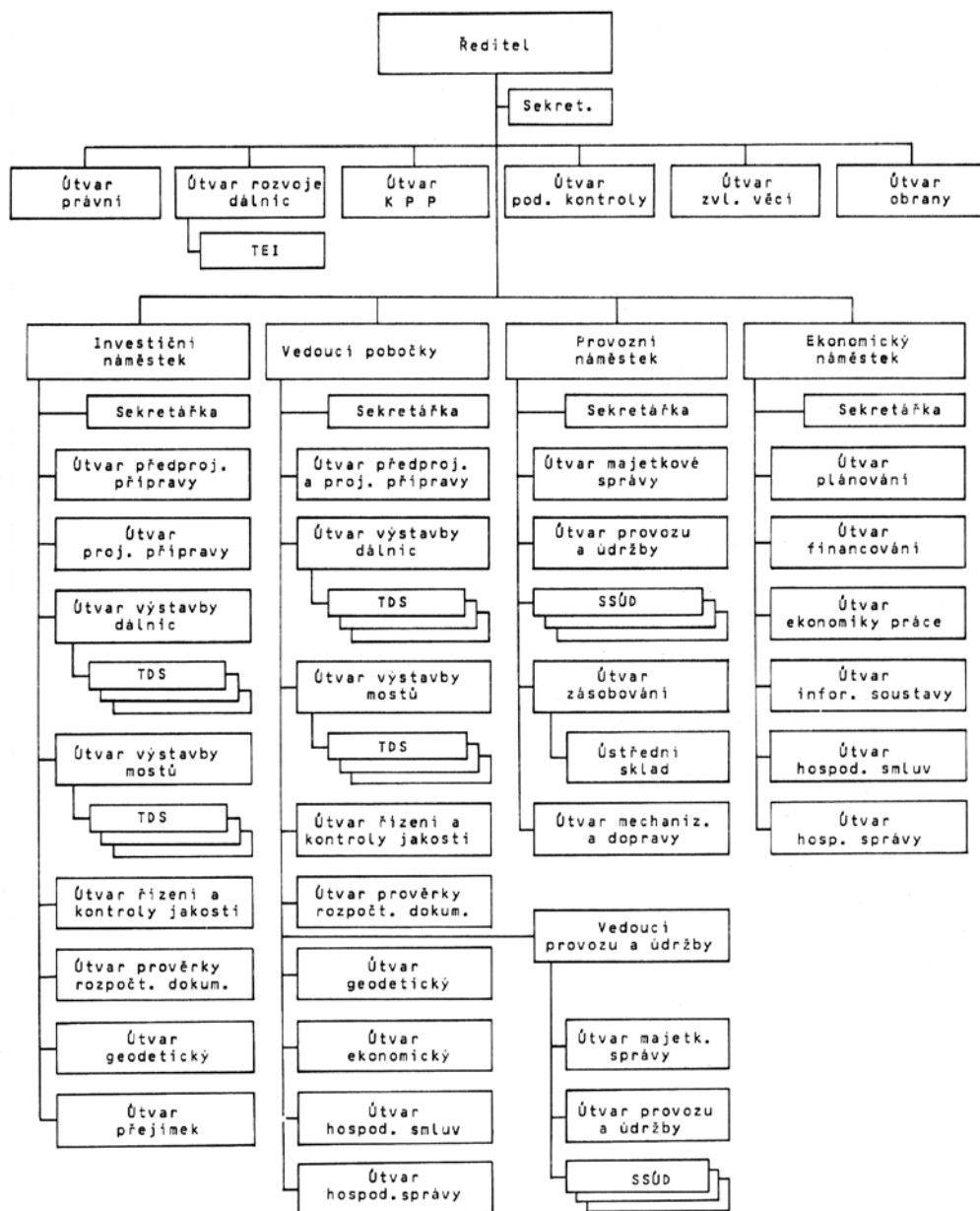
Zároveň se v roce 1973 změnila struktura Pobočky Brno. Vznikl úsek rovnoprávný s ostatními, vedoucí pobočky byl další náměstek ředitele organizace. Složení pobočky se velmi podobalo složení investičního úseku, ale měla i pomocná oddělení (hospodářské správy, zásobování, právní). V roce 1975 se Pobočka Brno přestěhovala do nového věžáku v Šumavské ulici č. 33, kde sídlí dodnes.

Po dostavění nové provozní budovy ŘD Praha na Vinohradské ulici č. 49–51 v Praze 2 rozhodla v roce 1975 vládní dislokační komise budovu přidělit federálnímu cenovému úřadu (dnes v budově sídlí finanční úřad). Pražské ústředí tak zůstalo bez definitivní budovy a muselo hledat náhradu. V roce 1976 se ovšem ani s pomocí FMD nepodařilo zařadit výstavbu definitivní budovy ŘD Praha do 6. pětiletky. Provizorní objekty původního zařízení staveniště v Jihlavské ulici obývané od roku 1968 byly již v havarijním stavu. Propadaly se podlahy, opakovaly se závady na sociálním zařízení a střechách a ŘD muselo budovy náročně opravovat.

## ORGANIZAČNÍ SCHÉMA 1973 – 76



## ORGANIZAČNÍ SCHÉMA 1985



Na počátku 80. let již bylo jasné, že nová definitivní a dostatečně kapacitní budova ŘD je v nedohlednu, i když ještě nikdo netušil, že nebude existovat ani po padesáti letech existence firmy. Organizace proto začala vylepšovat areál. Přestavěla se kotelná a kolmo na čtyři původní budovy vznikl pátý teskobarák a souběžně s ním hala opravy a skladů autoprovozu ŘD pro opravy a údržbu osobních aut ústředí. Po dokončení v roce 1984 se do areálu Hodonínská přestěhoval provozní úsek z Hanusovy ulice a toto bývalé zařízení staveniště ŘD opustilo. Dnes stojí na místě původního teskobaráku v Hanusově ulici u napojení na Vyskočilovu ulici nová budova. V roce 1986 v části nové haly opravy a skladů v areálu Hodonínská vzniklo výpočetní středisko ŘD se sálovým počítačem SM 52/11 a třemi záznamníky Consul C 2713.

První změna statutu z roku 1971 nastala 1. ledna 1979. Uváděla ale jen formální změny, ke kterým prakticky došlo dříve. Na konci roku 1986 zaslalo ŘD na ministerstvo návrh na druhou změnu statutu, schválena byla 24. března 1987 s účinností od 1. dubna. Podle ní se ŘD členilo na útvary ředitele, úsek technický, úsek investiční, úsek provozní a úsek ekonomický. Zároveň se z brněnské pobočky stal Závod Brno.

Ještě předtím, v roce 1985 došlo k výrazné změně u provozního úseku. Na brněnské pobočce vznikla pozice vedoucího provozu a údržby a pod ním dvě nová oddělení – majetkové správy a provozu a údržby. Všechna moravská SSÚD přešla pod tuto skupinu. Vznikla určitá dvoukolejnost v řízení středisek, která ne vždy byla ku prospěchu.

Zmínku si zaslouží organizační řád ŘD Praha platný od 1. ledna 1988. V té době se velmi skloňoval termín ASŘ – automatizovaný systém řízení – a panovala víra, že s pomocí výpočetní techniky vše dokážeme. Popis činností a odpovědností jednotlivých útvarů organizace byl tvořen sestavou funkčních matic, jejichž komponenty tvořily organizační struktura, soupis činností, slovesa a poznámky. Pro každou činnost vznikla funkční matice a obsahovala soupis útvarů podílejících se na řešení činnosti v rámci své odborné působnosti, slovesa určující druh pracovního výkonu a upřesnění pracovního výkonu poznámkou. Sloves existovalo 34, od metodicky řídit přes zpracovávat, vyjadřuje se, eviduje, plánuje, informuje až po nárokuje. Význam každého slovesa organizační řád podrobně vysvětloval. Za velmi krátkou úvodní částí organizační řád pokračoval počítačovými sjetinami s popisem jednotlivých funkčních matic. Výsledkem byl sice velmi přesný, ale současně velmi nepřehledný materiál. Další verze organizačních řádů se již vrátily k psanému souvislému textu, jak to známe i dnes.

Nedlouho po doplnění areálu Hodonínská začalo ŘD Praha připravovat a stavět další svoji vlastní budovu. Šlo o budovu v ulici Na Pankráci č. 56 v Praze 4. Celé pražské ústředí se do nové budovy přestěhovalo v březnu a dubnu 1992. Areál Hodonínská si ponechalo. Zbouralo jenom nejvíce opotřebovaný čtvrtý teskobarák a zbylé budovy začalo pronajímat. Brzy se ale ukázalo, že při návrhu nové budovy vedení značně

podcenilo rozvoj organizace a přibývající zaměstnanci se do ní nevejdou. Proto se na přelomu listopadu a prosince 1995 provozní úsek přestěhoval zpět do svého pátého teskobaráku v areálu Hodonínská.

V souvislosti s politickými a ekonomickými změnami po roce 1989 a s převodem působnosti ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy z FMD na ministerstvo pro hospodářskou politiku a rozvoj ČR přešlo pod nové ministerstvo od 1. května 1991 i ŘD Praha. Současně došlo ke změně statutu a zřizovací listiny. Od 1. ledna 1992 se také ŘD Praha změnilo z rozpočtové organizace na příspěvkovou. Ministerstvo pro hospodářskou politiku a rozvoj se dnem 31. října 1992 proměnilo v ministerstvo hospodářství, ale již od 8. prosince téhož roku přešla působnost ve věcech silniční a městské dopravy, drah zvláštního určení, pozemních komunikací, vnitrozemské plavby, vodních cest a civilního letectví na nově zřízené ministerstvo dopravy. Ředitelství dálnic se tak vrátilo zpět do resortu dopravy.

K poměrně větší změně došlo v roce 1995. Na základě usnesení vlády ze dne 10. listopadu 1993 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla do roku 2005 a jeho aktualizace ze dne 21. září 1994 přešla na ŘD Praha povinnost zajišťovat výstavbu a správu silničního okruhu okolo Prahy a výstavby silnice I. třídy R 35 (bývalé dálnice D 35). Proto ministr dopravy dne 29. června 1995 rozhodl, aby ŘD bezúplatně převzalo pražský silniční okruh z vlastnictví hl. m. Prahy do vlastnictví České republiky. Jen o den dříve, 28. června, podepsal ministr úplné znění zřizovací listiny. Základní účel a předmět činnosti ŘD zněl:

- Zajišťování schválené koncepce výstavby dálnic a ve stanoveném rozsahu silnic I. třídy, jejich součástí a dalšího hmotného investičního majetku nutného pro provoz na nich a pro jejich údržbu.
- Vykonávání majetkové správy na výše uvedených pozemních komunikacích a jejich součástech a udržování jich ve stavu odpovídajícím bezpečnému, plynulému a hospodárnému provozu.

Vydání úplného znění zřizovací listiny v roce 1995 můžeme považovat zároveň za konec statutu organizace jako samostatného dokumentu, který se již dále neobjevuje.

Vraťme se však ještě na chvíli k SRSD. Tato organizace měla dosti složitý vývoj. Původně vznikla jako Kancelář pro státní silniční plán dne 1. července 1952. Následně se změnila na Dopravní výhledové a rozvojové středisko (1. ledna 1956), Silniční rozvojové středisko (1. ledna 1957) a v roce 1959 na 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 již v té době

bylo řízeno nikoliv ministerstvem dopravy, ale Správou pro dopravu ministerstva vnitřní 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. Vlastní údržbu silnic zajišťovaly Okresní správy silnic (OSS) řízené okresními národními výbory. Od 1. ledna 1991 se ÚSH změnilo na Správu silničního fondu ČR (SSF), poté zažilo přechod pod ministerstvo pro hospodářskou politiku a rozvoj a zpět pod ministerstvo dopravy a nakonec se 1. ledna 1995 změnilo na Ředitelství silnic ČR (ŘS).

Na nově zřízené Ministerstvo dopravy přešla od 1. ledna 1993 zřizovací pravomoc ŘD Praha, Správy silničního fondu, sedm krajských Silničních investorských útvarů a 72 Správ a údržeb silnic. Kromě toho přešla od 1. listopadu 1994 delimitací od Silničního vývoje na SSF silniční databanka.

Na počátku roku 1995 už bylo jasné, že stávající systém správy a údržby silniční sítě je nadále těžko únosný. Dálnice v té době měly délku 390 km, silnice I., II. a III. třídy celkem 55 557 km. Z toho silnice I. třídy měly délku 6 493 km. Ministerstvo dopravy zřizovalo a přímo řídilo pro údržbu, opravy a výstavbu silniční sítě 81 samostatných organizací.

## System investorů a správců silnic a dálnic v roce 1995

Ředitelství dálnic Praha (ŘD)	návrhy postupu, příprava, výstavba, údržba a správa dálnic	785 pracovníků
Ředitelství silnic (ŘS)	návrhy programů rozvoje silnic, zajišťování správy silnic, údajů o silniční síti, potřebách, návrhy na rozdělování finančních prostředků na údržbu, opravy, investice, uplatňování technické politiky	223 pracovníků
7× Silniční investorský útvar (SIÚ)	investorská a inženýrská činnost, příprava, výstavba a opravy na silniční síti	450 pracovníků
72× Správa a údržba silnic (SÚS)	správa silnic, údržba, zajištění sjízdnosti, informace o stavu a potřebách	11 128 pracovníků

Takové složení přinášelo řadu problémů. Lze uvést například rozdílné řízení majetkové správy, údržby a výstavby dálnic a rychlostních silnic, nadměrný rozsah výkonu státní správy v I. stupni na MD, neúměrně vysoký počet organizací řízených přímo MD, oddělení přímé odpovědnosti za správu majetku a údržbu silnic od přímé odpovědnosti za výstavbu a rozvoj silnic. Ministerstvo dopravy s podřízenými organizacemi řešilo různé varianty výhledového stavu, ale existovala řada nejasností. Nebylo ani jasné, zda dojde ke zřízení krajů.

Po mnoha úvahách došlo na konci roku 1996 k výrazné změně. Dne 4. prosince ministr dopravy rozhodl o splynutí Ředitelství dálnic Praha, Ředitelství silnic ČR, Silničních investorských útvarů Praha, České Budějovice, Plzeň, Liberec, Pardubice, Brno a Ostrava v jedinou organizaci – Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD). Generálním ředitelem ŘSD, vzniklého 1. ledna 1997, se stal dosavadní ředitel ŘD Praha Ing. Jaroslav Čípera.

V novém uspořádání mělo ŘSD generální ředitelství (pražské ústředí), Správu Praha, Závod Brno, Správu Brno, Správu České Budějovice, Správu Plzeň, Správu Liberec, Správu Pardubice a Správu Ostrava. Šlo o poměrně složitou strukturu. Bývalé Ředitelství silnic a pražská část ŘD utvořily generální ředitelství. Závod Brno bývalého ŘD zůstal bez větších změn; měl tři úseky, čtrnáct oddělení, moravská SSÚD a několik TDS. Velmi různorodé ale zůstaly správy. Ani dvě neměly shodné uspořádání. Skládaly se z jednoho až tří úseků a měly od sedmi do deseti oddělení s nejednotnými názvy.

Nové ŘSD bylo pověřeno výkonem vlastnických práv státu k dálnicím a silnicím, zajišťovalo přípravu a výstavbu dálnic a silnic. Vlastní majetkovou správu silnic v jednotlivých okresech zajišťovaly státní příspěvkové organizace Správa a údržba silnic (SÚS).

Se vznikem krajů došlo dne 1. října 2001 k převodu silnic II. a III. třídy a všech Správ a údržeb silnic ze správy státu na kraje. Příprava a výstavba silnic I. třídy zůstala na ŘSD, proto zřídilo Správy ve všech krajích. Na konci roku 2001 se ŘSD skládalo z následujících útvarů:

- generální ředitelství (útvary generálního ředitele, úsek vnitřních věcí, technický úsek, úsek výstavby, provozní úsek, obchodně-ekonomický úsek),
- Závod Praha a Závod Brno,
- Správy Praha, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Chomutov, Liberec, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava, Brno, Olomouc, Zlín, Ostrava.

Moravská SSÚD nadále zůstala v působnosti Závodu Brno. V roce 2001 také došlo k převedení Střediska mostních provizorií od Správy a údržby silnic Prostějov pod provozní úsek ŘSD. Důvodem byla snaha udržet strategický materiál v rukou státu. Naopak brzy došlo ke zrušení technického úseku a převedení jeho činností na úsek výstavby a Závodu Praha a Brno.

I přes sloučení do jednoho ŘSD v roce 1997 zůstali pracovníci bývalého Ředitelství silnic v původní lokalitě – areálu Vojenských staveb v Čimické ulici v Praze 8. Správa

Praha nadále sídlila v ulici Dukelských hrdinů č. 34 v Praze 7. Na přelomu listopadu a prosince 2004 se útvary generálního ředitelství přestěhovaly z vlastní budovy v ulici Na Pankráci do pronajaté budovy v ulici Čerčanská č. 12 v Praze 4, jen několik set metrů vzdálené od starého areálu Hodonínská. Do budovy v Čerčanské ulici se přestěhovali i pracovníci z Čimic a provozní úsek z Hodonínské. Areál Hodonínská č. 364 tak po mnoha letech ředitelství opustilo a začalo ho celý pronajímat cizím firmám. V budově Na Pankráci zůstal pouze Závod Praha.

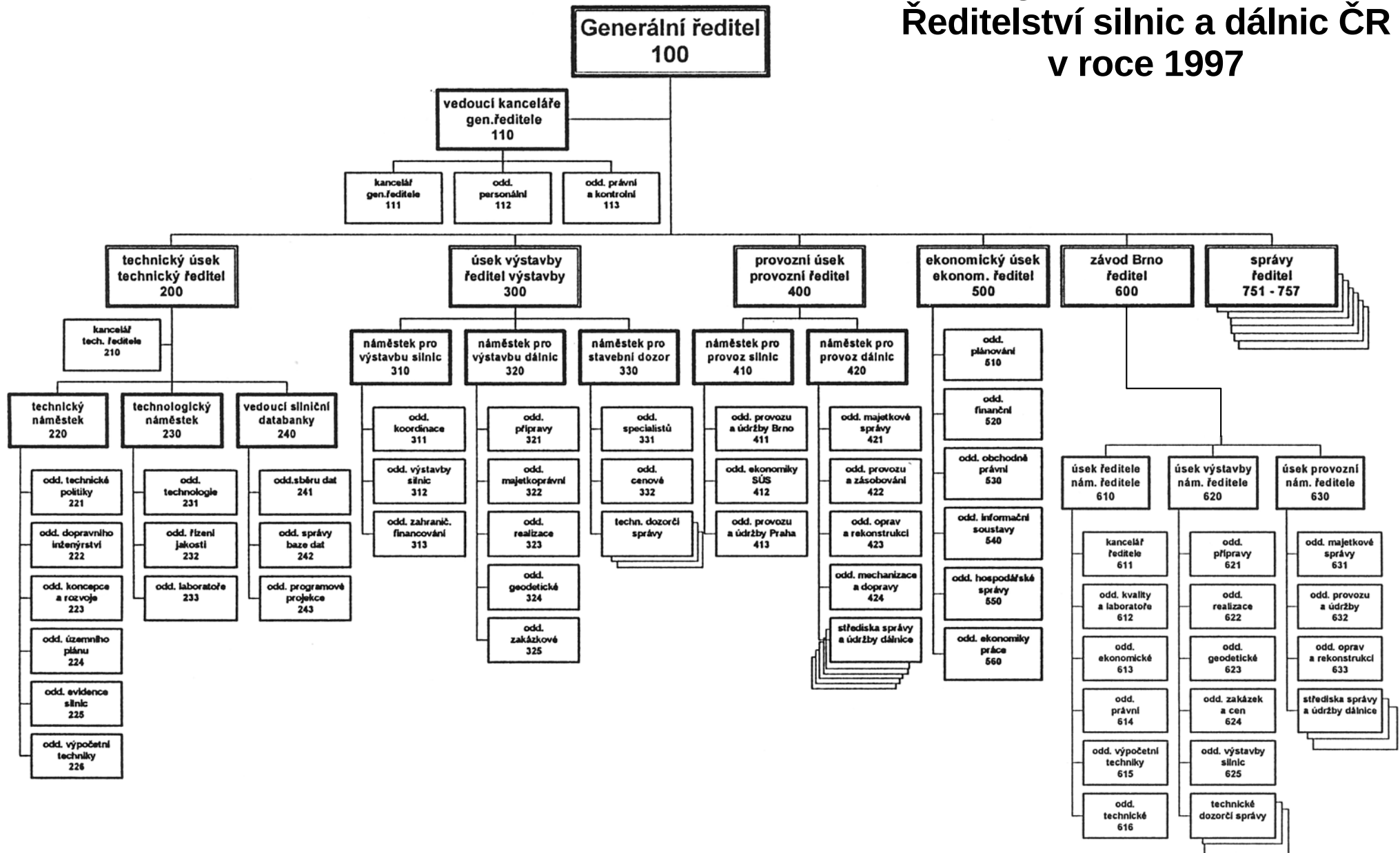
V roce 2010 se Správa Praha sloučila se Závodem Praha, sídlem závodu zůstala jen budova v ulici Na Pankráci. Správa Brno se sloučila se Závodem Brno, sídlem zůstala stávající budova v Šumavské ulici. V souvislosti s tím se moravská SSÚD i moravská provozní oddělení vrátila pod pražský provozní úsek. Od roku 2012 existuje úsek kontroly kvality staveb, který nahradil dost let chybějící technický úsek.

Zatímco v prvních desítkách let nebyly větší změny organizační struktury příliš časté, od roku 2001 se tempo velkých změn rapidně zrychlilo. Řada změn měla značný a dlouhodobý dopad na chod a stabilitu organizace a na plnění jejích hlavních úkolů. Jejich byt' stručný výčet by však byl příliš dlouhý a nezáživný a není ani cílem této knihy detailně popisovat všechny změny organizace.

Zanedbávání údržby starých teskobaráků na pozemku ŘSD v Hodonínské ulici vedlo k jejich postupné devastaci, nakonec řada nájemců areál opustila a v budovách přespávali bezdomovci. Zatékání vody zvláště poznamenalo nejnovější, pátý teskobarák, který se začal rozpadat. Celý areál i vzhledem k neúplnému plotu představoval čím dál tím větší nebezpečí. Proto na podzim 2014 nechala organizace všechny teskobaráky zbourat. Z původních budov zůstala jen hala opravny a výpočetního střediska organizace, v 90. letech zprivatizovaná a přestavěná na autoservis.

Vzhledem k přibývajícimu počtu zaměstnanců přestala stačit kapacita budov pražského ústředí v ulicích Čerčanská a Na Pankráci. Na konci listopadu 2016 došlo k přestěhování provozního úseku do pronajaté budovy v ulici Práčská č. 3 v Praze 10; provozní úsek se stal jednoznačně nejčastěji stěhovaným úsekem. Úsek elektronického mytí se přestěhoval do budovy ministerstva dopravy. V polovině roku 2017 se pražské ústředí nachází celkem ve čtyřech lokalitách. Ředitelství dálnic Praha a jeho nástupci Ředitelství silnic a dálnic se za padesát let existence podařilo mnoho věcí, na řadu z nich může být pyšné. Sen první generace pracovníků Ředitelství dálnic o kapacitní a dostatečně reprezentativní budově však i po padesáti letech trvá.

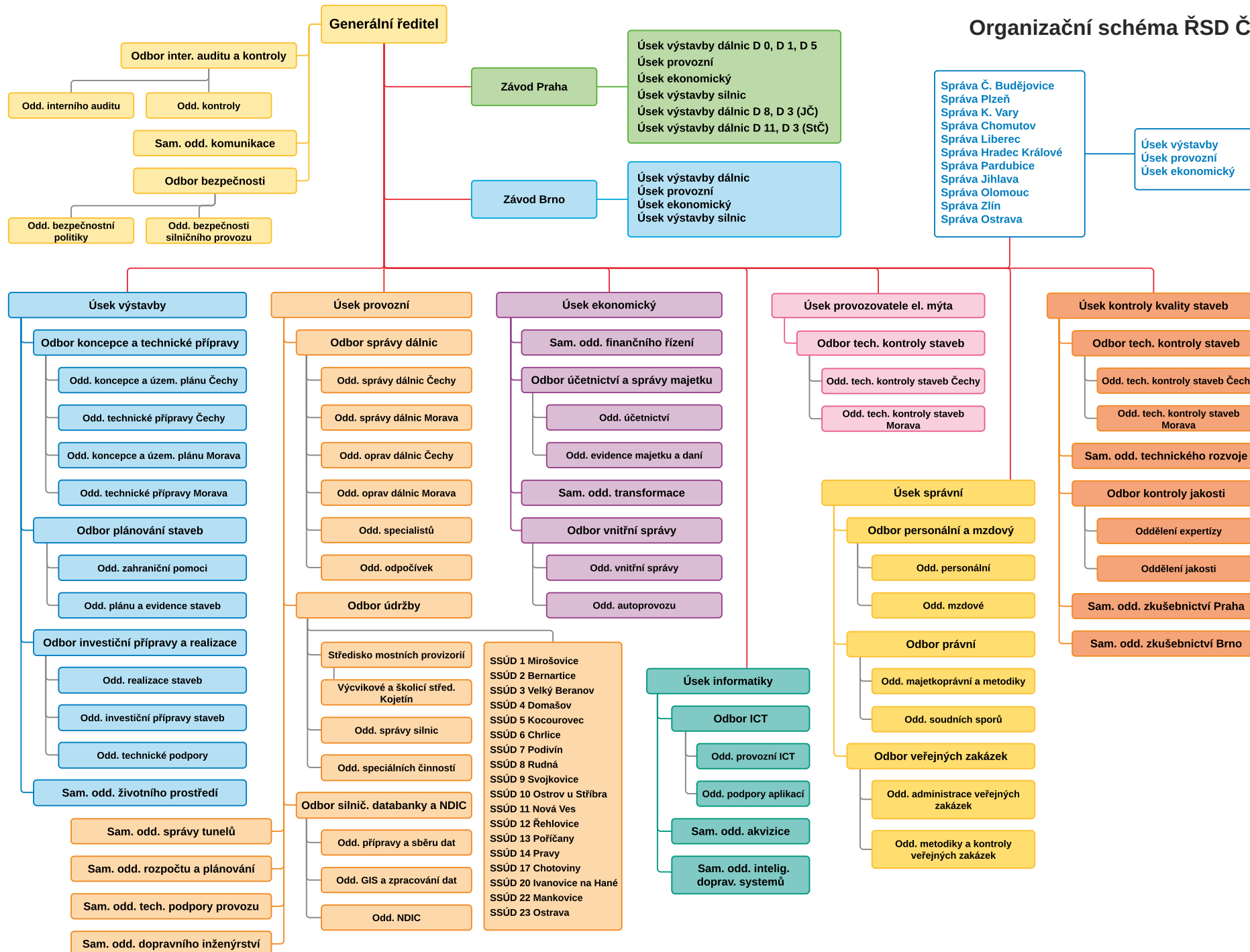
# Organizační schéma Ředitelství silnic a dálnic ČR v roce 1997



## Ředitelé ŘD Praha a generální ředitelé ŘSD

funkce	jméno	začátek funkce	ukončení funkce	doba trvání funkce, poznámka
ředitel Ředitelství dálnic Praha	Ing. Josef Moc	1. 7. 1967	31. 12. 1970	3,5 roku
	Ing. Josef Kopecký	1. 1. 1971	19. 4. 1975	4,5 roku
	Ing. Milan Černý, CSc.	16. 6. 1975	16. 7. 1978	3 roky
	Ing. Zdeněk Šikula	1. 11. 1978	30. 11. 1990	12 let
	Ing. Jaroslav Čipera	15. 12. 1990	31. 12. 1996	10 let
Ing. Jaroslav Čipera	1. 1. 1997	31. 12. 2000		
generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic	Ing. Petr Laušman	1. 1. 2001	31. 3. 2001	pověřen řízením, 3 měsíce
	Ing. Pavel Havíř	2. 4. 2001	31. 10. 2002	19 měsíců
	Ing. Petr Laušman	1. 11. 2002	15. 1. 2007	4 roky
	PhDr. Michal Hala	16. 1. 2007	4. 3. 2007	pověřen řízením, 1,5 měsíce
	Ing. Alfred Brunclík	5. 3. 2007	25. 8. 2010	2,5 roku
	Ing. Jiří Švorc	25. 8. 2010	5. 9. 2011	11 měsíců
	Ing. René Poruba	6. 9. 2011	11. 5. 2012	pověřen řízením, 8 měsíců
	David Čermák	11. 5. 2012	1. 10. 2013	16,5 měsíce
	Ing. Pavel Kočica	2. 10. 2013	11. 2. 2014	4,5 měsíce
	Ing. Jiří Mayer	13. 2. 2014	1. 4. 2014	pověřen řízením, 1,5 měsíce
	Ing. Jan Kubiš	2. 4. 2014	29. 7. 2014	4 měsíce
	Mgr. Soňa Křítková, Ph.D.	1. 8. 2014	9. 12. 2014	pověřena řízením, 4 měsíce
	Ing. Jan Kroupa	10. 12. 2014	dosud	

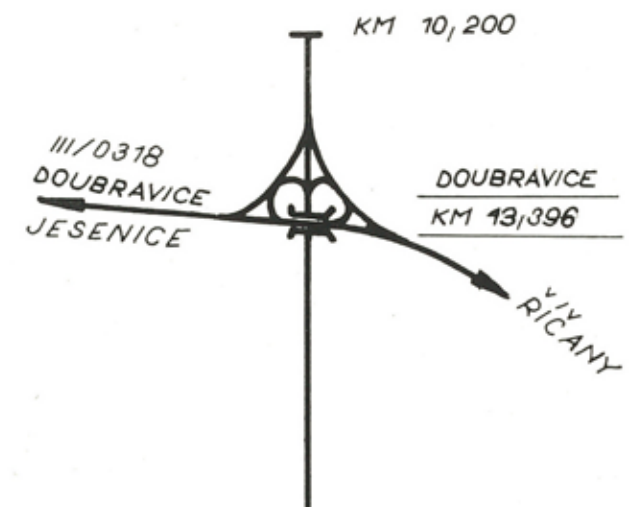
# Organizační schéma ŘSD ČR 2017





# Zaměstnanci

## kapitola III.



Z původních 67 zaměstnanců Ředitelství dálnic vzniklého v červenci 1967 se počet záhy zvětšil. Bylo třeba hodně nových pracovníků především pro studijní a předprojektovou přípravu staveb, projektovou přípravu, pro kontrolu kvality, laboratoře a pro funkce technických dozorů. Těžiště práce spočívalo na investičním úseku. Naprostou většinu zaměstnanců tak tvořili technici a úředníci (technicko-hospodářští pracovníci – THP). S přípravou na zprovoznění prvního úseku dálnice v roce 1971 došlo k posílení útvaru správy a údržby (pozdějšího provozního úseku) a k nástupu první větší skupiny dělníků na SSÚD 1 v Mirošovicích pro vlastní údržbu dálnice. Další větší skupina dělníků nastoupila v roce 1972 se zřízením SSÚD 4 Popůvky. Při uvedení prvních úseků do provozu tvořili dělníci necelých 10 % z celkového počtu zaměstnanců.

Na konci roku již měla organizace celkem 396 zaměstnanců, z toho 117 na pobočce v Brně a na TDS v Jihomoravském kraji, 82 v provozním úseku a na SSÚD. V letech 1977 až 1980 narůstal počet pracovníků hlavně v provozním úseku, což souviselo se vznikem nových SSÚD. V roce 1980 již dělníci tvořili 30 % zaměstnanců ŘD Praha.

Sloučením ŘD Praha s Ředitelstvím silnic a krajskými SIÚ v roce 1997 se poměr dělníků a THP výrazně změnil. V připojených organizacích tvořili naprostou většinu zaměstnanců THP. S otevíráním nových SSÚD v dalších letech se počet dělníků zvyšoval pomalu. Ještě v letech 2005–2007 se dělníci podíleli 32 až 35 % na celkovém počtu. Teprve v posledních pěti letech se počet dělníků zvýšil na 41 až 45 % zaměstnanců.



## Vývoj počtu pracovníků na SSÚD v letech 1976 až 1980

		SSÚD 1	SSÚD 2	SSÚD 3	SSÚD 4	SSÚD 6	SSÚD 7	celkem
1976	THP	10	—	3	7	2	—	22
	ostatní	24	1	14	25	15	—	79
1977	THP	10	9	5	8	4	—	36
	D	26	21	17	22	10	—	96
	POP	6	1	3	6	6	—	22
1978	THP	10	8	6	7	7	—	38
	D	23	26	18	24	13	—	104
	POP	6	1	4	6	5	—	22
1979	THP	10	7	6	8	8	—	39
	D	26	33	22	25	20	—	126
	POP	5	1	4	6	5	—	21
1980	THP	10	9	7	8	8	7	49
	D	28	33	31	30	22	23	167
	POP	5	3	4	6	11	4	33

### Poznámka:

THP = technicko-hospodářský pracovník (vedoucí, provozní technik, mistr stavební údržby, ekonom...)

D = dělník (dělník dálniční údržby, dělník v dílně...)

POP = pomocný obslužný personál (vrátný, uklízečka, kuchařka, topič...)

Velké potíže s plněním plánu práce nastaly v roce 1976. Původně totiž nárůst oproti koncovému stavu z roku 1975 mohl činit pouze 3 zaměstnance v ročním průměru. Organizace sice poslala na FMD žádost o změnu a zvýšení počtu, ale ministerstvo následně ještě o dalších 45 osob plán snížilo. Sice sdělilo, že změna se projednává se státní plánovací komisí, ale do vyřízení nelze nikoho přibrat. Ten rok přitom muselo být zřízeno SSÚD 3 v provizorním areálu Jestřabec a bylo nutno i posílit stav na SSÚD 4, neboť se uváděly do provozu další úseky. Státní plánovací komise schválila zvýšení počtu pracovníků až v září a ještě ne na původní požadovaný počet. Organizace během roku musela udělat řadu opatření. Například THP byli propouštěni

1 Pracovníci SSÚD 1 na snímku ze 70. let – stojící třetí zleva František Malý, čtvrtý zleva František Mošnička, stojící první zprava Zdeněk Záruba

ještě před uplynutím výpovědní lhůty, nebyli přijímáni noví pracovníci náhradou za ty, kteří odešli sami, funkce hlídačů a vrátných byla řešena brigádnicky nebo na dohodu s THP atd. Dokonce zaměstnanci, kteří se měli vrátit k ŘD nebo nastoupit před koncem roku (též z mateřské dovolené), byli přemlouváni k odložení nástupu až na rok 1977. Tak se sice podařilo zajistit údržbu dálnice a přitom nepřekročit celkový stav zaměstnanců, ale za cenu takového ochrnutí některých útvarů, že neplnily svoji funkci. Součástí přijatých opatření byly i nižší mzdy oproti předchozímu roku, aby se podnik v prosinci nedostal do situace, kdy by neměl na výplaty.

V následujícím roce 1977 se podnik dostal opět do obtížné situace. Sice po několikaletém slíbení a odvolání příslibu zvýšení počtu mohl přijímat nové zaměstnance, ale nebylo kde brát. Došlo k ohrožení plánu zprovoznění úseku Mirošovice–Hořice a zajištění údržby dálnice v zimním období. Nástup nových pracovníků byl velmi nerovnoměrný. Sice se podařilo dosáhnout vysokého skutečného počtu na konci roku, ale nízkého průměrného počtu za rok. ŘD Praha proto stále muselo s FMD a dalšími úřady řešit úpravy plánu práce. Další problémy vznikly vysokou fluktuací; jako její hlavní příčiny výroční zpráva uváděla:

- neatraktivnost zaměstnání u ŘD Praha ve srovnání s partnerskými organizacemi v odměňování,
- nemožnost přidělit byt zaměstnancům,
- nejasněná perspektiva dalšího umístění pražského ústředí místo dosavadního provizoria v areálu Hodonínská,
- neutěšený stav některých objektů nebo jejich částí, který je již takřka na hranici hygienické závadnosti,
- dosud nezavedenou mzdovou soustavu RPMS.

Mzdová soustava RPMS sice byla v roce 1978 zavedena, ale znamenala přínos hlavně pro dělníky. Po stránce odměňování THP tak na tom ŘD Praha ve srovnání s podobnými organizacemi bylo stále v nevýhodě a fluktuace hlavně THP zůstávala vysoká.

V roce 1980 měla hlavní podíl na fluktuaci neřešená bytová otázka pracovníků, nedostatečná úroveň pracovišť (zejména v provizorním areálu Hodonínská v Praze a na některých SSÚD již několik let nedokončených). Výroční zpráva uváděla i „velmi závažnou otázku nevyhovující pracovní doby, jejíž neřešení v podmínkách ŘD-ústředí

odporuje logice a normálnímu zdravému myšlení“. Jednalo se o úpravu zavedenou v roce 1979. Na ústředí v Praze pracovalo 177 zaměstnanců v rozložené pracovní době od 7.30 a 8.30 hod. Podle názoru vedení podniku tato skutečnost velmi nepříznivě ovlivňovala vzájemnou komunikaci mezi všemi organizačními útvary investičními i provozními. Rozdílnost začátku pracovní doby v rozpětí od 6.00 hodin na SSÚD, od 7.00 hodin na TDS jednotlivých staveb, 8.00 hodin na pobočce Brno a 8.30 hodin na pražském ústředí velmi ztěžovala řídicí činnost uvnitř organizace. Snižovalo se efektivní využívání pracovní doby jak uvnitř, tak navenek v jednáních s ostatními partnery dálniční výstavby, kteří měli začátek pracovní doby od 7.00 hodin. Musela se vytápět a osvětlovat pracoviště nejméně o dvě hodiny denně více, čímž docházelo k energetickým ztrátám. Jako další negativní stránku výroční zpráva uváděla špatnou možnost nákupu potravin a dalších věcí ihned po skončení pracovní doby v přilehlém okolí pracoviště.

Určitým způsobem se v uvedených letech dařilo plnit plán práce pomocí brigádníků důchodců a Letní aktivitou mládeže (LAM, tzv. lamáci), což byli studenti na prázdninové brigádě.

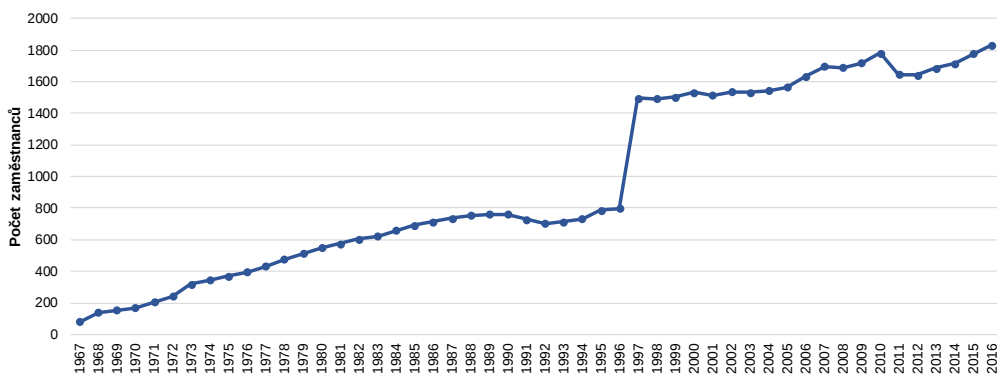
Společným úsilím vedení podniku, odborové organizace a dalších složek fluktuace od roku 1980 do roku 1984 stále klesala. V letech 1985 a 1986 ale začala znovu stoupat, neboť v okolí řady pracovišť již volní pracovníci prostě nebyli. Jako stálý problém se jevila nemožnost přidělení bytu pro mladé pracovníky. Velmi nepříznivý vliv na fluktuaci dělníků na SSÚD měla nebezpečnost práce na dálnici a důsledky manipulace s posypovými solemi. Zdravotní problémy vznikající při manipulaci s Tonacalem, který měl vysoký podíl prachových částic, byly již dříve uznány jako nemoc z povolání. Problém fluktuace a nenaplněného stavu pracovníků stále narůstal, proto ŘD Praha řešilo problematiku sociální politiky s FMD.

Od devadesátých let se u středisek v blízkosti velkých měst prohloubil problém s nedostatkem nových pracovníků. Například z Mirošovic, Rudné, Chrlic apod. dělníci raději denně dojíždějí za prací do Prahy nebo Brna. Tento nedostatek dělníků i přes výrazně lepší platové podmínky trvá dodnes.

V devadesátých letech se provozní úsek velmi zabýval otázkou právní pomoci zaměstnancům. Několik let fungovala smlouva s jednou z pojišťoven o poskytování právní pomoci pracovníkům SSÚD při dopravních nehodách. Velký důraz byl kladen na právní pomoc při dopravních nehodách vozidel ŘD Praha na území jiného státu. Vozidla středisek udržujících koncové úseky D 2, D 5 a D 8 (v současnosti i D 1) totiž velmi často a při zimní údržbě i několikrát denně se otáčejí až za státní hranicí. Proto měla střediska k dispozici detailní instrukce a telefonní číslo, na němž právník radil v případě nehody. Je velká škoda, že postupem doby tato vymoženost upadla v zapomnění.

## Vývoj počtu zaměstnanců organizace v letech 1967–2016

Rok	Počet zaměstnanců	Rok	Počet zaměstnanců	Rok	Počet zaměstnanců
1967	cca 80	1984	659	2001	1512
1968	cca 139	1985	690	2002	1535
1969	cca 155	1986	715	2003	1533
1970	cca 170	1987	cca 734	2004	1544
1971	cca 206	1988	753	2005	1566
1972	cca 243	1989	761	2006	1634
1973	cca 318	1990	762	2007	1698
1974	cca 344	1991	729	2008	1690
1975	369	1992	704	2009	1719
1976	395	1993	712	2010	1782
1977	431	1994	732	2011	1644
1978	476	1995	788	2012	1642
1979	513	1996	799	2013	1687
1980	548	1997	1495	2014	1716
1981	576	1998	1492	2015	1776
1982	605	1999	1504	2016	1833
1983	622	2000	1532		



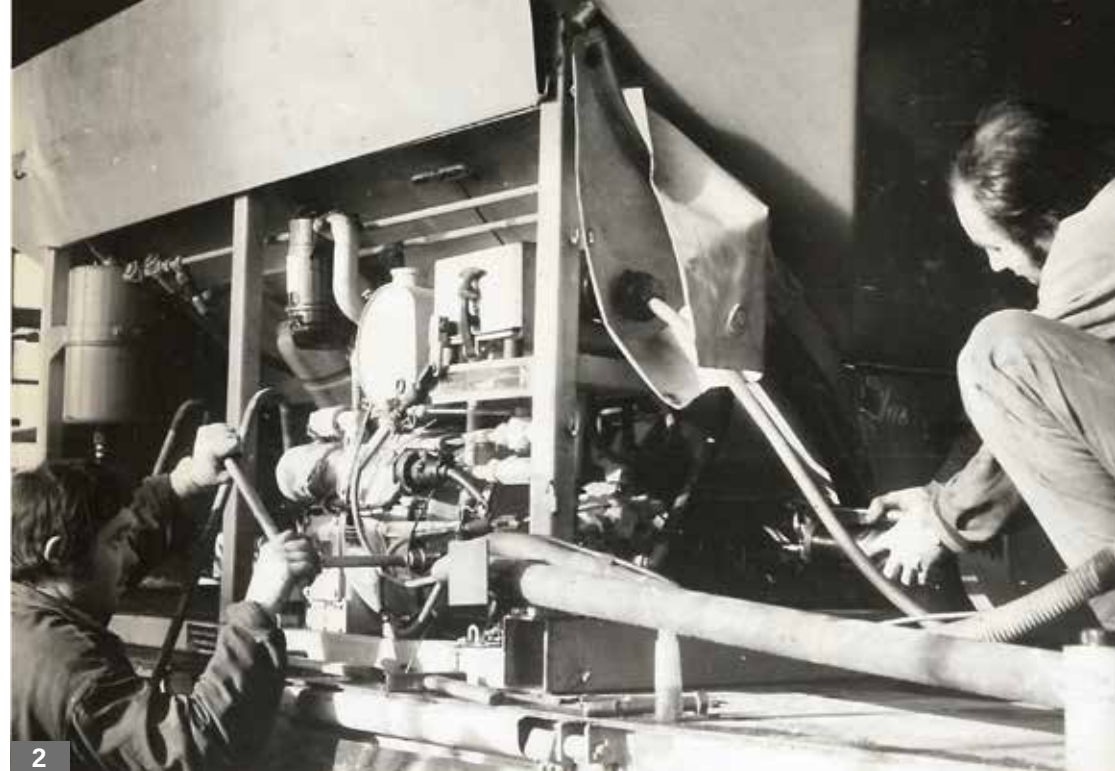
### Poznámky:

Jde o přepočtený stav zaměstnanců

Údaje označené „cca“ v letech 1967 až 1974 jsou odměřeny z grafu Vývoj počtu zaměstnanců z publikace 20 let Ředitelství dálnic Praha

Údaje z let 1975 až 1986 jsou převzaty z KTER

Údaj z roku 1987 je interpolován z roků 1986 a 1988



2



3



4



5

V předchozí tabulce a grafu je zřejmý velký rozdíl mezi počtem zaměstnanců v letech 1996 a 1997. Dne 1. ledna 1997 se Ředitelství dálnic Praha sloučilo s Ředitelstvím silnic ČR a sedmi krajskými Silničními investorskými útvary (SIÚ). Počty zaměstnanců zmíněných složek k 31. prosinci 1996 ukazuje následující tabulka.

### Počty zaměstnanců sloučených organizací k 31. prosinci 1996

	Ředitelství silnic	SIU Praha	SIÚ České Budějovice	SIÚ Plzeň	SIÚ Liberec	SIÚ Pardubice	SIÚ Brno	SIÚ Ostrava	celkem
počet zaměstnanců	222	63	63	62	68	52	74	61	443

Od počátku vzniku SSÚD se staly nedílnou součástí jejich života i společenské a kulturní akce. Obvykle se při tom zapojily kolektivy střediska údržby a Dálničního oddělení VB. Kromě různých oslav kulatých narozenin se jednalo hlavně o společenské plesy a různá sportovní zápolení mezi družstvem dálničářů a družstvem policie. Lze uvést například hokejová mužstva SSÚD 3 a DO VB Velký Beranov, která v letech 1986 až 1988 pořádala pravidelné zápasy na Horáckém zimním stadionu v Jihlavě.

Práce na středisku údržby však nepřinášela jen radosti, ale také nebezpečí a utrpení. S novými úseky dálnice houstl provoz a začaly se objevovat nehody při práci za provozu. Zatím první doloženou nehodou při práci na dálnici je v roce 1975 náraz neznámého vozidla do mikrobusu Š1203, v němž seděl vedoucí SSÚD 4. Mikrobus stál na krajnici a měl zapnutý výstražný maják, náraz mu roztrhl zadní část levého boku. Postupně přicházely i další nehody a různé úrazy, o nichž více pojednává další kapitola.

2 Pracovníci SSÚD 4 Miroslav Rousek a František Blecha při opravě sypače v roce 1974

3 Pracovníci SSÚD 7 dne 7. května 1982

4 Pracovníci SSÚD 7 v roce 1981, stojící zleva Dušan Vaďura, Petr Budovič, Petr Svrček, za nimi Jaroslav Krčka a Vladimír Konštanda

5 Pracovníci SSÚD 8 dne 27. července 1983, zleva František Petrásek, vedoucí SSÚD 8 Ing. Josef Čermák, Jan Slepíčka, Miroslav Soukup, Václav Suchý, Jiří Tatíček, Čepela, Luboš Škabrada



6

7

- 6 Hokejové mužstvo SSÚD 3 v roce 1986. Stojící druhý zleva je vedoucí SSÚD 3 Ing. Josef Báňa
- 7 Pracovníci SSÚD 8 při stavbě první uzavírky na D 5 s fyzickým oddělením protisměrných pruhů. Snímek je z června 1995 v prostoru odpočívek Drahelčice a jsou na něm vidět troje různé typy montérek. Zleva provozní technik Miloslav Skála, ?, Dušan Schwarzbacher, Jiří Škrdlant, Petr Vondra
- 8 Pracovníci SSÚRS 5 v roce 2000, první zleva vedoucí střediska Ing. Miloš Fišer
- 9 Vozidlo údržby s výstražným vozíkem zničené při nehodě se smrtelným pracovním úrazem na SSÚD 22 dne 26. září 2016



8

Kromě různých menších i větších zranění při nehodách při práci na dálnici však občas bohužel dochází i ke smrtelným zraněním. Od začátku provozu na dálnici položilo život při výkonu povolání již deset zaměstnanců – pracovníků středisek údržby.

Iva Plutková	† 1988	SSÚD 8	Rudná
Karel Hlaváč	† 1992	SSÚD 3	Velký Beranov
Josef Horel	† 1993	SSÚD 8	Rudná
Jaroslav Kříšta	† 1993	SSÚD 2	Bernartice
Jiří Roupec	† 1996	SSÚD 13	Poříčany
Rostislav Basl	† 2001	SSÚD 9	Svojkovice
Jiří Odvářka	† 2001	SSÚD 4	Domašov
Oldřich Král	† 2012	SSÚD 20	Ivanovice
Miloslav Snopek	† 2014	SSÚD 8	Rudná
Libor Steinitz	† 2016	SSÚD 22	Mankovice

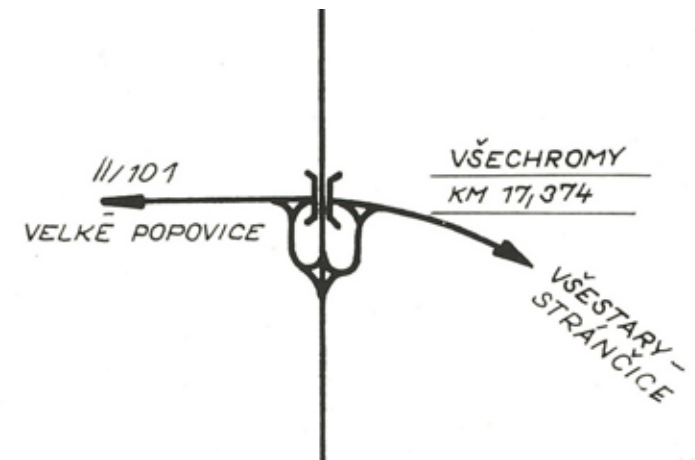




# Práce na dálnici

## kapitola IV.

Uzavření levého pruhu prvním používaným výstražným vozíkem nového typu zakoupeným od firmy Küpper-Weisser na jaře 1989, zde při obnově vodorovného značení značkovačem HZS-3 v km 49 vpravo na D 1 dne 12. května 1989. Vlevo je služební vůz oddělení provozu a údržby



## Vývoj montérek a výstražných oděvů u ŘD Praha a ŘSD



1 – montérky bez zvýraznění používané v letech 1971 až 1973

2 – výstražná vesta předepsaná od roku 1974

3 – výstražná vesta s podomácku našitými kapsami používaná pracovníkem oddělení provozu a údržby v 80. letech

4 – oranžové montérky zavedené v roce 1974 nebo 1975 a používané až do druhé poloviny 90. let

5 a 9 – montérky s reflexními pruhy zavedené v první polovině 90. let, tehdy však ještě neměly reflexní ramenní pásy a logo na zádech. První série montérek upravené vlastními silami ŘD Praha měly na kalhotách jen jeden reflexní pruh

6 a 10 – dvoubarevné montérky zavedené v roce 2014

7 – kožený pás se třemi odrazkami předepsaný od roku 1974 do 1994

8 – pokusné použití reflexních prvků na rukávech a na zádech blůzy provedené pracovníky oddělení provozu a údržby v roce 1988 nebo 1989



Poznámka:

Našivací a později nažehlovací znak ŘD Praha se používal na modrých i oranžových montérkách původně na pravé nebo levé straně prsou, později jen vlevo

Práce na dálnici za provozu byla od počátku považována za nebezpečnou, ačkoliv mnozí pracovníci SSÚD to v prvních letech provozu tak necítili. V roce 1971 byla průměrná denní intenzita na úseku Praha–Mirošovice přibližně 5300 vozidel v obou směrech. I když se počet vozidel využívajících dálnici každý rok zvyšoval, stále bylo i během dne dost chvil se slabým provozem a nebylo třeba dávat takový pozor.

Ve Směrnici pro používání svislých dopravních značek při údržbě, opravách a nehodách na dálnici, kterou ŘD Praha vydalo již 9. července 1971, je poměrně podrobně popsáno a na schématech zobrazeno přechodné značení pracovních míst na dálnici. Hodně zásad uvedených v této 46 let staré směrnici využíváme i dnes a některé během let zapomenuté prvky jsme dokonce poměrně nedávno znovu jako velký objev zavedli. Kromě údajů o přechodném značení se směrnice zmiňuje také o výstražných oděvech pracovníků. Doslova uvádí: „Ke zvýšení bezpečnosti těchto pracovníků se předpokládá, že budou vybaveni ochrannými oděvy v oranžové barvě...“ Realita však byla poněkud jiná, rychlé dodání oranžových montérek v počtu několika desítek kusů bylo mimo možnosti plánovaného hospodářství.

Směrnice dále uváděla, že všechny přenosné značky musí být zvětšené a reflexní a v noci osvětlené. Každá druhá návěsní deska (dnešní směrovací desky Z 4) měla být doplněna přerušovaným oranžovým světlem a změny jízdních pruhů se měly vyznačovat čarami na vozovce. Při nehodách, náledí a jiných mimořádných událostech měla Veřejná bezpečnost zapínat blikáče umístěné na hláskách SOS jako varování pro blížící se řidiče. Směrnice tak předběhla dobu o dvacet let, uvedené světelné prvky a čáry na vozovce se nepoužívaly a byly zrušeny již v roce 1978.

Podle fotografií z let 1971 až 1973 nosili pracovníci na dálnici běžné montérky. Bud' kombinézu (na zip nebo na knoflíky) nebo blůzu a kalhoty do pasu nebo s kšandami, prostě co se podařilo zásobovačům sehnat. Barvu měly montérky v naprosté většině modrou, krátce po nafasování sytou, později sepranou do šedomodra. Jen pár pracovníků mělo výraznější fialové nebo světlé žlutohnědé montérky. Firemní logo našité na levé nebo pravé přední straně montérek nosilo jen pár pracovníků. Většinu pracovníků ŘD Praha na dálnici tak nešlo rozeznat od běžných dělníků a na dobových skupinových fotografiích tvoří značně různorodou skupinu.

V lednu 1974 vydal bezpečnostní technik ŘD Praha Bezpečnostní pokyny pro provádění prací na dálnici za provozu. Podle nich museli mít pracovníci při práci na dálnici bezpečnostní oranžovou vestu nebo kombinézu a za snížené viditelnosti též bezpečnostní pás s odrazovými skly. Velmi pravděpodobně v tomtéž roce, nejpozději v roce 1975, již pracovníci fasovali dvoudílné oranžové montérky. Zpočátku tyto oranžové montérky používali jen občas – zejména při špinavější práci na dálnici a při obsluze mechanismů na trase stále nosili tmavé montérky až do konce 70. let. Často na těchto tmavých montérkách nenosili ani výstražnou vestu, byť už byla

povinná. Nové montérky sice měly jasnou barvu zdaleka viditelnou, po více vypráních ale barva bledla. Také byly jenom v letním provedení. V zimě přes ně dělníci nosili vatovaný kabát zelenohnědé nebo šedohnědé barvy a přes něj oranžovou vestu. Technici SSÚD a provozního úseku nosili přes civilní oděv výstražnou vestu nebo oranžovou blůzu od montérek. Výstražná vesta neměla kapsy a byla stejně jako montérky ušita z bavlněného kepru oranžové barvy.

Reflexní prvky na montérkách neexistovaly. Jako jediný zvýrazňující prvek při snížené viditelnosti byl předepsán silný kožený opasek s přišroubovanými červenými reflexními skly vzadu, ale dělníci se tomu oprávněně bránili. Již samotná oranžová vesta na vatovaném kabátu při řízení a obsluze sypače překážela a občas se někde zachytila. Kožený opasek to ještě zhoršoval, navíc přišroubované odrazky, stejně jako vzadu na bicyklu, při sezení v kabině vozidla tlačily do zad. Ačkoliv bylo nošení tohoto opasku předepsáno i v Pravidlech o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci na dálnicích DL 16 platných od ledna 1978, v podstatě se kvůli své naprosté nevhodnosti nepoužíval. Dělníci tak v noci nebyli nijak moc vidět.

Tmavé montérky se stále používaly při práci na dvoře střediska a v dílně při údržbě a opravách vozidel a mechanismů. Také se používaly při práci se solí – při vykládce vagonů na nádraží a manipulaci s ní a s Tonacalem na středisku.

Se vzrůstajícím provozem se nošení oranžových montérek na trase stávalo stále běžnější. V osmdesátých letech je už nosila většina dělníků. Stále ale postrádaly reflexní prvky. Smrtelný pracovní úraz dispečerky zimní údržby SSÚD 8 v noci na dálnici na počátku roku 1988 a další těžké pracovní úrazy pracovníků SSÚD 1 a 2 na dálnici v témže roce se staly impulsem pro hledání zvýraznění pracovníků za snížené viditelnosti i za dne a zlepšení označení pracovních míst. Podařilo se získat vzorek reflexní nažehlovací pásky firmy 3M a dva pracovníci oddělení provozu a údržby si kousky pásky pomocí horkého hrnce pokusně nažehlili na své oranžové blůzy. Tak vznikly první oranžové montérky s reflexními prvky v republice. Na konci roku 1988 a začátkem roku 1989 probíhala jednání s Výzkumným ústavem bezpečnosti práce v Bratislavě, který pro ŘD Praha navrhl výraznější montérky. Jím zhotovené vzorky pak ŘD zkoušelo na dálnici. Nažehlovací reflexní pásky se sice velmi líbily, problém byl ale s dodávkou takových montérek. V žádném ze států RVHP se nevyrobily a dovoz z nesocialistických států nepřipadal v úvahu.

Teprve po roce 1990 se začaly dovážet výstražné vesty s našitými reflexními pásky. Tyto vesty nosili technici středisek, pracovníci provozního úseku a přes tmavé montérky i dělníci. Zřejmě v roce 1993 ŘD Praha nakoupilo samotné nažehlovací pásky v rolích, aby mohly být nažehleny nebo našity na běžně dodávané oranžové montérky. Tuto úpravu u nových montérek zajišťoval Ústřední sklad v Bernarticích. SSÚD tak konečně po mnoha letech dostávala montérky s reflexními pruhy na kalhotách a blůze. Kalhoty měly jeden pruh na nohavicích, blůza měla dva vodorovné pruhy. Jednalo se o přechodné opatření, než v roce 1994 nebo 1995 začal výrobce dodávat nový typ montérek v letní a zimní verzi a s větším počtem reflexních pruhů.

Tento poslední typ montérek, byť s úpravami střihu, změnou látky a dalšími drobnými změnami, se používal až do roku 2017. Zavedení montérek s reflexními prvky, ať už našitými Ústředním skladem, nebo rovnou u výrobce, neznamenal automaticky jejich používání všemi pracovníky. Starý typ bez reflexních prvků pracovníci používali ještě nejméně v roce 1997 a běžně se při jedné práci sešli ve třech nebo čtyřech typech montérek.

Vzhledem k velkému počtu nehod při práci za provozu provozní úsek v roce 2013 využil zkušenosti získané v roce 1989 a po porovnávacích zkouškách rozeznatelnosti oranžových a žlutozelených montérek na pozadí oranžových vozidel údržby navrhl dvoubarevné montérky. V roce 2014 byly tyto dvoubarevné montérky zavedeny u ŘSD jako standard pro dělníky. Jedná se o pátou generaci montérek používaných na dálnicích.

Podobně jednoduché jako pracovní oděv dělníků bylo v začátcích i označení vozidel údržby dálnice. Až na východoněmecké dálnice nebyly v roce 1971 k dispozici žádné zahraniční vzory. Vozidla údržby měla běžný nátěr z výroby. Podle vyhlášky č. 139/1968 Sb. musela být vybavena jedním výstražným oranžovým majákem. Teprve vyhláška č. 32/1972 Sb. určovala, že vozidla vykonávající práci za jízdy nebo stání v jízdni dráze musí být na předních a zadních čelech označena červenými a bílými šrafy v úhlu 45 stupňů, a detailně provedení těchto šraf popisovala. Od roku 1974 byl pro vozidla údržby předepsán nátěr oranžovou barvou.

Nákladní vozidla a Unimogy měly kromě oranžových majáků a červeno-bílých šraf většinou i další značení. Jednalo se o lakovanou plechovou tabuli upevněnou v horní nebo zadní části vozidla, na níž byl symbol výstražné značky „Pozor, jiné nebezpečí“ nebo značky „Práce na silnici“ a nápis Údržba dálnice. Na zadní části sypačů byla podobná tabule s nápisem „Sněhový pluh“. Pokud takové vozidlo sloužilo pro označení čerstvého vodorovného značení, mělo vzadu další tabuli s nápisem „Čerstvě značeno“. Existovaly i další nesystémové úpravy pro zvýraznění vozidel. Jednalo se o zvětšení plochy červeno-bílých šraf, umístění značky C 4, značky B 20a atd. V 80. letech vznikla i pravidla pro označení sypačů, neboť stále více řidičů se snažilo sestavou sypačů proklídkovat a docházelo k nehodám.

1 První způsob zvýraznění vozidel údržby – Unimog U 80 dne 21. února 1975 v km 19,5 vlevo



## Vozidla a mechanismy



2



3

Vozový park byl na začátku různorodý. Jako valníky, sklápěčky a nosiče sypačů a sněžových radlic sloužila vozidla Tatra 138 a Škoda 706 v různých variantách (nejdříve MT 4, MS 24 a MTS, později MTSP 25). Pojízdny dílny a jeřáby (AD 060, AD 080) byly na podvozku Praga V3S, fekální vozy pak tytéž nebo Praga S5T. Skříňně se používaly Avia 15 JS a Avia 30 JS. Později se jako valníky a podvozky pro sypače dodávala vozidla Liaz a T815. Jako velký pokrok je v roce 1979 uváděno namontování alternátorů náhradou za dynamo u vozů Š706. Tím se z velké části podařilo odstranit problém s malou životností akumulátorů, které byly nedostatkové zboží a kvůli jejichž nefunkčnosti občas auta nemohla vyjet.

Unimogy se používají již od roku 1971 a jejich kvalitu dokazuje i Unimog 406, který od 23. srpna 1971 sloužil na SSÚD 1 a dodnes (2017) spolehlivě funguje na SSÚD 6. Lze jen doufat, že po skončení služby bude tento pamětník začátků provozu dálnic v ČR předán do muzea. Původní Unimogy měly značení U 80/406, později se objevuje U 900/406. Každé středisko mělo při kratším úseku jeden, později dva a někde i tři tyto stroje vybavené různými nástavbami.

Náhradou za Unimogy kupované za devizy se měla na konci 80. let stát speciální vozidla Praga. V roce 1987 ŘD Praha u Pragovky objednalo prototyp a dodalo pro něj podvozek a kabinu z Avie. Vozidlo Praga UV 80 ale začalo sloužit v údržbě na SSÚD 1 až v roce 1989. Sériová vozidla Praga UV 80 se začala vyrábět v roce 1992 a následně je dostala některá střediska. V roce 2001 nahradil UV 80 nový typ Praga Alfa UN, který také střediska dostávala. Výkonem, spolehlivostí i v dalších parametrech ale Pragy zůstaly za Unimogy pozadu a střediska se velmi snažila, aby je nedostala jako náhradu za dosloužilé Unimogy.

Další speciální vozidla – samosběrné zametače KUKA a Schörling, vysokozdvizné plošiny (MP 13, MP 20), kropičky, proplachovací vozy CAK a podobné měly podvozky Š706 (např. RT, RTO, RTH) nebo výjimečně Mercedes. V pozdějších letech jezdily po dálnici i samosběrné zametače na podvozku IFA nebo LIAZ. Samotné zametače se používaly s traktorem Zetor nebo s Unimogem. Na SSÚD 1 existoval speciální typ zametače – tříkolový tažený motorový zametač Bora. Jednalo se o letištní typ zametače vyrobený Blanickými strojírnami a slévárnou Brandýs nad Labem, který se tahal za velkým nákladním autem. Jeho vlastní motor sloužil pouze pro pohon kartáčů a ventilátoru. Podle pamětníků se nacházel ještě nejméně v roce 1986 na dvoře střediska, byť se již nepoužíval.

2 Označení vozidla údržby – červeno-bílé šrafy, maják a tabulka Údržba dálnice, na snímku je příprava na technické prohlídky na SSÚD 4 v roce 1979

3 Ochranné vozidlo SSÚD 1 při vodorovném značení u Ostředku v roce 1980

Od prvních dnů provozu musela být z dálnice odstraňována nepojízdná a havarovaná vozidla. Zejména těch nepojízdných bylo více – vozový park v republice v roce 1971 nebyl příliš konstruován pro delší jízdu rychlostí vyšší než 100 km/h. Na SSÚD 2 je v roce 1977 doloženo používání pro odtahy vozidla ARO M461 s plátěnou střechou. Pro havarovaná vozidla střediska jezdila s jeřábem s připojeným zemědělským plošinovým přívěsem („platákem“), který měl konstrukční rychlost cca 25 km/h. Zřejmě v roce 1975 dostalo SSÚD 1 pro odtahy speciální odtahové vozidlo Barkas se třemi nápravami. V roce 1978 pak dostala Barkasy i ostatní čtyři střediska. Od roku 1982 začala střediska dostávat odtahovku Avia, na některých střediscích později sloužily i tři tyto vozy.

Na střediscích existovala i řada dalších mechanismů – nakladače, autogradery D 710, rypadla K 162, Bělorus, UDS 110, pojízdné pásové dopravníky, vibrační válce, seřezávač krajnic SK-85 na upraveném traktorovém podvozku Zetor 121.45, beranidla... Z nakladačů lze uvést typy Rapid, HON, Stalowa Wola, KNA 250, drpákový T 157/2 Empor, T 172, ramenový RN 80, UN 050, UNC.

Ojedinelý typ vozidla představoval autobus Š706 RTO zakoupený již jako starší v roce 1981 a používaný v 80. letech na SSÚD 3 pro svoz pracovníků. Ročně najezdil 25 000 až 27 000 km.

Osobních aut (v této kategorii společně osobní, terénní a dodávková) se rovněž u ŘD Praha používalo více typů. Máme doloženy vozy Volha combi, Volha M21, Moskvíč M408, Moskvíč M412, Moskvíč M2140, ARO M461, T603, Š100/110, Š105/120, Š1203, Žuk, Dacia, Škoda Favorit, Škoda Favorit Praktik. Škodovky Š1203 jezdily ve verzích mikrobuse, valník s plachtou a skříň, poslední varianta byla i v úpravě pro údržbu elektrických zařízení dálnice. Většina osobních vozidel jezdila jako referentská, ale nejméně ve druhé polovině 70. a první polovině 80. let bylo u ŘD Praha na ústředí a na brněnské pobočce až 12 řidičů osobních aut z povolání. Ti najezdili průměrně 40 000 km ročně.

Zbývá zmínit se o motocyklech. Tři kusy používala brněnská pobočka, do roku 1980 byly vyřazeny. Jeden jezdil na ústředí ještě v první polovině 80. let.



4



5

4 Ochranné vozidlo SSÚD 1 při vodorovném značení u Bernartic v květnu 1988

5 Vozidla přistavená na technické prohlídky na SSÚD 1 v roce 1977



6



7

## Zimní údržba

Sypače se nejvíce používaly typu VSV 6 opět v různých verzích, doloženy jsou verze III, IV, VI. Tyto sypače mohly sypat sůl nebo inertní materiál, avšak při změně druhu posypu se musely upravit. Později se používaly i sypače SVCH-1 s regulací dávkování. Zvláštnost tvořily dovážené sypače Weisser osazované na korbu běžných valníků. Tyto sypače střediska chválila pro přesné dávkování a šířku posypu nezávislou na rychlosti jízdy, možnost používat beze změny sůl i inert a obsluhu pouze jedním pracovníkem. Naopak u sypačů VSV 6 tvořili podle návodu obsluhu 2 lidé (výjimka pro dálnice nejméně do roku 1986 nebyla udělena), sypač se dodával jako celek podvozku s korbou, dávkování záviselo na rychlosti pojezdu a při změně na inert bylo nutno vyměnit šneky a dát přední rozmetadlo. Tuzemské sypače i sypače Weisser měly vlastní spalovací motory pro pohon šneků a rozmetadla.

Se zavedením používání posypu se zkrápěnou solí se objevily sypače Schmidt, které bylo opět možno osadit na korbu běžného valníku. Po jejich zavedení začala střediska vyřazovat sypače VSV 6 a SVCH, několik let však společně jezdily sypače původní i se zkrápěnou solí. Epizodu představuje použití sypačů Epoke s pátým kolem přitlačovaným k vozovce.

Se sypači souvisí i manipulace s posypovým materiálem a jeho druh. Od začátku se používala posypová sůl (chlorid sodný) a Tonacal, což byla směs chloridu sodného a vápenatého, inhibitoru koroze a versálové červeně. Tonacal tak měl růžovou až oranžovou barvu a používal se při nízkých teplotách, kdy již běžná sůl neúčinkovala.

Sůl se vozila ložená volně v krytých vagonech, zpočátku i v papírových pytlích. Po přistavení vagonu k vykládce na nádraží musel být vyložen do deseti hodin, jinak se dráze platilo zdržné. Proto po zprávě o příjezdu vagonů se solí nebo Tonacalem střediska zanechala údržby dálnice a všichni se věnovali vykládce. Jedinou mechanizaci představoval pásový dopravník přistavený ke dvěma vagonům, k němuž se sůl zevnitř vagonu přihrhovala ručně. Na středisku se sůl převážela sypači i běžnými nákladními auty. Urovnávání na korbách i vykládka vyžadovaly mnoho ruční práce.

Tonacal se původně dodával v igelitových pytlích o hmotnosti 70 kg, které pracovníci na nádraží ručně překládali na auta a na středisku opět ručně skládali. Pak museli pytle rozříznout, ručně vysypat a Tonacal nakladačem ve skladu urovnat do potřebné výše. Tonacal měl velký podíl prachové složky a manipulace s ním způsobovala pracovníkům značné zdravotní potíže (například krvácení z nosu).

6 Pamětník starých časů – Unimog U 80/406 sloužící od 23. srpna 1971 původně na SSÚD 1 a nyní na SSÚD 6 je stále ve velmi dobré kondici a snad se ve výslužbě dočká vystavení v muzeu

7 Odtahovka Barkas při technických prohlídkách na SSÚD 1 v roce 1979

Běžně bylo pracovníkům tak špatně, že byli posláni domů nebo si museli v práci na chvíli lehnout a druhý den pak měli volno. Teprve když se o těchto potížích náhodou dozvěděli lékaři z hygieny práce, začalo se tím ŘD oficiálně zabývat. A až v roce 1979 se u organizace podařilo vyřešit otázku odškodňování nemocí z povolání způsobených Tonacalem.

Podnik dlouho hledal možnosti, jak dopravu a vykládání Tonacalu zjednodušit a udělat bezpečnější. Na střediscích vznikaly různé zlepšovaky na rozřezávání a vysypávání pytlů. U podniku Technolen Lomnice nad Popelkou podnik objednal 50 pokusných jednotunových textilních vaků na přepravu chloridů. Ty měly být dodány ve čtvrtém kvartálu 1978, ale jako obvykle v té době se dodávka opozdila. Zkoušky přepravy a skladování Tonacalu ve vacích tak ve spolupráci s výrobcem látek pro zimní posyp Tonaso Neštětice proběhly až v roce 1979 a s dobrým výsledkem. Vaky se mohly vozit v otevřených železničních vagonech a překládaly se autojeřábem. Na středisku jeřáb zdvihl vak, pracovníci rozvázali jeho uzávěr a materiál se vysypal. Vaky tak sloužily opakovaně. Vyskytl se ovšem další problém. I přes objednání a dodání 500 vaků se nepodařilo zajistit příděl autojeřábů pro střediska pro manipulaci s vaky a příděl otevřených vagonů pro přepravu. Praktické zahájení dopravy ve vacích tak proběhlo až v roce 1980 a znamenalo to velkou úsporu sil a zlepšení hygieny práce.

Spékavost posypové soli při vyšší vlhkosti je známá, proto existují protispékací přísady. Tonacal měl ale extrémní citlivost na vlhkost použité soli při výrobě. Suchý byl příliš prachový, vlhký pak ztvrdl na kámen. Již při dodávce v pytlích musela střediska ztvrdlý obsah často přejíždět nakladačem či rozdrtit v různých svépomocí sestavených drtičích nebo drtičích zemědělských hnojiv. Na začátku dodávky v jednotunových vacích v několika případech Tonacal tak ztvrdl, že nemohl být vysypán. Vaky museli pracovníci rozřezat a materiál rozbít sekerami. Používání Tonacalu skončilo při přechodu na zkrápenou sůl kolem poloviny 90. let.

Ve velmi malém množství se používal Kalkosan, což byl chlorid vápenatý. Vozil se opět prachový v pytlích. Určen byl pro velmi nízké teploty, kdy již ani Tonacal nefungoval. Jednalo se o drahou a hodně agresivní látku. Podle pamětníků i při manipulaci s Kalkosanem tekla pracovníkům krev z nosu a měli další zdravotní problémy. Brzy se přestal používat (cca 1988–1989) a jen na některých střediscích zbylé pytle s ním ještě dlouho ležely a použily se až příležitostně při výrobě solanky.

Práce s posypovými materiály i v létě zabrala střediskům dost času a měla značně negativní vliv na životnost mechanismů a vozidel, montérek i na zdraví pracovníků.

8 Letní uložení sypačů VSV 6 na SSÚD 2 v roce 1992

9 Mytí valníku Š706 se sypačem Weisser u staré kotelny na SSÚD 1 při přípravě na zimu v roce 1979



8



9



10

V listopadu 1979 zprovoznil technik firmy Weisser na SSÚD 4 první sypač se zkrápnou solí. Pozdější vyhodnocení uvádělo úsporu 30 % soli při použití zkrápnění. Solanka pro zkrápnění se zpočátku míchala ručně. První solankové hospodářství (Slovenské lučobné závody Hnúšťa) vzniklo na SSÚD 6 roce 1985. Následovalo solankové hospodářství z SSaZ Nová Paka na SSÚD 2 v roce 1987. Později střediska dostávala solankové hospodářství od firmy ReichTank – SSÚD 1 a 6 v roce 1994, SSÚD 2 a 3 v roce 1996.

Sněhové radlice měla střediska původně typu SRSD 3500 a MZS 300. Pro výjimečné případy sloužil šípový pluh SŠP 1000. V první polovině 80. let dostala některá střediska širokozáběrové radlice jugoslávské výroby (např. SSÚD 2 v roce 1983). V roce 1985 společnou prací SSÚD Chrlice a SSÚD Malacky (na Slovensku) vznikly a na střediska se dostaly širokozáběrové radlice typu Malacky s šířkou 5,5 m. V roce 1988 se objevily velmi zajímavé a oblíbené turboradlice Peter. Plastový štít v lehké ocelové konstrukci byl tak stočen, že při rychlosti cca 60 km/h docházelo k víření a správnému odletování sněhu. Hydraulicky ovládaná klapka chránila dopravní značky a jiné prvky před nárazem sněhu.

Sněhové frézy a metače existovaly jako příslušenství Unimogů, ale také jako speciální traktorová fréza SFT-6945 nebo později SFT-7045 na traktoru Zetor. Výjimku tvořila jediná sovětská sněhová fréza D 470 s podvozkem ZIL 157 na SSÚD 3, která dodnes slouží jako záloha.



11

V zimní údržbě 1978/1979 nastaly kalamitní dny v období 29. listopadu až 1. prosince 1978. Dne 29. listopadu začal v osm hodin večer padat sníh na celém úseku dálnice a sněžilo až do šesti hodin ráno 1. prosince. Za tu dobu napadlo celkem 35 cm sněhu, přičemž nejvíce sněhu napadlo v úseku Praha–Hořice. Všechna SSÚD v Čechách i na Moravě se snažila udržet dálnici ve sjízdném stavu. Střediska Mirošovice a Bernartice, kde byla situace nejhorší, spotřebovala v uvedeném období 255 tun chloridů, najela 5931 km a spotřebovala 4970 litrů pohonných hmot. Ke zvládnutí kalamity nasadila společně 15 sněhových radlic a 12 sypačů. Práce byla o to obtížnější, že na veřejné elektrické síti nastaly kvůli sněhu poruchy. Na obou SSÚD se tak nesvítilo, netopilo a manipulaci se solí a Tonacalem bylo nutno provádět ručně, neboť pásové dopravníky nebyly v provozu. Po celé kalamitní období však dálnice byla hodnocena jako sjízdná a dvě dopravní nehody, které v té době vznikly, nebyly uváděny z viny ŘD Praha. Bylo by zajímavé s tehdejší činností porovnat výkonnost dnešních středisek při obdobné kalamitě a celkovém výpadku dodávky proudu a počítačů.

10 Moderní radlice Peter na SSÚD 2 v létě 1992. S radlicí se muselo jezdit rychlostí alespoň 60 km/h, aby sníh správně vířil a odletoval

11 Široká radlice typu jugo (jugoslávská) na SSÚD 2 v zimě 1993/94

V roce 1986 nebo 1987 zpracovalo oddělení provozu a údržby studii o možném využití solanky v zimní údržbě na tehdy připravovaném SSÚD Nová Ves na dálnici D 8. V chemičce Tonaso Neštémice vznikala jako odpadní produkt ve velkém množství solanka. Město Ústí nad Labem již mělo v té době určité zkušenosti s rozstříkáním solanky běžnými automobilními cisternami. Studie ŘD Praha řešila dopravu solanky z Neštémic po Labi a Vltavě v otevřených lodních vanách o výtlačku tisíc tun s tlačnými remorkéry, vybudování stáček místo blízkého dálničního mostu přes Vltavu, potřebné cisterny, náklady na investice a provoz atd. Postřik solankou sice vycházel levněji než použití sypače se solí a mělo se jednat i o účinnější technologii, ale nakonec se ŘD rozhodlo zachovat stávající systém.

Samostatnou malou kapitolu zimní údržby tvořilo používání inertního materiálu pro zimní posyp. Tomu se ŘD Praha snažilo vyhnout, avšak výjimečně nebylo možné jiné řešení. Nejvíce problémů přinesl lesní úsek D 1 mezi křižovatkami Velká Bíteš a Domašov, kde vpravo od dálnice pramení potok Bílá Voda používaný jako zdroj pitné vody. Mnoho let zde byl zákaz solení dálnice a podle toho vypadala i zimní sjízdnost a nehodovost. Středisko Domašov si opakovaně stěžovalo, že sypaný písek na namrzlou či ujetým sněhem pokrytou vozovku je neúčelný. Stačilo, aby projel jeden kamion; zvržený písek odlétl do stran a vozovka znovu klouzala. V některé dny sotva policie stačila vyřešit jednu nehodu a již došlo k další. Navíc vysypaný inert zanášel kanalizaci, kterou bylo třeba na jaře složitě čistit.

## Sekání trávy

Zcela na začátku se tráva ve středním dělicím pásu sekala ručně vedenými žacími stroji ŽTR-45 (Terra) a MF 70. Strojem MF 70 se posekaná tráva i obracela, aby rychleji uschla a mohla se ručně shrabat. Na svazích se tráva sekala ručně kosou. Podle pamětníků na SSÚD 1 pracovníci losovali, kdo dostane jaký kilometr svahu na sekání. Bylo dobře vidět, kdo jak umí sekat a naklepat a nabrousit kosu. Hrabání a odvoz trávy probíhaly kolektivně, tráva se ručně nakládala na nákladní auta. Mnoho práce s hrabáním staré trávy na jaře zastali brigádníci z okolních JZD.

Ruční sekání, hrabání a nakládání představovalo namáhavou a pomalou činnost. Zřejmě od roku 1975 se pro sekání krajnic a příkopů používaly sekačky Gilbers jako nástavba na Unimog, šlo o lištové sekačky. Od roku 1976 organizace v rámci racionalizace práce řešila sklizeň travní hmoty, která měla přinést úsporu sil a menší

12 Sněhová fréza SFT-6945 na traktoru Zetor na SSÚD 2 v zimě 1993/94. Vzadu je pod krytem motor Tatra 2-928-6 pro pohon frézy

13 Nakládání prachového Tonacalu nakladačem Stalowa Wola do sypače VSV 6 na SSÚD 2 v zimě 1993/94



12



13



14



15

námahu při práci na svazích. Zkoušely se různé způsoby mechanizované sklízně travin (ve středním dělicím pásu, na krajnicích, na svazích, mezi svodidly). Zkoušky skončily v roce 1978, kdy byly vybrány vhodné technologie a vybavení. V roce 1976 také byla koupena další ramenová sekačka Gilbers na Unimog. V roce 1981 na SSÚD 1 existovalo výrazné ulehčení. Hrabalo se sice ručně, ale trávu foukal do skříňe na korbě zemědělský fukar upevněný na přední upínací desce vozidla. Tímto způsobem uklidili pracovníci SSÚD 1 v roce 1981 přibližně 500 000 m<sup>2</sup> plochy.

V roce 1978 se objevily první traktorové sekačky STP-C 130 a později 132 na traktoru Zetor Crystal 8011. Kromě sekaček Gilbers se na Unimog začaly používat i sekačky Mulag s odsáváním a taženými skříňovými vozy na trávu, podsvodidlové sekačky a další dodnes používané mechanismy. Ručně vedené sekačky byly typu Berky, samojízdné pak Reform a Wanze.

## Impregnace betonových vozovek

Jednu z prací při údržbě dálnice tvořilo impregnování betonových vozovek fermeží. Impregnačí se snižovala nasákavost betonu a tím se zvětšila odolnost proti chloridům. Používala se k tomu běžná přívěsná cisterna s rozstřikovací lištou, tažená traktorem nebo nákladním autem, později i Unimog s nastavbovou nádrží. Podrobněji si tuto činnost můžeme ukázat na výpisu z kroniky brigády socialistické práce SSÚD Domašov z roku 1974.

*„Začátkem září se prováděla impregnace vozovky. Počasí bylo příznivé, a tak jsme se dali do díla. Z Prahy však přišlo hlášení o zhoršeném počasí, které se dalo očekávat i u nás, proto se s prací pospíchalo.*

*Máme už jeden zážitek, kdy se po postřikání vozovky fermeží spustil liják. Klouzalo to jako na ledě, všichni jsme měli bojovou pohotovost. Zvláště když se měl v nejbližší době obnovit provoz, který byl po dobu fermežování uzavřen příslušníky VB. Doba uplynula, právě když začal ten fofr. Vyjeli jsme sypat písek, který potom mechanický vůz Schörling zametl a zrovna vysál. Samozřejmě, že postřik musel být tenkrát proveden znovu, když vozovka oschla.*

*Vratme se však k práci letošní. Stačila se udělat levá strana od Brna po Bíteš. Počasí se zhoršilo, práce byly zastaveny. Naštěstí to dlouho netrvalo, impregnace se mohla dokončit a pan vedoucí poslal hlášení: „Úkol splněn.““*

14 Unimog se sekačkou s odsáváním Mulag a se světelnou šipkou pro jízdu v protisměru bez uzavření pruhu na SSÚD 2 v roce 1992

15 Traktorová sekačka STP-C 130 na traktoru Zetor Crystal 8011 na snímku z 10. září 1987 na SSÚD 3

## Vodorovné značení

První značkovač na vodorovné značení ŘD Praha koupilo v roce 1973 pro SSÚD 1, které tak mohlo obnovit značení na mirošovickém úseku. Jednalo se o typ HZS-1 na podvozku Š1000 MB. Příští rok zapůjčily Mirošovice značkovač do Popůvek pro obnovu tamního úseku. Značkovač již měl nádržku a hubici na balotinu podle zlepšovacího návrhu SSÚD 1, takže položené značení bylo reflexní. Sypací zařízení se upevňovalo na bok značkovače při stříkání boční pistolí, nebo na vozík tažený za značkovačem při značení střední pistolí. Právě v letech 1974 a 1975 se dosavadní žluté vodorovné značení měnilo na bílé. V roce 1976 vlastnilo značkovač HZS-1 i SSÚD 4.

Velký pokrok znamenal v roce 1979 nákup dvou velkých značkovačů Hoffmann H33 D se zařízením Amakos náhradou za HZS-1. Značkovače dostala SSÚD 2 a 6, tj. střediska s rozšířenou činností. V letech 1984 a 1985 k nim přibýly dva značkovače HZS-3 na podvozku Avia. Kromě toho vlastnilo SSÚD 2 malý značkovač H8 a frézu na vodorovné značení.

## Údržba a opravy asfaltových vozovek

Bernartické SSÚD 2 mělo v rámci rozšířené činnosti mít i vybavení pro větší opravy asfaltových vozovek. Na konci roku 1981 dostalo středisko frézu Wirtgen 500, která se používala na větší výtluky a na frézování rozpadlé spáry asfaltové krajnice u betonové vozovky. V roce 1982 přibyl varný kotel, v roce 1983 fréza Wirtgen 1300 C a speciální cisterna na přepravu živíc a v roce 1984 rozstříkovač živíc Dynapac a podrcovače Dynapac a Mototrans. Sestavu v roce 1986 doplnil kotel na litý asfalt Linnhoff. Bylo tak možno provádět poměrně velké opravy a údržbu vozovek. Údržbě pomocí nátěrů asfaltovým pojivem ARP 30A s podrcením věnovalo ŘD Praha v 80. letech poměrně velkou pozornost. Předpokládalo, že vozovku bude možno dvakrát obnovit nátěrem (předchůdcem mikrokoberců) a teprve potom dojde k výměně obrusné vrstvy. Na žádost RD Bratislava předvedli pracovníci provozního úseku a SSÚD 2 pokládku nátěru s podrcením na Slovensku.

16 Současná technika SSÚD 1 při sekání trávy 13. července 2017 u Modletic. Vpředu je nosič Praga Alfa UN, za ním dva Unimogy se sekačkami s odsáváním Mulag a s vozy na trávu, poslední je ochranné vozidlo s výstražným vozíkem

17 Nátěry ARP 30 s podrcením v 80. letech – vpravo je distributor živice Dynapac s rozstříkací lištou, za ním valník s drtí a připojeným podrcovačem Mototrans



16



17



18



19

## Bezpečnostní prvky a přechodné značení

Přenosné značky se používaly s čs. fólií Triflex. Žádná výstražná světla neexistovala. Původně se značky a směrovací desky osazovaly na různé svařené kříže a podobné stojany. Později vznikly trubkové svařované stojany typu pavouk, které některá SSÚD používají ještě dnes. V roce 1988 dva pracovníci oddělení provozu a údržby vyvinuli nový typ podkladní desky pro upevnění sloupků přenosných dopravních značek a nazvali ho „stojan HP 88“. Jednalo se o odlévanou hliníkovou desku s žebry o hmotnosti cca 28 kg, kterou vyráběla hliníkárna v Žiaru nad Hronom. Desky si střediska údržby pochvalovala a používala je přibližně do poloviny 90. let, kdy se již naplno rozjely krádeže hliníkového vybavení pozemních komunikací. Další typ desky podle požadavků oddělení provozu a údržby, tentokrát gumové, vyráběla gumárna Rubena Rudník od roku 1989 nebo 1990. Tato deska se již velmi podobala dnes používaným typům.

Dopravní kužely existovaly ve dvou typech – gumové s textilní vložkou z Matadoru Bratislava a sklolaminátové. Gumové kužely byly velmi odolné, avšak nastříkaná červená a bílá barva na nich hodně černala. Sklolaminátové kužely zase při nárazu snadno praskaly a kvůli své lehkosti se při blízkém průjezdu vozidel posouvaly. Společnou nevýhodou obou typů kuželů představoval kruhový okraj – při převržení se kužely neřízeně kutálely i desítky metrů daleko.

Výstražné a předzvěstné vozíky prvních nejméně patnáct let provozu neexistovaly. Jako jediné označení pohyblivých pracovních míst se používalo výše popsané zvýraznění vozidel údržby oranžovými majáky, tabulkami s nápisem, červeno-bílými šrafy, oranžovým nátěrem a občas dopravními značkami upevněnými na zadním čele korby. Ve druhé polovině 80. let vznikl svépomocí na SSÚD Mirošovice přívěsný vozík, který můžeme považovat za první doložený výstražný vozík v republice. Jednalo se o jednonápravový přívěs s korbou a zadním štítem. Okraj štítu tvořily červené a bílé šrafy, mezi nimi byla nahoře značka A 15 a dole otočná značka C 4. Zcela nahoře se nacházel jeden oranžový maják. Korba sloužila pro převoz výstražných značek a stojanů typu pavouk. Vozík je vidět na snímcích z roku 1988. U některých jiných středisek se také používaly výstražné vozíky vyrobené svépomocí, datum vzniku ale zatím neznáme.

Zmíněné tři nehody v roce 1988 v čele se smrtelným pracovním úrazem na SSÚD 8 v zimním období znamenaly přelom v zabezpečení pracovních míst. Druhá nehoda se stala v létě v km 45 vpravo na D 1. Za značkovačem HZS-3 jel technik střediska

18 Pokládka gumových kuželů Matador při vodorovném značení na SSÚD 4 dne 8. dubna 1974. Sedačka je namontována na vozidle Avia 30, jedná se o první doložený typ pokladače kuželů. Dělníci však prý na sedačce nechtěli sedět, báli se, že do nich vrazí nějaké auto a nebudou moci uskočit

19 Výstražné vozíky typu Nový Šaldorf na SSÚD 6 v roce 1992

Bernartice v autě Š1203 sloužícím jako pokladač kuželů. Sestavu krylo ochranné vozidlo Š706 s popsaným málo viditelným označením, navíc jelo s poměrně malým odstupem. Do ochranného vozidla narazil tahač s velkou cisternou o hmotnosti přes 38 tun a se spícím řidičem. Ochranné vozidlo při nárazu odhodilo Š1203 až na značkovář a došlo k vážnému zranění technika s mnohaměsíčním léčením.

Třetí nehoda se stala v září v km 1,1 vlevo na D 1 v místě, kde dodnes jsou jenom tři jízdní pruhy bez zpevněné krajnice. Pracovník SSÚD 1 sekal krajnici traktorovou sekačkou STP-C opět jen s oranžovým majákem. Nákladní auto traktor zcela zdemolovalo a pracovník utrpěl vážná zranění. Uvedené nehody představují pravděpodobně první vážná zranění pracovníků SSÚD při práci za provozu.

Po těchto třech nehodách krátce za sebou bylo provoznímu úseku i vedení ŘD Praha jasné, že bezpečnost práce je nutno zvýšit. Další dvě nehody s těžkým zraněním se ten samý rok staly na slovenských dálnicích. Takové množství úrazů bylo neúnosné. V říjnu 1988 proběhla přelomová porada mezi oběma ředitelstvími dálnic, FMD, FMV a Veřejnou bezpečností ohledně označování prací a bezpečnosti práce. Kromě požadavku na kontroly bezpečnostních přestávek řidičů kamionů vzneslo ŘD Praha i požadavek na oprávnění pracovníků zastavovat při údržbě vozidla a možnost zastavit a stát na dálnici z pracovních důvodů, aniž by museli dát za vozidlo výstražný trojúhelník. Dopravní policie také dala souhlas s montáží schválených anatomických sedaček s opěrkou hlavy do vozidel dálniční údržby. Především však byla obecně schválena výjimka umožňující použít přerušovaná přenosná žlutá světla na vozidlech i na zábranách (směrová šipka) a na základě požadavku ŘD také doporučení používat výstražné vozíky při práci na dálnici. Společně s výzkumnými ústavy bezpečnosti práce mělo ŘD řešit zvýraznění oblečení pracovníků na dálnici v noci, které umožní zrušit předepsaný ale nepoužívaný kožený opasek s našroubovanými odrazkami. Mluvílo se i o snaze o vývoj zařízení (radaru), které by varovalo pracovníky na dálnici před blížícím se vozidlem.

Poslední lednový den roku 1989 na pražském ústředí předvedl zástupce německé firmy Nissen různé typy výstražných světel a dalších prvků pro zabezpečení pracovních míst. Ředitelství dálnic rychle reagovalo a koupilo jeden výstražný vozík firmy Küpper-Weisser se světelnou šipkou a světly Nissen a několik sad světel Nissen se směrovacími deskami. Již v květnu je doloženo používání tohoto výstražného vozíku a soupravy směrovacích desek s výstražnými světly na dálnici. Nákup byl tedy velmi rychlý, ačkoliv se vozík kupoval za devizy a nebylo to součástí dlouhodobého schváleného plánu.





21



22

V srpnu téhož roku se uskutečnilo na SSÚD 1 za účasti jiných středisek, dopravní policie a dalších organizací porovnání nových a stávajících prvků. Následně ŘD Praha zakoupilo u firmy Nissen pouze výstražná světla a světelné šipky dvou různých velikostí a u JZD Nový Šaldorf objednalo urychlenou výrobu výstražných vozíků domácí konstrukce vybavených zakoupeným materiálem. Výrobní výkresy vozíků vznikly v oddělení provozu a údržby. Ještě v roce 1989 tak každé středisko dostalo několik výstražných vozíků. Další série vozíků šla na Slovensko. Při nákupu prvního výstražného vozíku z Německa, prosazení urychlené výroby českých vozíků, jejich schválení k provozu na dálnici a souvisejícím činnostem je nutno vyzdvihnout aktivitu ředitele organizace Ing. Zdeňka Šikuly, bez jehož podpory by zavedení nových prvků trvalo daleko déle. Vždyť i dnes se nám o takto rychlém zavedení zcela nových bezpečnostních prvků často může jen zdát.

Dalším nápadem, který ale nedošel uplatnění, se stal vážně míněný návrh oddělení provozu a údržby použít jako ochranné vozidlo vyřazené obrněné transportéry OT 64 (SKOT). Ty sice vážily jen 14 tun, ale jejich pancéřování mělo být vůči nárazům běžných vozidel odolnější než valníky Š706.

V roce 1990 dva pracovníci ŘD Praha vyvinuli a po založení vlastní firmy HIT Hofman Intertrans začali vyrábět první dopravní kužely nového typu s probarvenou hmotou. Kužely se skládaly z pěti samostatně lisovaných dílů, které se ručně lepily k sobě. Jako další výrobky vznikly v roce 1990 u této firmy během krátké doby výstražné vozíky velmi podobné dnešním typům, i když ještě v silniční velikosti (typ 5.1). Dále se objevila první česká výstražná světla, kužely se světlem, soupravy světél s radičem atd. Tím v roce 1990 došlo k výraznému zvýšení bezpečnosti práce na dálnici. První vozíky dnešního dálničního typu ŘD Praha od uvedené firmy koupilo v roce 1993. V roce 1999 firma začala nabízet první předzvěstné vozíky typu Triangl, které se používají s menšími úpravami dodnes.

Zavádění dalších nových prvků pro zvýšení bezpečnosti práce na dálnici je popsáno v první kapitole u jednotlivých let.

I přes všechna opatření a nové výstražné a ochranné prostředky je práce na dálnici stále velmi nebezpečná záležitost. Vzhledem k rostoucímu provozu, nepozornosti a únavě řidičů se nedaří počet nehod snížit na přijatelnou míru a bezpečnost a ochrana zdraví při práci na dálnici je výrazně horší než v jiných odvětvích. Část statistiky provozního úseku za poslední roky uvádí tabulka. Při porovnání počtu nákladních aut a jejich dopravního výkonu k osobním autům vycházejí nákladní auta přibližně 13,5× nebezpečnější pro pracovníky údržby než osobní.

21-22 Nehoda s těžkým zraněním pracovníka SSÚD 2 v létě 1988

## Nehody při práci za provozu na dálnicích ve správě SSÚD v letech 2011 až 2016

rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016	celkem
počet nehod při letní údržbě a zabezpečení nehod nebo nepojízdných vozidel	52	70	59	65	52	38	<b>336</b>
počet ohrožených pracovníků včetně zraněných				42	53	36	<b>131</b>
zranění zaměstnanci ŘSD	lehce	7	3	4	—	3	<b>18</b>
	těžce	3	—	2	2	1	<b>11</b>
	smrtelně	—	1	—	1	—	<b>3</b>
zranění pracovníci cizí	lehce	—	—	2	2	—	<b>4</b>
	těžce	1	—	—	1	—	<b>3</b>
	smrtelně	—	—	—	—	—	<b>—</b>
počet nehod s vinou ŘSD	—	—	1	—	—	3	<b>4</b>
počet nehod dle viditelnosti	za denního světla	45	61	52	57	49	<b>297</b>
	za tmy	7	9	7	8	3	<b>39</b>
hmotné škody – počet poškozených a zničených mechanismů údržby	celkem	70	87	75	81	60	<b>440</b>
	nákladní auta a dodávky	19	21	20	24	23	<b>134</b>
	Unimogy a jiné nosiče nářadí (traktor, Praga...)	2	—	4	4	1	<b>13</b>
	vozíky výstražné / předzvěstné	44 / 3	50 / 10	41 / 6	38 / 3	34 / 4	<b>228 / 33</b>
	osobní auta	—	1	1	1	1	<b>4</b>
	speciální (zametač, kropička, dílna)	2	3	1	8	2	<b>17</b>
	jiné (přívěsy na trávu, různé stroje)	—	2	2	3	2	<b>10</b>
skladba vozidel veřejnosti – viníků	nákladní	37	54	46	49	41	<b>254</b>
	osobní	11	17	14	16	11	<b>80</b>
	motocykl	2	—	—	—	—	<b>2</b>
	autobus	2	—	1	—	—	<b>4</b>
	jiné	—	—	1	—	—	<b>1</b>
	z toho ujelo nákladních od nehody	2	1	2	5	16	<b>29</b>
místo nárazu	levý jízdní pruh	12	13	7	7	3	<b>47</b>
	pravý jízdní pruh	27	37	35	32	23	<b>171</b>
	zpevněná krajnice	12	18	17	24	22	<b>106</b>
	pruh pro pomalá vozidla (stoupací)	1	2	1	2	2	<b>11</b>
	jiné nebo neuvedeno	—	1	2	—	2	<b>9</b>



23



23



24

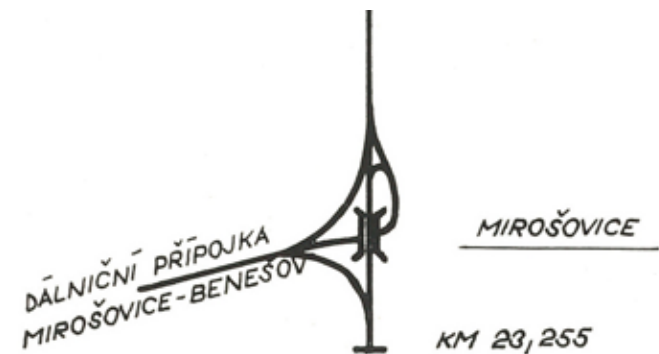
23 Nehoda s těžkým zraněním pracovníka SSÚD 1 v září 1988

24 Nehoda při práci na dálnici v km 96,5 vlevo na D 5 dne 26. srpna 2014. Kvůli nepozornému řidiči kamionu došlo k těžkému zranění dvou pracovníků SSÚD 10



# Střediska správy a údržby

## kapitola V.



Každá příprava a výstavba dálnice jednou skončí a postavené dílo začne sloužit veřejnosti. V tu chvíli přichází na řadu údržba, péče a starost o zajištění bezpečného a plynulého provozu. I přes různé obtíže v tehdejší i dnešní investiční výstavbě často trvající mnoho let je příprava a výstavba velmi krátká ve srovnání s dobou užívání dálnice. Již průvodní zpráva investiční studie výstavby dálnice Praha–Jihlava–Brno–Bratislava zpracovaná Střediskem pro rozvoj silnic a dálnic v květnu 1966 uváděla údaje o nutnosti údržby postaveného díla. Život a dopravní ruch na dálnici rozdělovala do dvou skupin služeb – na stavební údržbu dálnice a na zajištění plynulého dálničního ruchu a péče o uživatele dálnice a jeho vozidlo.

Studie předpokládala, že ministerstvo dopravy jako příslušné pro správu a údržbu dálnice a zajišťování ruchu na ní bude nutně potřebovat mít v bezprostřední blízkosti dálnice svoje složky. Tím bude možno docílit pohotovosti k rychlému zákroku při vysoké intenzitě a rychlosti dopravy. Dálniční údržba měla být určena výhradně pro dálnici a neměla souviset se správou a údržbou okolní silniční sítě. Údržbu měla zajišťovat dálniční cestmistrovství zřízená pro úseky dlouhé cca 50 km. Představu studie o rozmístění dálničních cestmistrovství ukazuje tabulka.

Dálniční cestmistrovství mělo mít na starosti stavební údržbu vozovek a ostatních součástí dálničního tělesa včetně všeho příslušenství, zajišťování dopravní bezpečnosti, uvolňování vozovky od překážek, zajišťování uzavírek dotčených míst, udržování vozovky volné pro dopravu, zajišťování zimní služby – zejména odstraňování sněhu z vozovek a posyp vozovky při náledí. Dále mělo vykonávat operativní správu a další vedlejší úkoly. Kromě potřebných vozidel, strojů, náradí a dílen mělo mít cestmistrovství 2 techniky, 4 až 6 administrativních pracovníků a asi 30 dělníků, řidičů vozidel a strojů. Z toho 12 osob mělo pracovat přímo na cestmistrovství a 26 bylo zařazeno v pracovních četách. Vlastní cestmistrovství měly na trase dálničního úseku doplňovat zásobníky posypového materiálu pro zimní službu. Další vybavení tvořily hlásky se speciálními telefony rozmístěné podél dálnice po asi 3 km. Kromě zajištění pomoci pro motoristy v nouzi se počítalo s jejich využitím i pro služební účely, tedy pracovník na trase měl mít možnost zavolat na dispečink cestmistrovství.

## Dálniční cestmistrovství podle investiční studie z roku 1966

číslo	staničení dálnice [km]	stranová poloha od dálnice	název	úsek od [km]	úsek do [km]	délka úseku [km]	poznámka
1	23,5	vpravo	Mirošovice	0	48	48	u odbočky větve na Benešov
2	68,0	vpravo	Loket	48	98	50	u přípojky poblíž obce
3	120,9	vlevo	Kozlov	98	148	50	
4	169,6	vlevo	Hluboké	148	196	48	u přípojky Devět křížů
5	201,38	vlevo	Chrlice	196	218	22	u přípojky Chrlice, slouží i pro úsek dálnice D 1 Brno–Čechyně
6	239,88	vpravo	Podivín	218	265	47	u přípojky Podivín
7	288,19	vpravo	Malacky	265	315	50	u přípojky Malacky

### Poznámka:

Je uvedeno původní stavební staničení, které se neshoduje s dnešním provozním

Součástí zajištění plynulého dálničního ruchu a péče o uživatele a jeho vozidlo měly být kromě dálničních pohostinství (motely a motoresty), čerpacích stanic pohonných hmot a odpočívek také speciální jednotky dálniční policie. Již v roce 1966 zkušenosti z ciziny jasně ukazovaly, že dozor na dálniční dopravní ruch nelze uskutečnit výpomocným přidělováním orgánů Veřejné bezpečnosti. Proto již od začátku měla Hlavní správa Veřejné bezpečnosti v perspektivním plánu vloženo ustanovení o postupném budování speciálních jednotek VB na dokončených úsecích dálnice. Pro urychlené nasazení při nehodách a kolonách, dozor na dálnici a posílení spolupráce s dálniční údržbou měly být speciální útvary VB umístěny co nejbližce cestmistrovství.

Sanitní a lékařskou pomoc na dálnici při nehodách měla zajistit příslušná zdravotnická zařízení a nemocnice v přilehlé oblasti, avšak pro případ první pomoci se měly u dálničních autoservisů a na cestmistrovstvích nacházet sanitní místnosti a pracovníci měli mít základní zdravotnické školení. Důležité bylo telefonní spojení mezi cestmistrovstvím a nejbližším zdravotnickým zařízením.

Havarijní službu (odtahy) na silnicích tehdy měly na starosti služebny s nepřetržitou službou ve větších městech. Studie o výstavbě dálnice předpokládala, že po vhodném doplnění sítě těchto služeben budou zajišťovat i havarijní službu na dálnici.



V roce 1970 stavba několika úseků již jela naplno a připravovalo se uvedení do provozu prvního úseku z Prahy do Mirošovic. Představy o správě a údržbě tak byly podrobnější, byť stále ještě rámcové. Dálniční síť v ČSSR měla mít 9 tahů (D 1, D 2, D 5, D 8, D 11, D 35, D 43, D 47, D 61) a délku cca 1710 km (1145 km v ČR a 565 km na Slovensku). ŘD Praha a RD Bratislava měly mít vlastní útvary „Správy a údržby“ a jako výkonné orgány „Dálniční správy“. Právě dálniční správy se měly zřizovat podle tempa výstavby po uvedení alespoň jednoho dálničního tahu do provozu a měly být v ČSSR celkem tři – v Praze, Brně a Bratislavě. Mezi hlavní úkoly Dálniční správy patřilo:

- výkon správy a údržby dálniční sítě, přilehlých komunikací křižovatek, odpočívek a příjezdu k obslužným zařízením,
- investorská činnost (pokud ji k tomu ředitelství zmocní),
- zpracování podkladů pro investice, opravy a základní prostředky,
- sledování stavební činnosti z hlediska nových technologií, výkonu dozorců správy na pracích vykonávaných vlastními pracovními četami cestmistrovství i dodavatel-sky,
- zpracování a doplňování dálničního pasportu,
- dopravní průzkumy,
- zabezpečení plynulého provozu v zimním období,
- výkon zpravodajské služby rádiovým spojením a dispečinkem s cestmistrovstvími i ředitelstvím dálnic.

Pro popsané činnosti měla mít dálniční správa asi 25 zaměstnanců – vedoucí inženýr, úsekový inženýr, administrativní pracovníci, právník, referent ZÚ + CO + BOZP, samostatní technici, mechanizátoři, vedoucí ekonom, účetní, mzdový a plánovací referent, pomolog (sadař), zásobovač, řidič, uklízečka.

1 V zimě 1970/1971 probíhala přestavba budovy zařízení staveniště DSO na provozní budovu SSÚD 1

Pražská dálniční správa měla řídit 10 cestmistrovství, brněnská 9 a bratislavská 11. U běžného cestmistrovství se uvažovalo s asi 24 pracovníky – cestmistr (vedoucí), samostatný strojní technik (zástupce), vedoucí čet pro údržbu vozovek a příslušenství, administrativní a účetní pracovníci, pomolog, strojníci, garážmistr, truhlář, topič, řidiči, pomocní dělníci atd. Pracovní čety měly mít další pracovníky:

- údržba vozovek (8 pracovníků, nákladní auto 10–12 t, nákladní auto 5 t, čelní nakladač, přívěs 5 t, vibrační válec, kompresor, zařízení na zalévání spár, tavný kotel na asfalt, 4 motorové zametače, maringotka),
- údržba příslušenství (5 pracovníků, nákladní auto 10–12 t, nákladní auto 5 t, kropička, fekál, proplachovací vůz),
- údržba vegetace (9 pracovníků, nákladní auto 10–12 t, nákladní auto 5 t, kropička, přívěs 5 t, zahradnický motorrobot),
- údržba objektů (9 pracovníků, nákladní auto 10–12 t, pojízdná dílna, míchačka 150 l, cisterna na vodu, pásové dopravníky, čerpadla, beranidlo, kompresor, injektážní souprava, bourací a vrtací souprava, maringotka; tato četa měla být na každém druhém cestmistrovství – větším),
- údržba silnoproudu (2 pracovníci, dodávka; četa měla být na každém druhém cestmistrovství – větším),
- údržba slaboproudu (3 pracovníci, dodávka; četa měla být na každém druhém cestmistrovství – větším),
- údržba vodorovného značení (2 pracovníci, značkovač; četa měla být na každém druhém cestmistrovství – větším).

Základní cestmistrovství mělo mít asi 46 pracovníků, zvětšené 62 pracovníků.

V začátcích, kdy ještě nebyly vlastní zkušenosti, se ŘD Praha snažilo přebírat vzory údržby ze zahraničí, zejména z NDR. Později však šlo vlastní cestou a až v 90. letech se znovu podařilo ve větší míře získávat zkušenosti ze zahraničí.

Součástí velmi rozsáhlého balíku vzorových listů dálnic z let 1971 a 1972 tvořil i jeden svazek věnovaný vlastnímu návrhu střediska údržby. Obsahoval různé příklady dvora s budovami, výměry místností a budov, jejich skladbu a vzájemnou provázanost, vybavení, schémata vnitřních i vnějších inženýrských sítí a podobně.

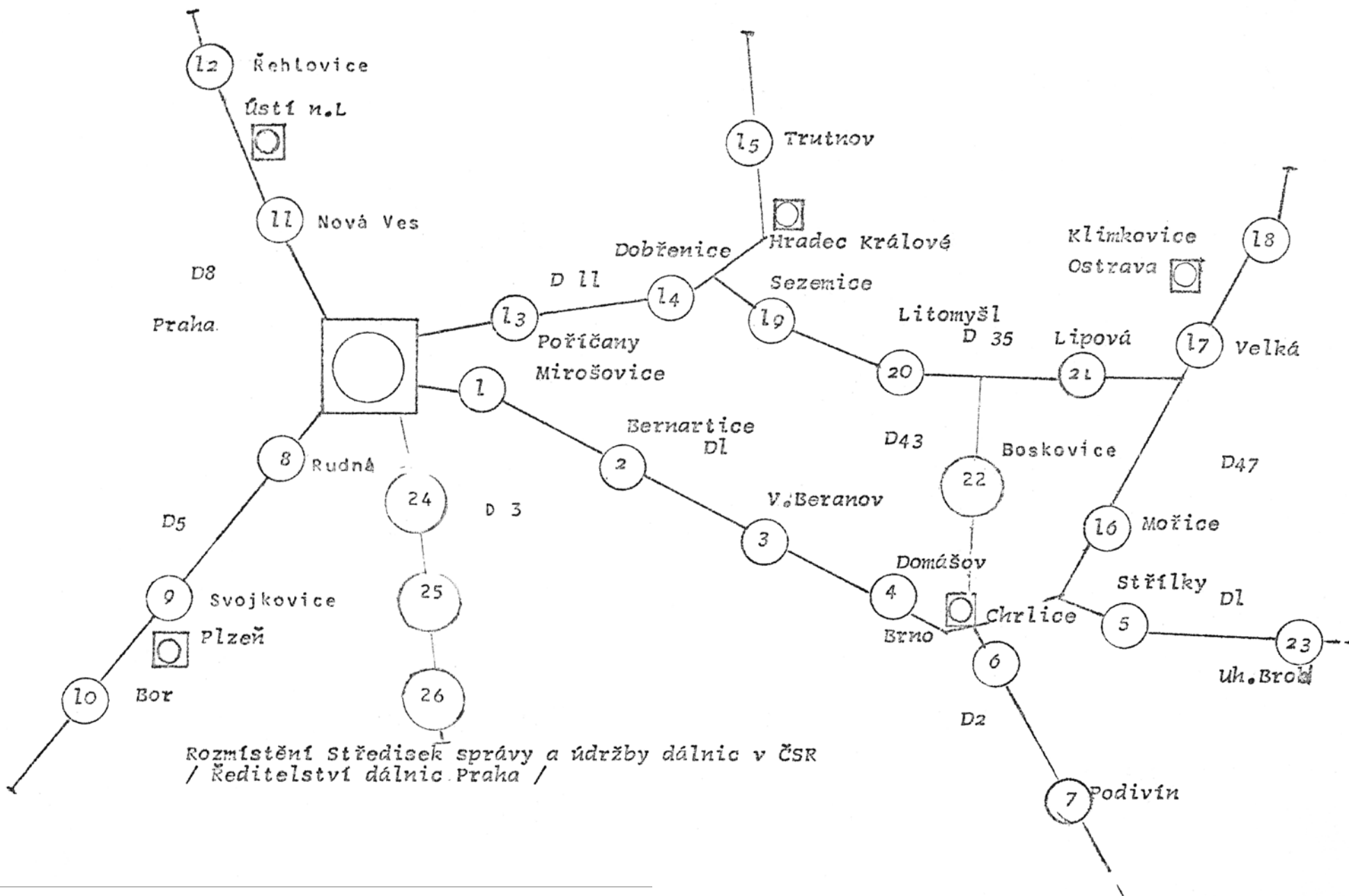


2



2

2 Prvním dokončeným střediskem se stalo SSÚD Domašov, snímky jsou z 29. dubna 1977



Návrh rozmístění SSÚD na českých dálnicích podle koncepce údržby zpracované v roce 1984. Koncepce měla být pro období od roku 1985 do roku 1995 s výhledem do roku 2000

V roce 1971 došlo ke změně názvu Dálniční cestmistrovství na Středisko správy a údržby dálnice. Střediska Mirošovice a Popůvky zprovozněná v letech 1971 a 1972 jsou v některých materiálech označována ještě jako cestmistrovství. Bernartické středisko je nazýváno v přijímacích protokolech jako cestmistrovství až někdy do roku 1979. Dne 17. května 1973 provozní úsek vydal Koncepti rozvoje SSÚD na dálnici Praha–Brno s přihlédnutím k optimalizaci vybavení kádry, mechanizací a zajištění specializovaných činností. Tato koncepce velmi pravděpodobně souvisela s proměnou původního útvaru správy a údržby podléhajícího přímo řediteli organizace na samostatný provozní úsek řízený provozním náměstkem.

V koncepci je používán jen nový název Středisko správy a údržby dálnice. Název je užíván dodnes, byť postupem doby došlo k nežádoucímu posunu chápání významu slova „správy“. Podle uvedené koncepce z roku 1973 mělo středisko mít na starosti údržbu a opravy dálnice, údržbu a opravy dálničních součástí, správu a údržbu vlastních objektů a zařízení SSÚD. Existovalo tedy jasné oddělení výkonu majetkové správy dálnice vykonávané oddělením majetkové správy a výkonu správy budov a areálu SSÚD, který vykonávalo přímo středisko. Střediska tvořila prodlouženou ruku majetkové správy a na dálnici vykonávala skutečně jen údržbu, nikoliv správu.

Od počátku platilo, že každé středisko má být schopno zajistit veškerou zimní a běžnou letní údržbu vlastními silami. Koncepce z roku 1973 rozdělovala SSÚD na střediska se základní činností a střediska s rozšířenou činností. Obecně mělo být jedno středisko na každých 50 km trasy. Některé činnosti se však nevyplatilo zajišťovat na každém středisku. Proto se mělo nacházet mezi dvěma základními středisky jedno středisko rozšířené, které by na 150 km trasy zajišťovalo revizi a údržbu mostů, revizi a údržbu silnoproudých a slaboproudých zařízení, obnovu vodorovného značení a svislých značek, střední opravy mechanismů a vozidel. Na každém středisku mělo vlastní správu a provoz střediska zajišťovat 16 pracovníků (THP a POP). K tomu se přičítalo na základním středisku dalších 32 pracovníků pro přímou údržbu dálnice a jejích součástí a pro běžnou údržbu mechanismů; středisko se základní činností mělo celkem 48 pracovníků. Na středisku s rozšířenou činností bylo systemizováno 66 pracovníků (zvýšení počtu o 1 pro vlastní správu a provoz střediska, 5 v mostní četě, 3 v četě pro elektrozařízení, 4 v četě pro značení, 5 v dílně pro opravy mechanismů a vozidel).

3 Budova zařízení staveniště Dopravních staveb Olomouc využita jako provozní budova SSÚD 1 neměla omítku až do druhé poloviny 70. let





4



5

## Dopravní prostředky a mechanismy středisek dle koncepce z roku 1973

	SSÚD se základní činností [kusů]	SSÚD s rozšířenou činností [kusů]
osobní auta a dodávky	4	6
nákladní auta	8	10
speciální vozidla	7	9
mechanismy	39	47

Koncepce z roku 1973 dále podrobně popisuje, jaké činnosti středisko zajišťuje, uvádí potřebné plochy místností a budov a základní sestavu a vybavenost střediska. Můžeme ji považovat za první skutečnou koncepci středisek, jak je navrhujeme dnes, i když s jistými rozdíly v počtu personálu, skladbě budov, strojů a ve výměrách.

Již v listopadu 1975 vznikla další koncepce, tentokrát Koncepce rozvoje správy a údržby dálniční sítě v ČSSR do roku 1990. Oproti poměrně stručné koncepci z roku 1973 se jedná o značně obsáhlý materiál s množstvím příloh, který byl schválen na poradě ministra dopravy. Koncepce popisuje základní úkoly údržby dálnic, výhledové složení a činnost provozního úseku, přesné rozpisy pracovníků na SSÚD včetně zkrácených pracovních náplní, soupis a rozdělení vozidel a mechanismů, rozmístění SSÚD na všech tazích dálnic, roční nárůsty pracovníků, obsazení Ústředního skladu atd.

Koncepce byla poplatná době reálného socialismu s ústředním plánováním, kdy si organizace musela řadu činností zajišťovat sama. Proto najdeme v koncepci dělnické profese jako elektrikář silnoproudu, zedník-betonář, asfaltér, lakýrník-natěrač, zahradník, zámečnick – obráběč kovů, autoelektrikář, zámečnick-údržbář, autoklempíř, autolakýrník, malíř, atd. Profese zahradníka (v některých spisech též zvaný pomolog) je velmi zajímavá. Měl být na každém středisku a dokládá to tehdejší vysoký zájem o vzhled okolí dálnice a její začlenění do krajiny i během provozu. Pozdější zrušení této profese bylo jen na škodu a v dnešní době přináší množství problémů s probírkami a kácením nevhodných a přerostlých stromů. Také organizace provozního úseku je v koncepci poměrně dobře řešena a je škoda, že se organizace později od popsaného uspořádání odchýlila.

4 Původní sklad soli SSÚD 1 v horní části areálu měl nevhodnou konstrukci s ocelovým skeletem a nízkými záporovými stěnami. Snímek je z poloviny 70. let

5 Dvůr SSÚD 1 v polovině 70. let

Kromě již zmíněného rozdělení na střediska se základní a rozšířenou činností mělo ještě jedno středisko u celé organizace mít tzv. speciální stavební četu. Ta měla provádět střední opravy dálnic, které základní ani rozšířené SSÚD nezvládne a které jsou pro dodavatele ekonomicky neúnosné. Četa měla mít 20 až 30 pracovníků zaměřených na zemní práce, opravy asfaltových a betonových vozovek, mostů a propustků a dalších betonových prvků na dálnici. Sídlo čety koncepce předpokládala v Bernarticích za SSÚD 2 vedle Ústředního skladu a četa měla podléhat přímo provoznímu náměstkovi. Speciální stavební četa ale nikdy nevznikla. V březnu 1979 sice provozní úsek zpracoval velmi podrobný projekt na její zřízení včetně investičních a neinvestičních nákladů v jednotlivých letech, ale to bylo vše.

Mezitím v silničním hospodářství došlo ke změnám, začal být problém s dodávkami zahraničních materiálů pro opravy a vady a poruchy se neobjevovaly ani tak v souvislosti se stárnutím dálnice, jako spíše v souvislosti se vstupní kvalitou. Proto v březnu 1982 vznikl návrh na zrušení speciální stavební čety a její nahrazení opravárenskou skupinou 6 až 7 pracovníků na každém SSÚD. Skupina měla definitivně opravovat v zimě provizorně spravené výtluky, opravovat a zalévat pracovní spáry, podélné a příčné styky AB a CB, provádět živичné nátěry vozovek a odstraňovat izolace na mostech při jejich větších opravách.

Ani ke zřízení opravárenských skupin na SSÚD nedošlo a organizace to vyřešila jinak. V rámci střediska s rozšířenou činností vznikla na SSÚD Bernartice četa pro frézování a nátěry asfaltových vozovek. V letech 1982 až 1986 dostala dvě frézy Wirtgen, kotle na asfalt a mechanismy na provádění nátěrů. Díky tomu mohly být zahájeny poměrně velké opravy asfaltových vozovek.

Návrh na změnu koncepce údržby dálnice v září 1985 předpokládal pro středisko se základní činností 11 THP, 38 dělníků a 9 POP. Tento návrh poprvé doporučil zavést dnes běžnou profesi „řidič – dělník dálniční údržby“, která by umožnila vysokou univerzálnost pracovníků.



6



7

6 Nový sklad soli SSÚD 1 postavený na místě původního v roce 1991

7 Dvůr SSÚD 1 v zimě 1994/94. V roce 2017 byly všechny budovy v pravé části dvora zbourány a staví se nové



8

A přišly další a další koncepce údržby. Uvažovalo se o zavedení letního dvousměrného provozu při současném zvýšení počtu THP a dělníků na střediscích. To a ještě snaha o zřízení ubytovací kapacity pro ŘD daly vzniknout předimenzované provozní budově na SSÚD Rudná. Na SSÚD Svojkovice měla být mohutná opravárenská kapacita pro asfaltové opravy, kde se mělo nacházet cca 5000 t materiálů (depa šterků, písků, velké nádrže na asfalty, ředěné asfalty). Na SSÚD Chrlice vznikla opravárenská hala určená pro generální opravy nákladních aut (nakonec se stejně generální opravy zadávaly a každé středisko si samo dělalo střední opravy všech vozidel). Dokonce vznikl plán na nákup mobilní obalovny a finišeru, vybudování dílny na renovaci svislých dopravních značek, zřízení pěstitelské školky pro pěstování sazenic stromů a keřů pro výsadby na dálnici. (Na slovenském SSÚD Malacky využili pro tuto školku volné zelené plochy střediska, kde se o ně staral zahradník.) Postupně však ŘD Praha zjistilo, že při uplatnění uvedených návrhů je malé využití vlastních kapacit bez ekonomické návratnosti, jsou problémy s ekologií a pro všechny činnosti nelze zajistit dostatečný počet pracovníků. Možnost formálního přidělu pracovníků ministerstvem dopravy a reálné problémy s naplněním schváleného počtu dost ovlivňovaly uvedení koncepcí do praxe.

Po sloučení ŘD Praha, ŘS a krajských SIÚ do ŘSD se již v roce 1997 objevily studie zajištění liniové údržby rychlostních silnic pomocí SSÚD.



9

Koncepcí údržby existovalo více než pětileté. Během let se názory na údržbu různily od myšlenky „budeme si všechno dělat sami“ po „sami budeme jen zajišťovat pár činností a většinu budeme zadávat“. Řadu změn koncepce vyvolalo i ministerstvo či změna politických poměrů. Nikdy však nepřišla na řadu otázka, ač po tom oddělení provozu a údržby volalo, jaký vlastně má být standard údržby, tedy služba poskytovaná veřejnosti. To znamená, zda dosahovaný standard údržby a hospodaření s majetkem je nedostatečný, přiměřený, nebo nadprůměrný, zda státem přidělované prostředky jsou nízké, přiměřené, nebo vysoké a zda za přidělené prostředky je, či není možno dosáhnout lepšího výsledku (kvalita a výkon).

Historie koncepce údržby dálnic, personálního a mechanizačního vybavení středisek a jejich navrhování nebyla zatím podrobněji zpracována a vzhledem k rozsahu a zaměření knihy to není možné ani zde. Podívejme se proto alespoň na vznik některých prvních středisek údržby.

8 Původní podoba SSÚD 2 v roce 1992, vpravo dole přiléhá ke skladu soli tzv. kaplička. Byl to pohotovostní sklad soli a Tonacalu postavený v roce 1988, který se ale neosvědčil

9 Prostor před opravou na SSÚD 2 v roce 1992

## SSÚD 1 Mirošovice

Středisko se od počátku mělo nacházet u křižovatky v Mirošovicích na místě zařízení staveniště Dopravních staveb Olomouc. Původně tvořil projekt střediska součástí projektu stavby 005 Mirošovice–Šternov a ŘD Praha počítalo, že zařízení staveniště se využije i při stavbě střediska. Oproti původnímu projektu nastala později změna a místo zděných konstrukcí tvořil většinu objektů ocelový skelet. Součástí střediska se stalo osm rodinných domků typu TRUSTEEL.

Při uvedení prvního úseku do provozu 12. července 1971 se středisko nacházelo velmi rozestavěné a činnost započala v provizorních podmínkách. Administrativní budova několik let neměla omítku, dvůr při deštivém počasí připomínal spíše pole, kotelna zůstala původní ze zařízení staveniště a s nedostatečným výkonem. První československé středisko údržby dálnice vypadalo spíše jak továrna v pohraničí těsně po válce.

Sklad soli existoval na místě, kde je i dnes, měl ale menší rozlohu. Nosnou konstrukcí i v tomto případě dosti nesmyslně tvořil ocelový skelet a nosné profily po pár letech provozu pokrývala silná kůra rzi. Už v roce 1977 středisko sklad soli rekonstruovalo a zároveň zřídilo pomocný sklad, neboť stávající nestačil. Pro zachování provozu v zimě, kdy se často vypínal proud, si muselo upravit elektrický rozvod a vytvořit přípojný bod pro náhradní elektrickou centrálu. U vjezdu pracovníci usadili stavební buňku, čímž konečně měli solidní vrátnici. Na podzim nastal kritický nedostatek železničních vagonů a středisko kromě vlastní údržbové činnosti muselo dovážet Tonacal z Neštěmic po vlastní ose většinou v rámci přesčasové práce (2541 hodin). O úrovni pořádku na stavbách v té době svědčí i to, že při úklidu nové trasy dálnice před zprovozněním pracovníci střediska sebrali 6 tun železného šrotu.

Jelikož se v roce 1979 provizorní skládka soli stále nacházela pod širým nebem, pracovníci střediska postavili svépomocí nad touto skládkou přístřešek. Ještě v roce 1981 se středisko dostavovalo. Naštěstí v lednu toho roku dodavatel konečně zprovoznil novou kotelnu. Pracovníci ale ve svém volnu chodili do kotelny topit, aby zajistili plynulý chod střediska v zimním období.





11

Později došlo k úpravě dřevěné haly uprostřed dvora na druhý sklad soli. Teprve v roce 1983, tj. dvanáct let po zahájení provozu, se podařilo středisko dokončit. Zároveň začala akce rozšíření střediska, při které se měly doplnit či rekonstruovat další budovy. Rozšíření trvalo několik dalších let. Na místě původního skladu soli s ocelovým skeletem vznikl v roce 1991 nový, celodřevěný, ČSPH dostala střechu, vznikl i dolní areál v oku křižovatky na silnici I/3. Další úpravy přišly ve druhé polovině 90. let a pak ještě znovu na počátku století. Zcela zásadní rekonstrukce na SSÚD 1 ale probíhá tento a příští rok. Konečně dojde i k velké úpravě administrativní budovy, což je jeden z původních objektů zařízení staveniště Dopravních staveb Olomouc z roku 1967.

Po desítkách let provozu a několika dostavbách a rekonstrukcích tak snad konečně první středisko bude kompletní a na úrovni doby.

## SSÚD 2 Bernartice

Historie vzniku a výstavby střediska Bernartice je již více zpracována a můžeme se na ni podívat podrobněji. Popis poslouží i jako ukázka těžkostí při výstavbě ostatních středisek vzniklých do roku 1989, neboť v podstatě všude to bylo stejné.

Středisko se původně nazývalo Loket a mělo se rozkládat těsně vedle stejnojmenné křižovatky na místě, kde je dnes ČSPH. Bylo vyprojektováno v roce 1969 jako samostatná stavba nezávislá na stavbě 009 Soutice–Loket dálnice D 1. Středisko projektoval Vojenský projektový ústav Pardubice. S výstavbou se počítalo v letech 1972 až 1974, aby středisko již od počátku mohlo udržovat novou dálnici. Konstrukci budov měl tvořit ocelový skelet vyráběný a montovaný národním podnikem Rudné doly Jeseník. Společně se střediskem měly vzniknout tzv. pohotovostní byty pro pracovníky střediska a dálničního oddělení Veřejné bezpečnosti. Kdy došlo k přemístění střediska z Lokte do Bernartice, není jisté.

Stavba dálnice 009 začala v prosinci 1969, středisko do ní bylo později zařazeno. Dodání prováděcích projektů pro středisko však vážlo a jako obvykle v té době byl velký problém sehnat nejen dodavatele, ale i materiál, potřebné stroje a pracovníky. Vyším dodavatelem se staly Vojenské stavby Brno. Stavba střediska se rozdělila na etapy, aby došlo co nejdříve k postavení těch nejdůležitějších budov. V první etapě výstavby šlo o studené a temperované garáže, přeložku parovodu, a o panelovou vozovku.



12

11 Havárie skladu soli na ještě nedokončeném SSÚD 3 dne 26. ledna 1981

12 Pohled na SSÚD 3, DO policie Velký Beranov a rodinné domky střediska dne 10. května 2016

Projektant v roce 1976 předal projekty uvedených objektů vyššímu dodavateli v termínu a došlo i k zahájení přípravných prací. Do konce roku 1976 se ale podařilo jen zbudovat panelovou vozovku a přeložku parovodu.

Úsek dálnice Mirošovice–Hořice měl být uveden do provozu k 30. červnu 1977 a skládal se ze staveb 005 Mirošovice–Šternov, 006 Lohet–Hořice, 007 most Hvězdonice, 008 Šternov–Soutice, 009 Soutice–Lohet, 010 most přes Sedlický potok. Zejména stavba 008 se opožďovala a dodavatel střediska na ni přesunul část kapacit. Bylo jasné, že do června 1977 středisko nevznikne. Při projednávání sdruženého socialistického závazku dne 29. prosince 1976 dodavatel VS Brno oznámil, že dokončí studené a temperované garáže střediska do 1. listopadu 1977. Zároveň navrhl, že funkce SSÚD a údržba přílehlého úseku dálnice uvedeného do provozu k 30. červnu 1977 bude zajištěna z provizorních objektů zařízení staveniště. ŘD Praha na tuto nabídku přistoupilo.

V roce 1977 se projekt pohotovostních bytů pro zaměstnance tvořených domky OKAL dostal do skluzu, ale nakonec ho projektant dodal. Nadále se opožďovala výstavba vlastního střediska, neboť Vojenské stavby měly na stavbě malý počet pracovníků kvůli výpomoci na stavbě 008 Šternov–Soutice. Zpozdila se i výstavba studených a temperovaných garáží nutných pro zajištění údržby dálnice. Dodavatel navrhl posunout termín dokončení těchto objektů k 31. květnu 1978 a nabídl náhradní prostor pro umístění techniky SSÚD. Ředitelství dálnic nezbylo nic jiného než opět na toto řešení přistoupit. V první polovině roku 1977 tak dodavatel upravil mimo plán dva objekty zařízení staveniště a příslušné odstavné plochy pro potřeby provizorního umístění SSÚD a DO VB. Práce na dalších objektech ale nezačaly.

Veřejný provoz na úseku dálnice Mirošovice–Hořice začal 8. července 1977, tímto dnem oficiálně středisko začalo fungovat. Provozní úsek zajišťoval vznik vlastního SSÚD – musel sehnat pracovníky, vozidla a veškerý materiál pro údržbu dálnice. Zřízení SSÚD se ukázalo jako značně obtížné, neboť nebyly v dohodnutých termínech plněny základní požadavky na potřebné objekty, dodávky techniky a materiálů. Náborem se podařilo zajistit 31 pracovníků (9 THP, 21 dělníků, 1 POP), většinou však s nástupem ve třetím a čtvrtém kvartálu roku 1977. Proto při uvádění úseku do provozu muselo výrazně pomoci SSÚD 1. Teprve ke konci prosince 1977 uvolnil dodavatel pro SSÚD 2 zbylé potřebné objekty, došlo k převzetí posledních dopravních prostředků a bylo dovezeno po vlastní ose 800 tun Tonacalu pro zimní údržbu dálnice. S dovážkou Tonacalu vypomohlo svými vozidly SSÚD 3.

13 Původní teskobaráky zařízení staveniště Dopravních staveb Olomouc v Popůvkách. Na snímku z roku 1974 jsou již první dva baráky využívány SSÚD 4 a staví se provizorní oplocení

14 Provozní budova SSÚD 4 Popůvky v roce 1974



13



14



15

V teskobaráčích původních ubikací zařízení staveniště vznikly místnosti pro DO VB a SSÚD. Před baráky se nacházela panelová plocha pro šest nákladních a šest osobních aut střediska a osm osobních aut policie. Provizorní sklad soli tvořila nafukovací hala o velikosti 9×29 m z pogumované tkaniny, vyrobená podnikem Technolen Svitavy. Jednalo se o samostatná nafukovací žebra kruhového průřezu, která se vzepřela do výšky a konce se připevnila k zatlučeným kotevním kůlům. Vztyčená žebra pak překryla plachta. Vjezd měla hala jen na jedné straně, na druhé do ní vedl pásový dopravník soli. Urovnávání soli a Tonacalu vysypaného z pytlů bylo ruční.

### Vozidla a mechanismy na SSÚD 2 na konci roku 1977

vozidla	mechanismy
5 osobních aut a dodávek	1 nakladač
7 nákladních aut (2× valník, 3× sklápěč, 2× skříň)	2 přívěsy
1 pojízdná dílna	1 žací stroj ruční
1 kropička	7 středních radlic
4 sypače VSV 6	1 pásový dopravník
1 Unimog U80/406	2 sypače Weisser



16

V roce 1978 již projektant předal dodavateli projekty všech objektů střediska. Výstavba stále zaostávala v důsledku nízkého stavu pracovníků, nedostatku dopravních prostředků a strojů u dodavatele. Výrobce nestihl dodat konstrukce domů OKAL, aby mohly být smontovány ještě v roce 1978. Dodavatel tak předal k užívání jen objekty garáží, komunikací, přípojek, oplocení a přístřešku. Započala výstavba administrativní budovy. Celkově splnil dodavatel roční plán pouze na 45,3 %.

Ke konci roku 1978 pracovalo na SSÚD již 8 pracovníků THP, 26 dělníků a 1 pracovník POP. V Komplexním technicko-ekonomickém rozboru činnosti ŘD za rok 1978 je zdůrazněna pracovní morálka a obětavost pracovníků na provizorních střediscích údržby; středisko Bernartice totiž nebylo jediné, které zajišťovalo údržbu dálnice v nedokončeném areálu.

15 Stavba nafukovacího skladu soli v areálu SSÚD 4 Popůvky dne 12. října 1972. Nosná žebra jsou již nafouknuta, po vzepření budou pravé konce žebor připevněny ke kotevním kolíkům. V pozadí je hala opravní

16 Vjezd na SSÚD 4 Popůvky s budovou opravní v roce 1974

V průběhu roku 1979 zahájil dodavatel práce na hlavních objektech SSÚD. Šlo o kotelnu, administrativní budovu, sklad PHM, umývárnu vozidel, sklad soli a trafostanici. Osm domků OKAL pro zaměstnance bylo dokončeno, výrobce Rudné doly Jeseník však nedodal čtyři domky pro pracovníky dálničního oddělení Veřejné bezpečnosti. Zimní i letní údržbu dálnice středisko zajišťovalo z provizorních objektů i nově dokončených objektů teplých a studených garáží.

I v roce 1980 se v archívních dokumentech objevují stížnosti na neplnění plánu výstavby dodavatelem. V průměru chybělo na stavbě trvale 15 pracovníků. Ve čtvrtém kvartálu se to ještě zhoršilo nástupem branců na vojnu. Přes všechny obtíže ale dodavatel předal Ředitelství dálnic do užívání kotelnu, sklad soli, topný kanál, lapol včetně příjezdu a oplocení, venkovní vodovod, trafostanici s přípojkou, všechny domky OKAL a komunikaci k nim. Zbývalo dodat administrativní budovu, garáže osobních vozidel, dílny, rampu, sklad PHM a telefonní rozvody. Na konci roku mělo SSÚD celkem 9 pracovníků THP, 33 dělníků a 3 POP.

### Vozidla a mechanismy na SSÚD 2 v roce 1980

vozidla	mechanismy
4 osobní, terénní a dodávková auta	1 autograder
8 nákladních aut (3× valník, 3× sklápěč, 2× skříň)	3 nakladače
1 pojízdná dílna	1 stroj pro vodorovné značení Hofmann H33
1 autojeřáb	1 přívěs
1 fekál	1 žací stroj
2 kropičky	1 vibrační válec
5 sypačů VSV 6	7 středních radlic
1 samosběrný zametač IFA	1 šípový pluh SŠP 1000
2 Unimogy U80/406	2 pásové dopravníky
1 Barkas odtahový	2 sypače Weisser
	1 řezač spár

S dokončením výstavby střediska Ředitelství dálnic počítalo v prosinci 1981. Termín se dodavateli opět nepodařilo splnit. Sice předal do konce roku již 57 objektů střediska, dalších 27 ale nestihl. Navrhoval tak termín dokončení k 30. červnu 1982. Na středisku pracovalo na konci roku 1981 celkem 9 THP, 41 dělníků a 4 POP. V roce 1982 dodavatel dokončil SSÚD 2 do 31. prosince. Výstavba tak trvala 6 let. Zároveň s dokončením začalo ŘD připravovat jako doplnění střediska výstavbu další haly.

17 Skládání prázdných igelitových pytlů od Tonacalu u nafukovacího skladu soli v Popůvkách v roce 1974, pytle se následně páily

18 Provizorní sklad soli postavený svépomocí u nafukovacího skladu v Popůvkách v roce 1974



17



18



19

## SSÚD 3 Velký Beranov

Středisko Velký Beranov na tom bylo ze všech středisek nejhůře. Vzniklo v roce 1976 na zařízení staveniště Jestřabec mezi křižovatkou Velké Meziříčí – západ a městem Velké Meziříčí. Definitivní středisko u Velkého Beranova tvořilo součást stavby 014 A, 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. ŘD Praha dokonce muselo přikročit k původně neplánovaným úpravám a dostavbám areálu Jestřabec, aby se podařilo zajistit zimní údržbu. Právě úsek SSÚD 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. října 1986, jedenáct let po zahájení provozu v jeho úseku, bylo slavnostně uvedeno do provozu. Areál Jestřabec u křižovatký Velké Meziříčí – západ existuje v upravené podobě dodnes, i když již dávno patří jinému majiteli. V roce 1985 ho ŘD Praha převedlo na JZD Netín.



20

## SSÚD 4 Domašov

Středisko zahájilo provoz v provizorních objektech na zařízení staveniště v Popůvkách v roce 1972. Podél areálu existoval nájezd přímo na levou stranu dálnice. Pracovníci museli provést řadu úprav objektů a zřídit oplocení. Zařízení staveniště původně tvořily čtyři přízemní teskobaráky, středisko zřejmě využívalo jen dva. Velká montovaná ocelová hala fungovala jako opravna. Pro uskladnění soli posloužila nafukovací hala z podniku Technolen Svitavy umístěná mezi ocelovou halou a dálnicí. Jednalo se o stejný typ jako na SSÚD 2. Urovnávání soli a Tonacalu vysypaného z pytlů bylo ruční. V roce 1974 středisko u nafukovací haly svépomocí postavilo provizorní sklad pro posyp tvořený stěnami z betonových panelů, na nichž se nacházela ocelová montovaná konstrukce.

V zimě 1975/1976 se středisko přestěhovalo do značně nedokončeného areálu v Domašově, který byl dokončen až 31. prosince 1976.

19 Dvůr SSÚD 4 Domašov v roce 1992

20 Sklad Tonacalu SSÚD 4 v zimě 1993/94

## SSÚD 5 Kocourovec

Od počátku uvažovaná dálnice D 35 byla v roce 1993 ponížena na rychlostní silnici. V té době však již byla investičně připravena její stavba včetně areálu střediska údržby. Proto ŘD Praha středisko postavilo, ale nazvalo SSÚRS – středisko správy a údržby rychlostní silnice. Jednalo se o atypické řešení, žádné jiné SSÚRS nevzniklo. Středisko v Kocourovci však vždy bylo bráno jako běžné dálniční středisko. Teprve v roce 2016 po zpětném převedení R 35 do dálniční sítě se středisko přejmenovalo na SSÚD 5.

## SSÚD 6 Chrlice

Po odstěhování SSÚD 4 do Domašova zůstala část jeho pracovníků v Popůvkách jako kádr pro nové SSÚD Chrlice vzniklé v roce 1976. Středisko zůstalo v Popůvkách až do roku 1980, kdy se přestěhovalo do rozestavěného areálu v Chrlicích. Ten se podařilo plně dokončit v roce 1982. Areálu v Popůvkách se později ŘD Praha zbavilo, ale shodou náhod větší část areálu dodnes existuje. Můžeme tak najít dva z původních teskobaráků i halu opravy. Jen původní nájezd na dálnici už je přerušen protihlukovou stěnou.

Stejně jako u bernartického střediska i v Chrlicích se mělo jednat o SSÚD s rozšířenou působností. Vznikla četa pro vodorovné značení a následně i speciální sklad barev. V obrovské hale opravy měli další pracovníci provádět generální opravy nákladních aut, později z toho ale sešlo. Areál obsahuje i další budovy a místnosti, které už u moderních středisek nenajdeme.

## SSÚD 7 Podivín

Středisko Podivín mělo osud podobný ostatním. V provizorních podmínkách zahájilo provoz v polovině roku 1980, areál se podařilo dokončit v roce 1984.



21



21



22

## SSÚD 8 Rudná

Středisko se původně mělo nacházet u Bavoryně. Již v srpnu 1973 ale vzniklo souhrnné projektové řešení (SPŘ, dnešní stupeň projektu DSP) stavby 052 Praha–Vráž dálnice D 5 Praha–Rozvadov, jehož součástí tvořily objekty provizorního cestmistrovství umístěného na konci obce Rudná. Tehdy bylo všem jasné, že nelze zprovoznit osamocený úsek dálnice bez současného zahájení provozu alespoň provizorního střediska. Proto mělo středisko přízemní administrativní budovu složenou ze stavebních buněk a jen základní další budovy.

Vlastní provoz zahájilo středisko v souběhu s dokončovacími pracemi v areálu a na dálnici prakticky až v září 1982, tj. měsíc před zprovozněním trasy. Do konce roku se nepodařilo zprovoznit kotelnu, středisko nemělo žádnou zálohu mechanizace pro zimní období a řadu činností dělalo provizorně. Kvůli umístění na opačném konci Prahy se nemohlo spolehnout ani na případnou pomoc z Mirošovic.

Do července 1983 se podařilo dokončit kotelnu a zajistit sociální podmínky a hygienu pracovníků. Nebyla však naděje, že se do začátku zimy podaří zprovoznit halu opravy. Středisko zatím nemělo k dispozici dálnopis ani vysílačky, byl naprostý nedostatek pracovníků POP pro vrátníci, topení a výdej stravy. Kvůli nízkému stavu techniků se nedala zřídit zimní dispečerská služba.



23

V lednu 1984 panoval ohledně dokončenosti střediska v podstatě stejný stav. Administrativní budovu vytápěl stále jen jeden kotel, který navíc kvůli ohřevu vody musel běžet i v létě. Teplé garáže a oprava neměly funkční topení, dílny nebyly dokončeny, dálnopis a vysílačky stále nefungovaly. Při komplexní prověrce střediska provedené v listopadu dokonce bylo zjištěno, že vedoucí SSÚD kvůli fyzické a administrativní nedokončenosti porušuje některé bezpečnostní předpisy, aby vůbec zajistil chod střediska a údržby dálnice.

Již v roce 1983 padl u ŘD Praha nápad, že provizorní SSÚD se změní na trvalé a dojde k jeho dostavbě. Oddělení provozu a údržby s tím nesouhlasilo, obávalo se výrazné excentricity střediska vůči trase a též rizika, že středisko nakonec bude muset udržovat pražský silniční okruh. Podle názoru FMD ale údržba okruhu nehrozila a středisko se jako tzv. modifikované dostalo do koncepce údržby schválené poradou ministra. Tehdy logický závěr však v průběhu desítek let znamenal nutnost daleko větších nákladů spojených se stavbou a provozem střediska Rozvadov.

22 Dvůr SSÚD 6 v roce 1992, vlevo je hala opravy

23 Hala opravy původně určené pro generální opravy nákladních aut všech středisek v roce 1992

## SSÚD Rozvadov (původně SSÚD 30)

Středisko Rozvadov v žádné koncepci údržby nebylo zakresleno. Nešťastnou etapizací výstavby D 5 s nutností zajistit údržbu prvního úseku a následným rozhodnutím ponechat provizorní umístění střediska v Rudné jako definitivní stanoviště v Bavoryni spadlo pod stůl. Při ponechání střediska v Rudné a platnosti délky úseku pro jedno středisko 50 km se logicky musela další SSÚD na D 5 posunout. Ze střediska Kyšice u Ejpovic se stalo SSÚD Svojkovice, další středisko se z Boru u Tachova posunulo na křižovatku Ostrov.

Na začátku detailního projektování D 5 v úseku Sulkov–Rozvadov v roce 1992 nebo 1993 si oddělení provozu a údržby uvědomilo, že ze střediska Ostrov není možné zajistit zimní údržbu pohraničního úseku mezi Mlýncem a státní hranicí. Tam navíc leží nejvyšší bod dálnice D 5 s nadmořskou výškou 605 m. Provozní úsek měl v té době rozsáhlé zkušenosti s obtížnou zimní údržbou u Větrného Jeníkova na D 1, kde se nachází nejvyšší bod D 1 (a všech dálnic v ČR) s nadmořskou výškou přibližně 656 m. Proto provoz požádal investiční úsek o zřízení detašovaného pracoviště velmi blízko státní hranice. Mělo se jednat o jednoduchou garáž pro asi tři sypače, malou halu pro drobnou údržbu mechanizace, sklad soli a několik místností složených ze stavebních buněk pro technika a dělníky. Detašované pracoviště mělo podléhat SSÚD Ostrov.

Původní představy o malém detašovaném pracovišti ovšem začaly mizet při projektování dálničního hraničního přechodu Rozvadov–Waidhaus. Jeho přípravu a výstavbu sice zajišťovala Celní správa, ale po dohodě resortů dopravy a financí mělo zimní údržbu (a později i letní) údržbu celého rozsáhlého komplexu zajistit středisko Rozvadov. Při podrobnějších výpočtech pak oddělení provozu a údržby zjistilo, že zelené i zpevněné plochy areálu celnice mají rozlohu obdobnou jako zhruba deset kilometrů volné trasy. K dříve uvažované jedné sestavě sypačů jedoucích od Rozvadova k Mlýnci přibyla druhá sestava pro údržbu celnice, další vozidla a mechanismy pro letní údržbu a s tím logicky i dělníci, šatny pro ně, THP a další budovy a prostory. Výsledkem je středisko, které se v koncepcích od roku 1983 po vzoru SSÚD Rudná nazývalo „modifikované“ a s nímž se počítalo právě pro úseky dlouhé 25 až 30 km. Při poloviční délce udržovaného úseku oproti základní délce 50 km nelze totiž postavit středisko s polovičním počtem pracovníků a s poloviční výměrou budov a ploch.

24 Dvůr tehdy ještě provizorního SSÚD 8 na snímku ze dne 27. července 1983, za halou opravný je násyp dálnice D 5

25 Čerstvě dokončené SSÚD 30 Rozvadov v létě 1997



24



25



Po zprovoznění dálnice začalo středisko fungovat jako samostatná jednotka, teprve později se z něj stalo detašované pracoviště ostrovského střediska podle původního předpokladu.

Obdobným způsobem jako Rozvadov vzniklo středisko Petrovice. Zde se kromě složitě zimní údržby dálnice na náhorní planině Krušných hor s nadmořskou výškou až 620 m přidala i údržba blízkých tunelů Libouchec a Panenská. Kvůli obavě z nutného uzavření tunelů při poruše dispečinku v Řehlovicích nebo ovládacích kabelů vznikl v Petrovicích záložní dispečink. I zde tedy z původní představy oddělení provozu a údržby o malém detašovaném pracovišti vzniklo regulérní modifikované středisko, byť je označeno jako detašované pracoviště Řehlovic.

Velkou bolest všech starých středisek tvořilo vytápění garáží a opravny. Původně vytápěly tyto prostory parní kalorifery („sahary“). Jednalo se o zcela nedostatečné

26 Pohled na Ústřední sklad Bernartice (v pozadí) v létě 1992 ze dvora SSÚD 2. K původním teskobarákům zařízení staveniště přibýly vlevo v 80. letech nové budovy. Mezi střediskem a skladem původně procházela železniční trať z Trhového Štěpánova do Dolních Kralovic

topení, protože při každém otevření vrat teplo uniklo. Navíc vrata samotná provedená pouze z nosných ocelových profilů a tenkého plechu propouštěla mnoho tepla. Střediska si proto za vraty zřizovala ještě plachtové shrnovací závěsy, později potahovala vrata zevnitř vrstvou polystyrenu. I tak ale ve větších mrazech dosahovala teplota v opravně kolem 7 až 10 stupňů Celsia a pracovníci trpěli zimou. Jako velká vymoženost se v 90. letech ukázaly plynové topné hady se sálavým přenosem tepla umístěné pod stropem.

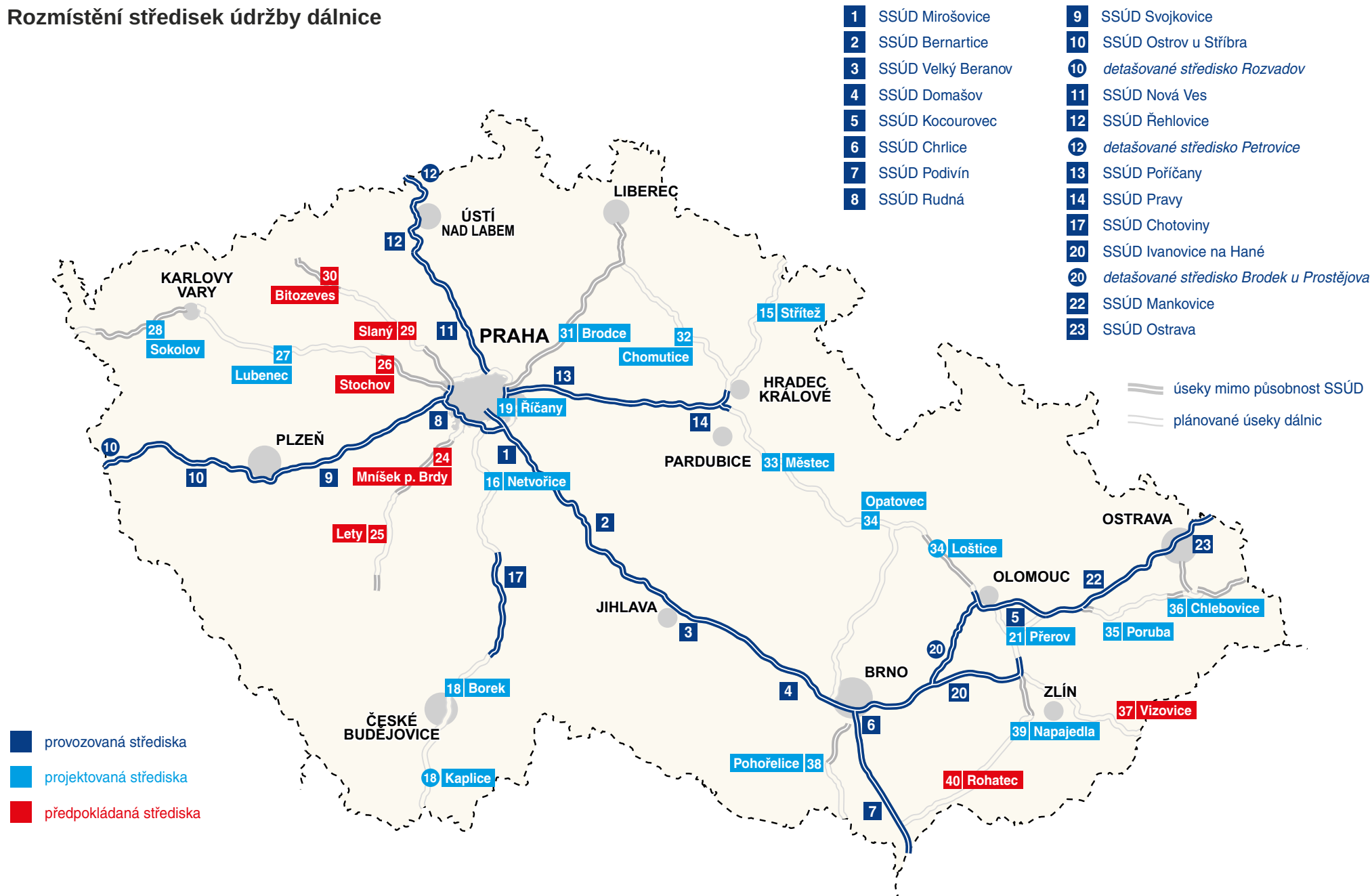
Nedílnou součástí většiny prvních středisek tvořily tzv. pohotovostní byty. Jednalo se o řadové rodinné montované domky s konstrukcí OKAL nebo TRUSTEEL určené jako služební byty pro pracovníky středisek a dálničních oddělení VB. U některého střediska existovalo osm domků (např. Mirošovice, Velký Beranov), někde osm pro ŘD a čtyři pro VB (např. Bernartice). U střediska Domašov se původně domky měly nacházet přímo u střediska, později došlo k jejich přemístění do obce Lesní Hluboké. Domky můžeme najít i u novějších středisek – Svojkovice, Ostrov, Nová Ves. Sloužily jako stabilizační prvek v rámci péče o zaměstnance. Vždyť právě nemožnost získání bytu byla u ŘD Praha, zejména u ústředí, uváděna jako faktor výrazně zvyšující fluktuaci. Po roce 1989 se ŘD a následně ŘSD domků zbavovalo a dnes jich má už jen několik.

## Ústřední sklad

V roce 1977 existovala již čtyři střediska údržby. Jejich pracovníci věnovali značnou část času shánění a nákupu různých dílů a materiálů. Proto měl být podle koncepce MTZ (materiálně-technické zásobování) nejpozději při počtu šesti středisek zřízen Ústřední sklad ŘD Praha. Ten měl zajistit racionalizaci skladového hospodářství pro všechna střediska – jednotnost nákupu, zmenšení nákupní, skladové a účetní agendy, udržování normativních zásob, využití výpočetní techniky při sledování stavu zásob, hospodárné plánování potřeb a vynakládání finančních prostředků.

Ústřední sklad vznikl v červnu 1979 provizorně na SSÚD Bernartice a byl začleněn do útvaru 43 MTZ (materiálně-technické zásobování). Původně měl být postaven u Jihlavy, ale z úsporných důvodů došlo k umístění v barácích bývalého zařízení staveniště. V březnu 1982 získalo ŘD územní rozhodnutí pro I. etapu skladu – skladovací halu. Sklad později zabral většinu bývalých teskobaráků stavebního dvora za SSÚD 2 a ještě došlo k přístavbě dalších budov. Po roce 1989 přestal mít sklad smysl. K jeho zrušení došlo v letech 1995 až 1996, kdy ŘD rozprodávalo desetitisíce různých větších i menších položek a nakonec i zařízení budov skladu. Po zbourání všech budov a následné rekultivaci celého prostoru na konci 90. let již sklad nic nepřipomíná.

# Rozmístění středisek údržby dálnice



## Přehled úseků dálnic v údržbě SSÚD

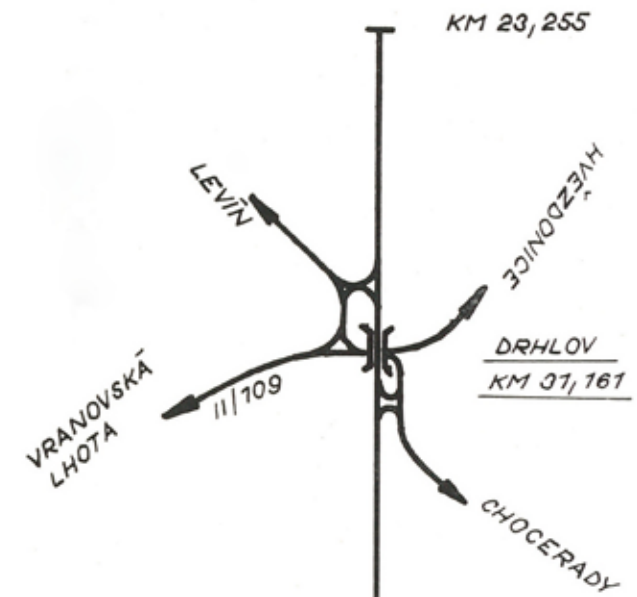
SSÚD	sídlo	trasa	úsek v majetkové správě a letní údržbě		celková délka (km)	rok zahájení činnosti
			km od-do	délka (km)		
1	Mirošovice	D 1	0,000–44,800	44,8	zatím 352,374	1971
2	Bernartice		44,800–93,900	49,1		1976
3	Velký Beranov		93,900–141,500	47,6		1976
4	Domašov		141,500–188,740	47,24		1972
6	Chrlice		188,740–218,840	30,1		1976
20	Ivanovice na Hané		218,840–272,218	53,378		2005
22	Mankovice		296,342–341,507	45,165		2010
23	Ostrava		341,507–376,498	34,991		2007
6	Chrlice	D 2	–0,400–11,315	11,715	60,871	1976
7	Podivín	D 2	11,315–60,471	49,156		1980
8	Rudná	D 5	0,000–28,500	28,5	150,989	1982
9	Svojkovice		28,500–80,000	51,5		1993
10	Ostrov (+ detašované pracoviště Rozvadov)		80,000–150,989	70,989		1997
11	Nová Ves	D 8	–2,248–48,277	50,525	94,456	1996
12	Řehlovice (+ detašované pracoviště Petrovice)		48,277–92,208	43,931		2006
13	Poříčany	D 11	–1,150–49,000	50,15	zatím 91,650	1984
14	Pravy		49,000–90,500	41,5		2006
17	Chotoviny	D 3	62,300–104,135	41,835	zatím 41,835	2013
1	Mirošovice	D 0	75,580–81,500	5,92	zatím 35,893	
8	Rudná		0,000–28,913 81,500–82,560	29,973		
13	Poříčany		58,892–62,647	3,755		zatím 3,755
14	Pravy	D 35	126,000–129,135	3,135	zatím 3,135	
5	Kocourovce		263,672–296,469	32,797		zatím 32,797
5	Kocourovce	D 46	34,008–39,000	4,992	39,000	
20	Ivanovice na Hané (detašované pracoviště Brodek)		0,000–34,008	34,008		
<b>Celkem</b>					<b>906,755</b>	

Stav k 20. září 2017



# Rozvoj dálniční sítě

## kapitola VI.



Uspořádání dálniční sítě v ČSSR bylo při vzniku Ředitelství dálnic dáno usnesením vlády č. 286 z 10. dubna 1963 o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací. Síť dálnic zahrnovala nejzatíženější tahy propojující dopravní, politická a hospodářská centra a oblasti republiky. Páteř celé dálniční sítě měla tvořit D 1 na trase Praha–Jihlava–Brno–Trenčín–Žilina–Prešov–Michalovce–státní hranice SSSR. Na ni navazovaly další dálnice, jejichž vedení vycházelo do značné míry ze sčítání dopravy v roce 1959 a také z tras silnic pro mezinárodní provoz.

## Dálniční síť ČSSR podle usnesení vlády z roku 1963

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
<b>celkem</b>		<b>1711 km</b>

U Prahy měl dálnice, silniční výpady z Prahy a zájmová území města i Středočeského kraje propojovat tzv. pražský silniční okruh. Základní komunikační síť Prahy měla mít městské rychlostní komunikace (magistrály), na něž by právě dálnice navazovaly. Jednalo se o:

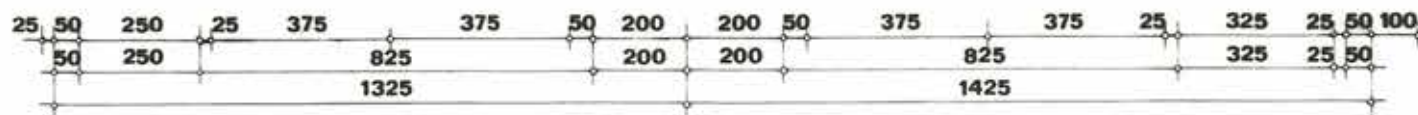
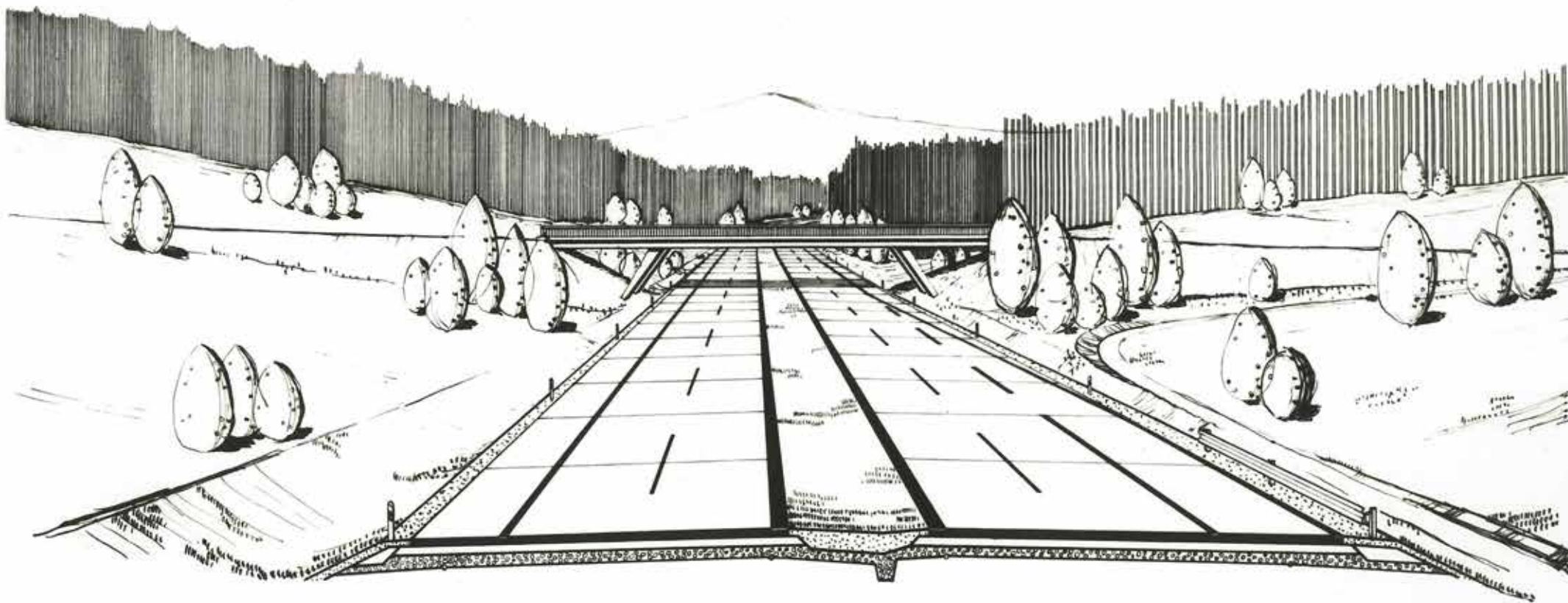
- D 1 na II. a III. severojižní magistrálu na jihovýchodě Prahy,
- D 5 na jižní tangentu v západní části Prahy,
- D 8 na II. a III. severojižní magistrálu na severu Prahy,
- D 11 na severní nebo jižní tangentu na východě (v roce 1970 ještě nebylo rozhodnuto).

Dálnice D 3 tehdy v seznamu nebyla, mělo se jednat jen o rychlostní silnici. Teprve v roce 1987 došlo k jejímu zařazení do dálniční sítě, avšak v roce 1997 zase vypadla. Znovu se na seznam dostala v roce 1999, ovšem zkrácená na úsek Praha–České Budějovice. Trasa od Budějovic ke státní hranici měla zůstat stále jako rychlostní silnice. V roce 2016 se to znovu změnilo a D 3 je součástí dálniční sítě od Prahy až po státní hranici.

Dálnice D 35 se na seznamu nacházela do roku 1993, kdy došlo k jejímu přearování na rychlostní silnici. Až v roce 2016 se její úsek Úlibice–Hradec Králové–Olomouc–Lipník nad Bečvou dostal zpět do dálniční sítě. Dálnice D 43 se mezi rychlostní silnice dostala již v roce 1987 a až v roce 2016 se vrátila do dálniční sítě.

Různých usnesení vlády, koncepcí ministerstva dopravy i ŘD Praha a později ŘSD ke změnám dálniční sítě, k prioritám výstavby, předpokládanému zahájení stavby vybraných úseků, financování a podobně bylo od roku 1963 opravdu mnoho. Jejich bližší popis by byl příliš obsáhlý a bez doplňujících map a tabulek málo srozumitelný. Dále uvedené tabulky a mapy proto ukazují jenom dosavadní výstavbu dálnic D 1, D 2, D 3, D 5, D 8, D 11, D 35, D 47 a celkový výhled dálniční sítě. Ostatní současné dálnice vznikly administrativním přearováním rychlostních silnic až v roce 2016 a jejich výstavba není popsána.

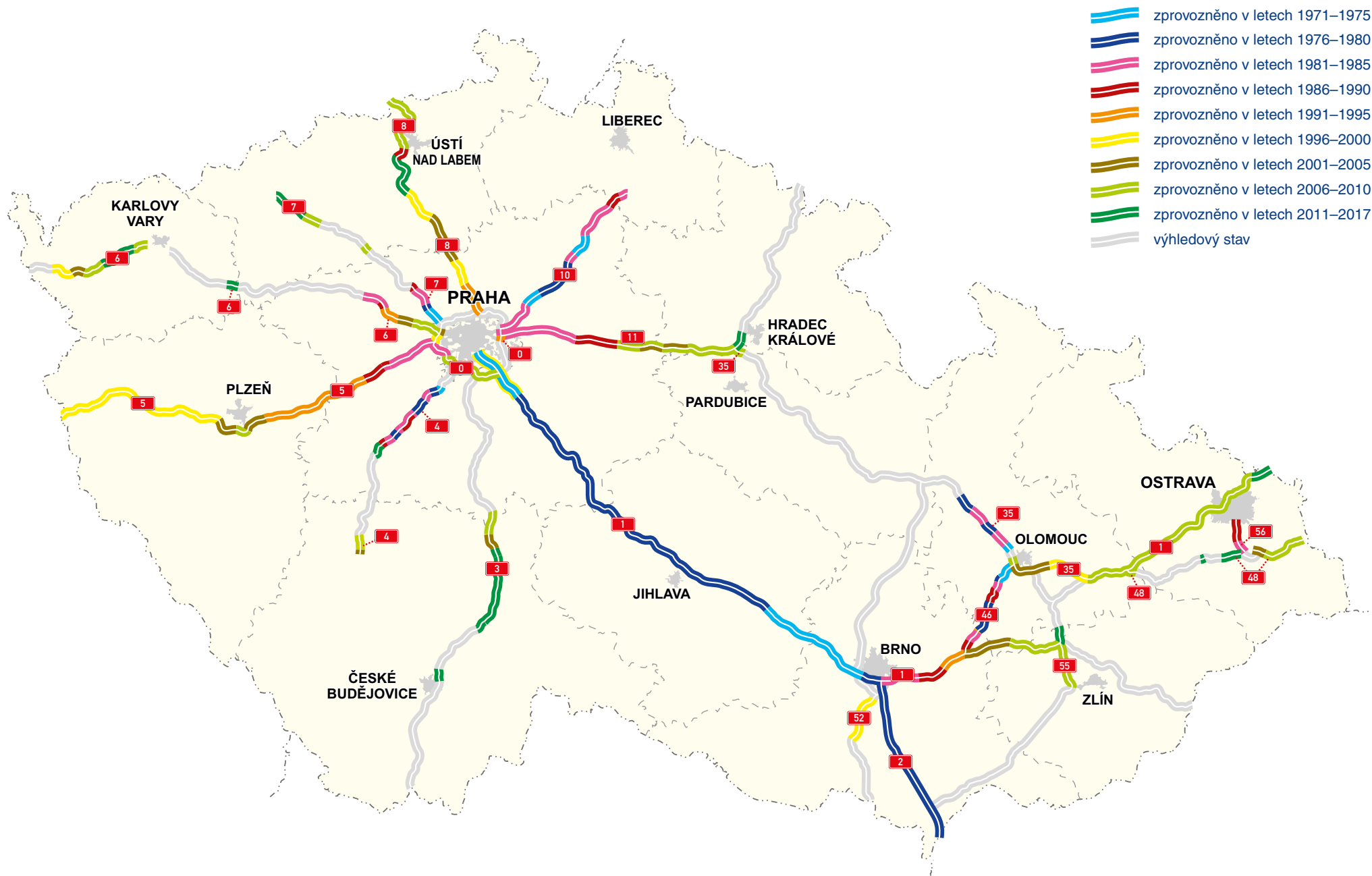




› D - 26,5 m

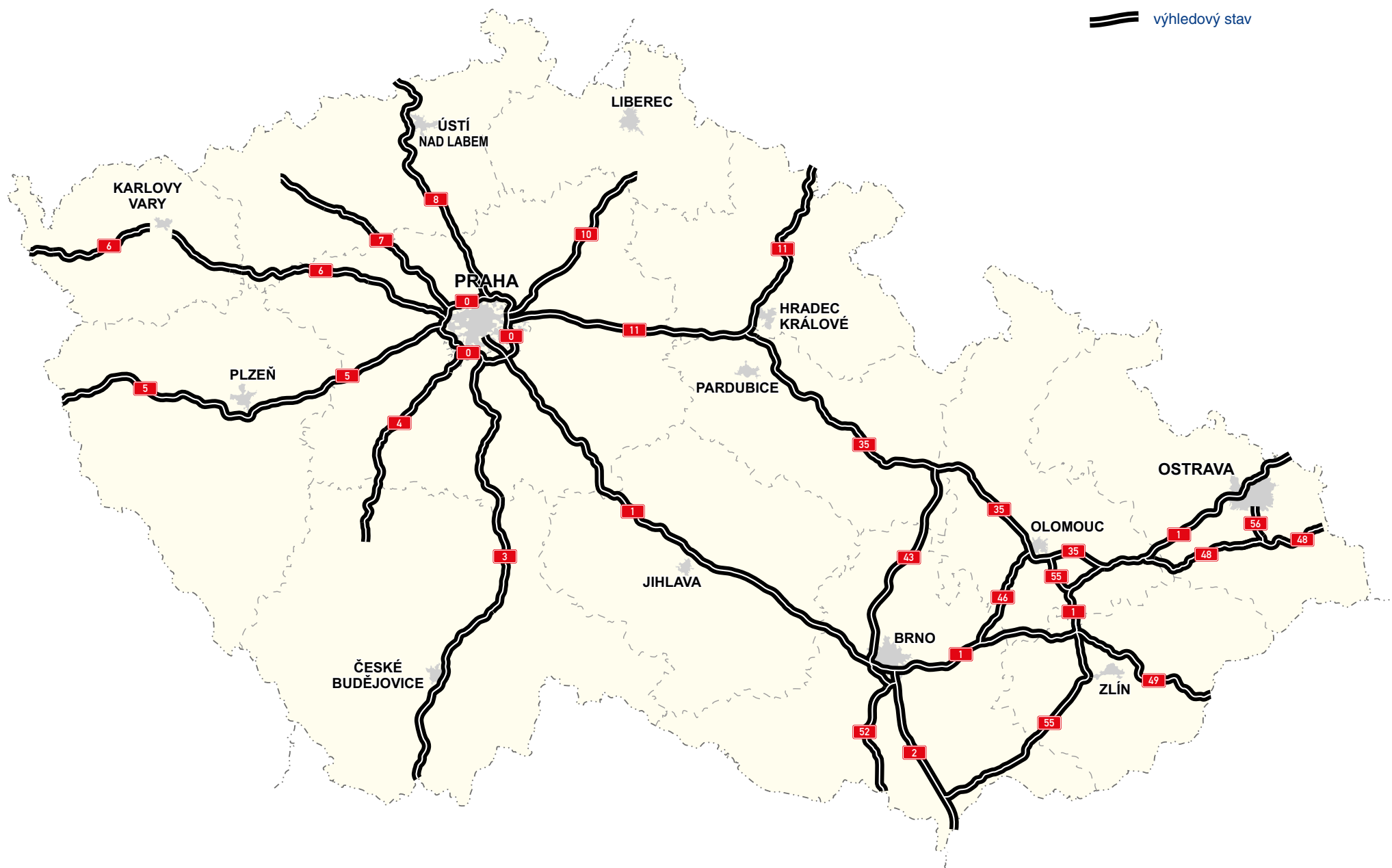
○ ZPEVNĚNÁ KRAJNICE    JÍZDNÍ PRUHY    STŘEDNÍ DÉLÍČÍ PÁS    JÍZDNÍ PRUHY    ZRYCHLOVACÍ PRUH

## Dálnice zprovozněné v letech 1971–2017

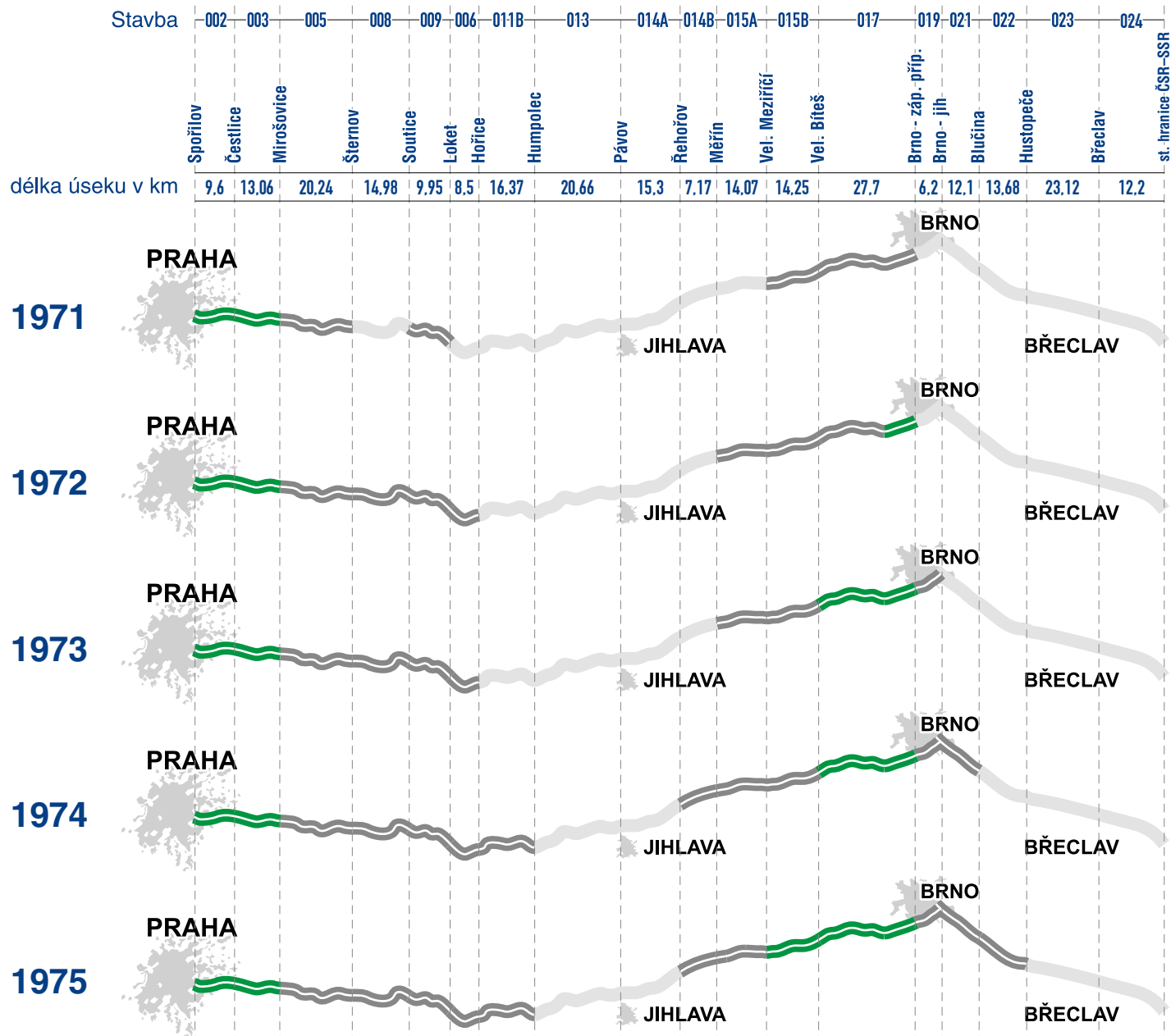


# Výhledový stav dálniční sítě

 výhledový stav

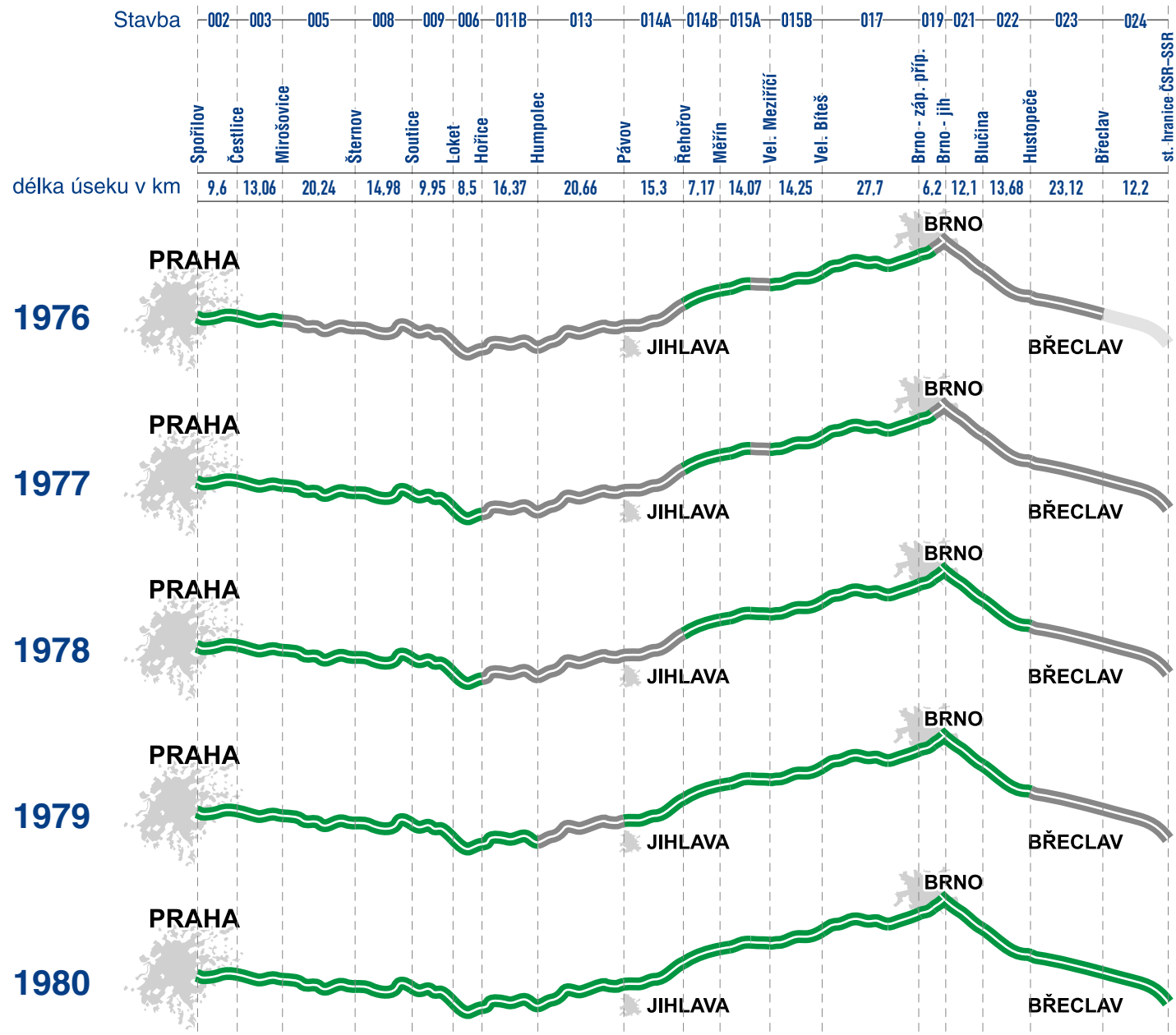


## Zprovoznění tahu Praha – Brno – hranice Slovenska





— rozestavěné úseky dálnice



## Stavby tahu Praha–Brno–Bratislava

trasa	stavba	úsek (dílní úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílního 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	přípojka Benešov		15,3	1967	16. 11. 1969 12. 7. 1971	není dálnice; Mrač–Benešov D 1 – Mrač
	005	Mirošovice–Šternov	21,255–41,494	20,239	12/1969	8. 7. 1977	
	007	most Hvězdovice	—	—	—	—	most převeden do stavby 005
	008	Šternov–Soutice	41,494–56,472	14,978	03/1972	8. 7. 1977 7. 11. 1977	L P
	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	8,52	07/1972	8. 7. 1977	
	011 A	most přes Želivku u Píště		—	06/1972	6. 5. 1979 6. 10. 1979	L P
	011 B	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
	014 A	Pávov–Řehořov	111,980–127,280	15,3	01/1976	22. 11. 1979 8. 11. 1980	112,579–127,28 111,98–112,579
	014 B	Řehořov–Měříň	127,280–134,454	7,174	03/1974	28. 10. 1976 22. 11. 1979	128,113–134,454 127,28–128,113

trasa	stavba	úsek (díličí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení díličího úseku uvedeného do provozu	
D 1	015 A	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	146,626–148,526 134,454–140,962 140,962–146,626	
	015 B	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	(144,006–144,526)	—	04/1972	28. 11. 1978		
	017	Velká Bíteš – Brno západní přivaděč (úseky Velká Bíteš – Kývalka a Kývalka – Brno západní přivaděč)	162,774–190,474	27,7 (19,0 + 8,7)	12. 4. 1969	6. 9. 1972 2. 11. 1973 28. 10. 1976	182,524–189,974 162,774–182,524 189,974–190,474	
	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	190,474–193,924 193,924–196,674	
	020	most přes ústřední nákladové nádraží Horní Heršpice	—	—	—	—	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 7. 12. 1979 8. 11. 1980	11,7–22,6 22,6–24,75 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	
024 A		řeka Morava – Kúty	60,700–65,189	4,489	05/1976	1. 8. 1978 07/1979	jeden pás druhý pás	
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		
027 A	přivaděč 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

## Další stavby na dálnici D 1 v České republice

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího 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 9. 9. 1983	203,834–210,558 L 200,058–210,558 P 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	
	47012.1	Tučapy–Vyškov	219,999–229,674	9,675	3. 5. 1989	20. 11. 1991	219,999–226,098
	47012.2					30. 7. 1992	226,098–229,674
	0133	Vyškov–Mořice	229,674–245,520	15,846	2002	24. 10. 2005	
	0134.1/I	Mořice–Kojetín, I. etapa	245,520–247,036	1,516	2004	24. 10. 2005	245,684–246,96
	0134.1/II	Mořice–Kojetín, II. etapa	247,036–253,636	6,6		16. 9. 2009	
	0134.2	Kojetín – Kroměříž-západ	253,636–257,636	4	05/2006	23. 9. 2008	
	0134.3	Kroměříž-západ – Kroměříž-východ	257,636–260,636	3	03/2005	23. 9. 2008	
	0135	Kroměříž-východ – Říkovice	260,636–271,929	11,293	12. 6. 2008	3. 12. 2010 11. 7. 2011	po MUK Hulín od MUK Hulín
	0136	Říkovice–Přerov	271,929–282,029	10,1	—	—	
	0137	Přerov – Lipník nad Bečvou	282,029–296,342	14,313	14. 7. 2015	—	

**OTEVŘENÍ DÁLNIČNÍHO ÚSEKU TUČAPY – PŘIVADĚČ VYŠKOV, 21.11. 1991**

**Otevření dálničního úseku D1 + D47 křižovatka VYŠKOV - KŘEČKOVICE  
a silnice I / 46 KŘEČKOVICE - PUSTIMĚŘ dne 30.7.1992**

## Stavby na dálnici D 47 (přeznačena na D 1)

trasa	stavba	úsek (díličí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	vedeno do provozu	poznámka/ staničení díličího úseku uvedeného do provozu
D 47 (D 1)	4704	Lipník nad Bečvou – Bělotín	296,342–311,730	15,388	12/2004	25. 11. 2008	
	4705	Bělotín – Hladké Životice	311,730–329,826	18,096	5/2006	25. 11. 2009 srpen 2010	P L
	4706	Hladké Životice – Bílovec	329,826–341,507	11,681	3/2006	25. 11. 2009	
	4707	Bílovec – Ostrava-Rudná	341,507–353,185	11,678	5/2004	6. 5. 2008	
	4708.1 4708.2/1 4708.2/2	Ostrava-Rudná – Hrušov	353,185–361,725	8,54	1999 (1. stavba) 10/2003 (2. stavba)	1. 12. 2007	
	47091.1	Hrušov–Bohumín, 1. stavba	361,725–366,185	4,46	04/2004	1. 12. 2007	
	47091.2	Hrušov–Bohumín, 2. stavba	366,185–370,385	4,2	08/2004	1. 12. 2007	
	47092	Bohumín–Věřňovice (státní hranice)	370,385–376,498	6,113	8. 4. 2008	30. 11. 2012	

## Stavby při rozšíření (zkapacitnění) D 1 Praha–Mirošovice

trasa	stavba	úsek (díličí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	vedeno do provozu	poznámka/ staničení díličího úseku uvedeného do provozu
D 1	1. etapa	Mirošovice–Všechromy	20,775–15,665	5,11	1. 4. 1996	11/1996	rozšíření trasy na 6 jízdních pruhů
	2. etapa	Všechromy–Jesenice	15,700–11,270	4,43	1. 4. 1997	1997	
	3. a 3A. etapa	Jesenice – hranice hl. m. Prahy	11,500–4,800	6,7	1. 4. 1998	1998	
	4. etapa	hranice hl. m. Prahy – Šeberov	4,800–1,900	2,9	1. 4. 1999	1999	
	5. etapa	Spořilov–Šeberov	0,000–2,500 vpravo	2,5	2005	2007	rozšíření pravé poloviny na 3 jízdní pruhy s krajnicí, stavba probíhala s přestávkou

## Stavby na dálnici D 3

trasa	stavba	úsek (dílní úseky)	kilometr (od-do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílního úseku uvedeného do provozu
D 3	0305/2	Nová Hospoda – Mezno	62,300–64,000	1,7	2007	17. 12. 2007	
	0306/1	Mezno–Chotoviny	64,000–70,800	6,8	2004	17. 12. 2007	
	0306/2-A	Chotoviny – Stoklasná Lhota	70,800–74,080	3,28	02/2002	7. 10. 2004	
	0306/2-B	Stoklasná Lhota – Čekanice	74,080–75,099	1,019	02/2002	7. 10. 2004	
	0306/2-C	most Čekanice (levý)	75,099–75,571	0,472	02/2003	20. 6. 2005	
	0306/2-D	Čekanice – stávající obchvat Tábora	75,571–76,107	0,536	10/2002	20. 6. 2005	
	0306	Čekanice–Měšice	75,630–79,530	3,9		1991	původně silniční obchvat
	0307 A	Tábor–Soběslav	79,400–95,420	16,02	2. 10. 2008	27. 6. 2013	
	0307 B	most přes rybník Koberný		0,575		27. 6. 2013	vloženo do 0307 A
	0307 C	most přes Černovický potok		0,765		27. 6. 2013	vloženo do 0307 A
	0308 A	Soběslav – Veselí nad Lužnicí	95,420–104,135	8,715	2. 10. 2008	27. 6. 2013	
	0308 B	most přes Lužnici	(101,407–102,470)	1,063		27. 6. 2013	vloženo do 0308 A
	0308 C	Veselí nad Lužnicí – Bošilec	104,135–109,260	5,125	7. 4. 2015	12. 10. 2017	
	0309/1	Bošilec–Ševětín	109,260–117,400	8,14	22. 9. 2015		
	0309/2	Ševětín–Borek	117,400–128,080	10,68	15. 3. 2017		
	0309/3	Borek–Úsilné (silnice I/34)	128,080–131,240	3,16	7. 4. 2015	27. 9. 2017	

DÁLNIČE - D 5 - PRAHA - LODĚNICE 20. 10. 1982 / SSŽ - ŘD

Dálnice D5 - Vráž - Bavoryně - 1.9.1986 / ŘD-SSŽ/

## Stavby na dálnici D 5

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího úseku uvedeného do provozu
D 5	0501	Praha–rondel	2,456				není dálnice
	0502	Praha–Vráž	0,0–13,4	13,4	22. 6. 1977	20. 10. 1982 21. 7. 1983 5. 12. 1983 16. 10. 1984	0,0–5,8 P + L 5,8–9,0 P 5,8–9,0 L 9,0–10,5 L 10,5–11,6 L 9,0–10,5 P 10,5–11,6 P 11,6–13,4 P + L
	0503 – I. etapa	Vráž–Beroun	13,4–19,7	6,3	03/1982	16. 10. 1984 4. 10. 1985 29. 8. 1986	13,4–14,65 14,65–17,1 P + L 17,1–19,7 L 17,1–19,7 P
	0503 – II. etapa	Beroun–Bavoryně	19,7–28,7	9,0	1985	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 29. 6. 1995 26. 10. 1995	48,0–50,238 P 48,0–50,238 L 41,815–48,0
	0507	Mýto–Svojkovice	50,238–56,071 ***)	5,833	10/1991	27. 10. 1993 1. 9. 1994	50,238–51,0 P 51,0–56,071 50,238–51,0 L
	0508	Svojkovice–Klabava	56,071–64,231	8,16	10/1990	27. 10. 1993	
	0509	Klabava–Ejpvovice	64,231–67,941	3,71	12/1993	26. 10. 1995	
	0510/I-A	Ejpvovice–Černice	67,941–76,500	8,559	12. 4. 2002	15. 12. 2003 31. 8. 2004	P L
	0510/III	most přes Úslavu	—	—	10/1996	1999	
	0510/I-B	Černice–Útušice	76,500–79,980	3,48	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		

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	vedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího úseku uvedeného do provozu
D 5	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	není investice ŘD
	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	

#### Poznámky:

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

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

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

## Stavby na dálnici D 8

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	vedeno 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	34,851–48,328	13,477	10/1996	26. 10. 1998 18. 6. 2001	35,676–48,328 34,851–48,328

trasa	stavba	úsek (dílčí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	vedeno do provozu	poznámka/ staničení dílčího úseku uvedeného do provozu
D 8	0804 B	most přes Ohři	—	—	07/1995	26. 10. 1998	
	0805 A	Lovosice–Řehlovice, trasa dálnice	48,277–64,690	16,413	10/2007	14. 5. 2012 17. 12. 2016	48,277–51,900 51,900–64,690
	0805 B	most Vchynice	49,550–49,870	—		14. 5. 2012	
	0805 C	most Opárno	53,180–53,520	—		17. 12. 2016	
	0805 D	most Dobkovičky	54,965–55,870	—		17. 12. 2016	
	0805 E	tunel Prackovice	58,280–58,550	—		17. 12. 2016	
	0805 F	tunel Radejčín	58,550–60,460	—		17. 12. 2016	
	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	13. 12. 2004	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	—	—	13. 12. 2004	21. 12. 2006	

## Stavby na dálnici D 11

trasa	stavba	úsek (díličí úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	uvedeno do provozu	poznámka/ staničení díličího 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 19. 10. 1985 2. 11. 1990	8,32–18,5 18,5–25,596 25,596–26,7
	1103/1	Třebestovice–Libice (část trasy)	26,700–35,300	8,6	04/1985	2. 11. 1990	
	1103/2	most přes Labe	—	—			
	1103/3	Třebestovice–Libice (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 27. 11. 2009 1. 11. 2011 21. 8. 2017	78,910–83,985 83,985–86,405 P 83,75–84,9 L 84,9–86,405 L 86,405–90,500
				*) 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
						09/2006	50,3–58,340 L 58,34–67,72 P

## Stavby na dálnici D 35

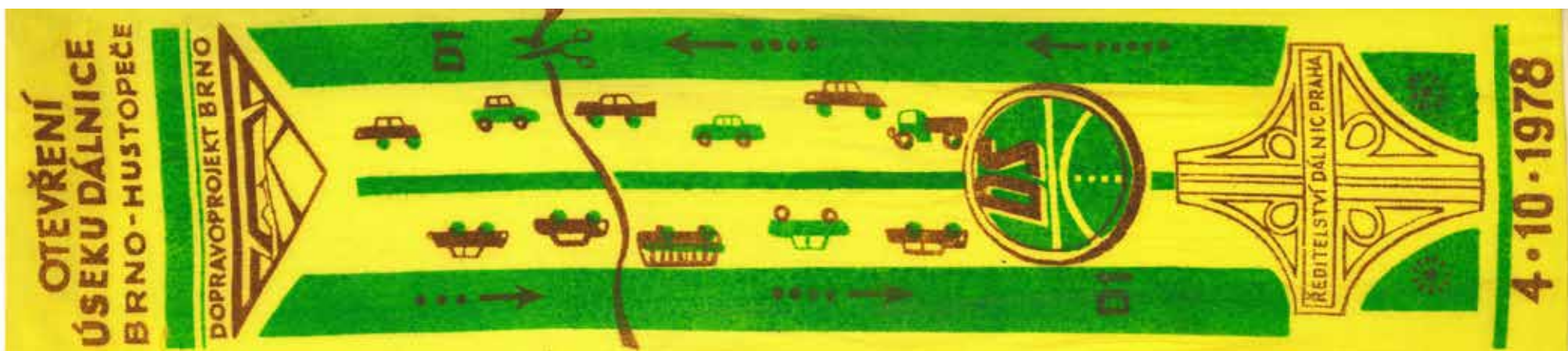
trasa	stavba	úsek (dílní úseky)	kilometr (od–do) provozního staničení	délka úseků (km)	zahájení stavby	vedeno do provozu	poznámka/ staničení dílního úseku vedeného do provozu
D 35	3508/1	Křelov–Slavonín	263,681–266,422	2,741	10/2004	11/2007	
	3509/1 3509/2	Slavonín–Přáslavice	266,422–281,072	14,65	12/1999	10/2003	
	3510	Přáslavice – Velký Újezd	281,072–289,122	8,05	06/1994	10/1997	
	3511	Velký Újezd – Lipník nad Bečvou	289,122–296,469	7,347	1996	1999	

Otevření I. úseku dálnice u Drna  
6.9.1972

Otevření úseku dálnice Velká Bíteš - Lhotka 6. 5. 1975

**DÁLNIČNICE D-I 8. 7. 1977 / ŘD - SSŽ - VS**

Otevření dálničního mostu Velká Meziříčí 20. 11. 1978



8. XI. 1980 · P - B - B

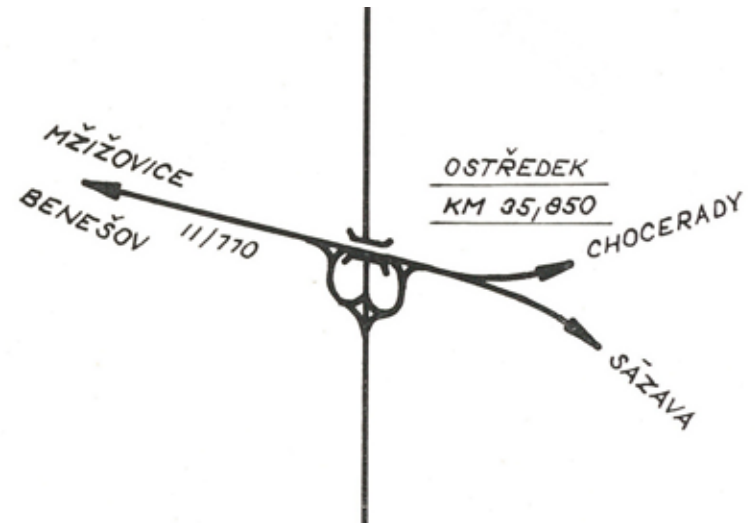
Dálnice D5 - Beroun východ - Beroun Km 19,7 - 4.10. 1985 / SSŽ - ŘD

DÁLNIČE D5 BEROUN - BAVORYNĚ  
SSŽ 29. 9. 1989 ŘD



# Letadla na dálnici

## kapitola VII.



Dálnice je pozemní komunikace určená motorovým vozidlům. Přesto se však po ní v ojedinělých případech pohybují letadla. Pokud si odmyslíme nadměrné přepravy celých malých letadel či různých částí rozmontovaných velkých letadel, která jsou převážena na podvalnicích tažených mohutnými tahači do muzeí a opraven, můžeme najít i případy, kdy dálnice slouží jako vzletová a přistávací dráha pro vojenská letadla.

První použití dálnic pro vzlety a přistání letadel je doloženo v Německu v době druhé světové války. Během studené války stavěla od konce 40. do konce 80. let vybrané úseky dálnic a silnic jako záložní vojenská letiště řada států, namátkou se jednalo o Švýcarsko, Švédsko, východní i západní Německo, Polsko, Sovětský svaz a také Československo. Tyto speciální úseky dálnic mají střední dělicí pás se stejnou konstrukcí jako vozovky na jízdnicích pásích a na něm lehce demontovatelná svodidla. Podél úseku nesmějí být žádné pevné překážky, na koncích jsou plochy sloužící jako stojánky letadel.

První úsek československé dálnice s funkcí záložního letiště vznikl na D 1 mezi křižovatkami Měříň a Velké Meziříčí-západ (km 136,826 a km 139,230). Vlastní vzletová a přistávací dráha se zpevněným středním dělicím pásem dálnice je dlouhá 2404 m, ale celková délka přímé trasy činí 3468 m. Pět set metrů od začátku dráhy se nachází vrchol nivelety, zpět k začátku má dráha podélný sklon 2,6 %, k Brnu je podélný sklon 0,55 %. Vnější okraje jízdnicích pásů s příčným sklonem 2 % mají pozvolný přechod do souběžných zelených pásů s příčným sklonem 4 %.

Celková šířka volné plochy je 45 m, a pokud započteme ještě další zelené souběžné pásy s příčným sklonem 1:7, dostaneme šířku 60 m. Letiště se nachází na původní stavbě dálnice 015 A, který se stavěl od července 1972. K uvedení úseku mezi Měříňem a Velkým Meziříčím-západ do provozu došlo 28. října 1976. Úsek určený pro letadla se u Ředitelství dálnic nazýval S-úsek (speciální úsek), vojáci spíše používali označení LÚD (letištní úsek dálnice).

Přibližně v km 136,9 je na levé straně dálnice odpočívka Stránecká Zhoř, v km 138,9 vpravo se nachází odpočívka Kochánov. Ty byly určeny jako stojánky letadel, proto na nich nemohlo být osvětlení a žádné větší budovy.

Vozovka jízdnicích pásů S-úseku včetně středního dělicího pásu je betonová s tloušťkou až 82 cm, zpevněné krajnice jsou obdobně jako na sousedních úsecích dálnice asfaltové, ale s tloušťkou až 87 cm. Stojánky-odpočívky mají také asfaltovou vozovku. Jízdnicí pásy původně oddělovala upravená svodidla NHKG umístěná v ose středního pásu – v úrovni vozovky se nacházely epoxidovou maltou zalité ocelové patní desky se závitovými otvory. Na ně se šroubovaly upravené svodidlové sloupky. Projektant i investor ale podcenili agresivitu chloridů používaných při zimní údržbě. Pod zpevněnou krajnicí umístili projektanti na obou stranách podélnou kanalizaci s pravidelně se opakujícími revizními šachtami. Během provozu docházelo k poklesu poklopů vůči okolnímu asfaltu, což vyvolávalo nutnost oprav.

Vojáci za pomoci zametače SSÚD 3 čistí poklopy kanalizačních šachet na krajnici



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

Zaplňování nerovností po pokleslých patních deskách demontovatelných svodidel ve středním pásu



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha



Označení prahu vzletové a přistávací dráhy na konci S-úseku kaseinovými barvami



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

Světelný maják instalovaný před začátkem dráhy v km 140,0 vlevo



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

Traktor se zametačem z SSÚD 3 naposledy čistí dráhu před začátkem létání



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

V roce 1979 začalo ministerstvo národní obrany plánovat vyzkoušení S-úseku pro starty a přistání letadel. ŘD Praha předalo letištní úsek armádě, která zde demonstrovala středová svodidla. O přesném termínu užívání dálnice armádou v tomto roce nejsou zprávy, není ani zřejmé, co vše zde armáda dělala. Zřejmě si ale vojáci při demontáži svodidel jenom blíže prohlédli vozovku a okolní prvky dálnice a zjistili, že bude nutno před zahájením létání provést výrazně větší opravy, než si představovali. Ředitelství dálnic také zpracovalo projekt dopravního značení objíždě trasy při použití letiště. Při demontáži svodidel se ukázalo, že řada šroubů spojujících sloupky svodidel a patní desky ve vozovce zarezla a při demontáži se šrouby přetrhly. Svodidla tak již nebylo možno namontovat zpět. Další problémy vyvstaly s kvalitou vozovky, zálivek spár a s kanalizačními poklopy, i když dálnice zde byla stará pouze tři roky.

Dne 18. dubna 1980 proběhlo jednání mezi armádou a ŘD Praha a prohlídka letištního úseku, výsledkem byla řada úkolů pro oba resorty. Vozovky mělo opravit SSÚD 3 ve spolupráci s DSO (Dopravními stavbami Olomouc). Jednalo se o opravy ulámaných nebo vydrolených podélných a příčných spár, drobných poruch desek, doplnění a výměnu zálivek spár atd.

Rozhodnutí o úplné uzavírce dálnice D 1 pro historicky první vojenský letecký výcvik na pozemní komunikaci v období od 8.00 hodin dne 19. září do 12.00 hodin dne 3. října 1980 podepsal ředitel odboru pozemních komunikací federálního ministerstva dopravy 21. července 1980. Uzavřen měl být úsek v km 119,170 až 140,996 vpravo a v km 133,796 až 140,996 vlevo. V té době ještě nebyla vybudována výjezdová větev na křižovatce Měříň vpravo, proto musela auta sjíždět již na křižovatce Velký Beranov.

Dne 11. září proběhlo další jednání mezi MNO – odborem 40, VÚ 5982 Hradec Králové (10. letecká armáda), VÚ 8673 Náměšť nad Oslavou (19. letištní prapor), VÚ 7499 Přerov (2. letecký stavební prapor) a ŘD Praha, kde SSÚD 3 dostalo další konkrétní úkoly týkající se nutných oprav dálnice, odstranění všech svislých dopravních značek včetně kilometrovníků, odstranění směrových sloupků, hlásek SOS a dalších prvků z trasy dálnice i odpočívek. MNO požadovalo, aby zpráva pro ČTK o uzavírce dálnice byla zdůvodněna „z provozních důvodů, resp. z technických důvodů“.

Majetková správa ŘD předala 19. září armádě S-úsek k dočasnému užívání. Mezi jinými vyššími důstojníky se přejímky zúčastnil i genmjr. Ing. Zdeněk Štorek, pozdější

Přistání MiG-21 MF přerovského 6. sbolp ve směru od Brna



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

Po přistání se přerovské MiG-21 MF otočily u stojánky Stránecká Zhoř, dojely zpět na druhý konec dráhy a nyní pojíždějí na stojánku Kochánov ke kontrole a doplnění paliva a munice. Blízko je tribuna pro generalitu a stanoviště řídicího létání



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

Řídicí létání pplk. Tutor na svém stanovišti u stojánky Kochánov



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

velitel 10. letecké armády. Vlastní vojenský provoz měl začít 20. září, v mezičase ještě SSÚD 3 spolu s vojáky dokončovalo úpravy, opravy a demontáže značek, směrových sloupků a vybavení odpočívky. Armáda měla po dobu uzavírky na dálnici a v přílehlém prostoru jenom samotnou techniku a strážce, vojáci se totiž ubytovali v blízkém Autokempu MěNV Velké Meziříčí. Podle dochovaných dokumentů vojenská správa od 19. do 29. září v kempu spotřebovala 660 kWh elektrické energie, muselo tam tedy bydlet poměrně velké množství vojáků.

Od 19. do 24. září vojáci letiště připravovali k použití. Především betonem z cementu MRVC (modifikovaný rychlovazný cement) nebo epoxidovou maltou zaplňovali prohlubně po pokleslých kotevních deskách svodidel a další dodatečně zjištěné nerovnosti. U žebrovaných poklopů kanalizačních šachet samosběrným zametačem SSÚD 3 vysáli nečistoty a prostor mezi žebry poklopů opět vyplnili betonem MRVC. Krátkoživotními kaseinovými barvami namalovali práh dráhy a další čáry a instalovali světelné navádění letadel. Autojeřábem osadili roll-stopy neboli záchytné zařízení letadel (ZZL). V tomto případě šlo zřejmě o typ TFF-72. Jedná se o dva stožáry, které se v případě příliš dlouhého doběhu letadla při přistávání zvednou a mezi nimi je napnutá síť. Při zachycení letadla se síť na lanech vedených přes stožáry popouští

stanovenou silou, tím se letadlo bez poškození zastaví. Roll-stopy se nacházely již v běžné trase dálnice v místech s travnatým středním dělicím pásem. Údajně se pro část jejich zařízení nacházely ve středním pásu předem připravené betonové šachty.

Vojáci na uzavřené dálnici mimo vlastní letiště, v polích podél dálnice a na stojánkách (odpočívkách) umístili a zamaskovali i množství dalších vozidel, mechanismů a stanišť – radary, stanoviště řídicího létání, prostory pro mechaniky letadel, zbrojnice, cisterny s PHM, startovací vozy, meteorologickou stanici, spojovací uzel a další. Pak s pomocí traktorového zametače SSÚD 3 celou plochu ještě jednou zametli.

Vlastní letecký provoz při letecko-taktickém cvičení na D 1 probíhal 24. a 25. září, některé prameny uvádějí 25. a 26. září. Celou akci řídil tehdejší velitel 10. letecké armády genpor. Jaroslav Matyáš. Jednalo se o výjimečnou akci sledovanou nejvyššími představiteli čs. armády a zúčastnili se i zástupci sovětské armády. Aby generalita mohla dobře sledovat přistání a vzlety letadel, vznikla u pravé odpočívky tribuna.

Po doplnění MiG-21 MF odjíždějí cisterny s palivem po dálnici směrem ke křižovatce Velké Meziříčí-západ; jejich stanoviště je na trase dálnice poblíž křižovatky



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

Přerovské MiG-21 MF startují směrem na Prahu



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

Stojánka Stránecká Zhoř s vyrovnanými pardubickými stíhačkami MiG-21 MF/MA; u výjezdu na stojánku je na hlavní trase namalován práh vzletové a přistávací dráhy



Zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

## Prvního létání na dálnici v roce 1980 se zúčastnila:

- letka 6. sbolp Přerov (VÚ 3842) s 12 kusy MiG-21 MF (doložena jsou trupová čísla 7713, 7715, 8209, 7711?, 9409),
- letka 4. slp Pardubice (VÚ 8021) s 12 kusy MiG-21 MF/MA,
- letka 28. sbolp Čáslav (VÚ 1115) se 4 kusy MiG-23 BN; letadla měla trupová čísla 9139 (dodáno 1978), 1080, 9545, 9550 (všechna tři dodána 1979) a pilotovali je mjr. Hřebačka, mjr. Novák, mjr. Kytler a kpt. Král,
- jako značkový nepřítel létalo 26 letadel Su-7 – jedna letka 20. sbolp Náměšť nad Oslavou (VÚ 8010) a letadla druhé a třetí letky 28. sbolp Čáslav, která imitovala letecký úder na dálnici (bez přistání).

*Poznámka: slp – stíhací letecký pluk; sbolp – stíhací bombardovací letecký pluk; bilp – bitevní letecký pluk; spárka – dvoumístný cvičný letoun*

Kontroly letadel po přistání a doplnění palivem a výzbrojí probíhaly na obou stojánkách – odpočívkách. Pojízdna věž na automobilu Praga V3S pro řídicího létání se

nacházela u pravé odpočívky poblíž tribuny pro generalitu. Některá jednotlivá letadla a dvojice ještě provedly „letmé přistání“ na dálnici. Údajně se betonu dálnice dotkla bez přistání i spárka Su-22UM 3K.

Během leteckého provozu podle pamětníků došlo k většímu počtu dopravních nehod na souběžné silnici II/602, kam byl převeden provoz z dálnice. Řidiči si nemohli nechat ujít pohled na letadla startující a přistávající v těsné blízkosti. Ačkoliv FMD povolilo uzavírku dálnice až do 3. října, vojáci předali dálnici zpět ŘD Praha již 29. září. SSÚD 3 znovu osadilo značky a demontované zařízení odpočívek a 30. září došlo k obnovení dálničního provozu. Při zpětném předání dálnice při rozhovoru s pracovníky ŘD Praha se vojáci údajně divili, kdo připustil umístění letiště v oblasti s tolika rybníky a tím pádem i s množstvím ptáků. Báli se střetu letadla s většími ptáky, které může mít fatální následky. Také si stěžovali, že od Prahy je začátek letiště těžko k nalezení, neboť v krajině nejsou orientační body. Ve směru od Brna to bylo dobré, neboť blízkost letiště ukazovalo město Velké Meziříčí a věž kostela byla téměř v ose dráhy.

Při leteckém cvičení na dálnici natočil Čs. armádní film propagační a instruktážní dokument „Dálnice“, z něhož jsou převzaty i zde zveřejněné snímky. K odtajnění filmu došlo teprve v 90. letech.

Přistávající čáslavský MiG-23 BN ve směru od Brna



MiG-23 BN pojíždí od pražského konce dráhy ke stojánce Kochánov



Letištní úsek dálnice D 1 vojenské letectvo znovu využilo v roce 1982. První jednání v onom roce proběhlo na SSÚD 3 dne 7. dubna. V té době středisko odstraňovalo závady na vozovce dálnice. Kromě toho záznam uvádí poškozené odvodňovací žlaby, vozovku na mostě, pokleslé poklopy na šachtách kanalizace, chybějící zálivky spár a další vady. Pro zkrácení uzavírky D 1 o 14 km (z km 119,1 do km 133,4) muselo ŘD urychleně zajistit projekt a provést trvalou úpravu propojení výjezdové a nájezdové větve na křižovatce Měřín vlevo i s příslušným dopravním značením. K tomuto účelu armáda přidělila na jeden týden výpomoc 10 vojáků, křižovatka musela být upravena do konce srpna.

Uzavírku dálnice od km 133,4 do km 140,9 ve dnech 24. září až 2. října za účelem „uskutečnění vojenského výcviku na LÚD“ FMD povolilo 13. července. Dne 1. září ještě armáda zkontrolovala provedení všech nutných oprav vozovky, odpočívky a okolního terénu, kterých i tentokrát bylo dost. Dne 24. září skutečně ŘD Praha předalo dálnici zástupcům 10. letecké armády a 19. letištního praporu a souhlasilo s provedením dočasného vodorovného značení a s budováním provizorních zařízení v ochranném pásmu dálnice pro potřeby vojenského provozu. Zpětné předání pro dálniční provoz proběhlo 2. října 1982.

Piloti čáslavských MiG-23 BN mjr. Hřebečka, mjr. Novák, mjr. Kytler a kpt. Král využívají vybavení dálniční odpočívky při odpočinku během doplňování paliva do letadel



zdroj: Vojenský historický ústav, Praha

Je zajímavé, že se nepodařilo dohledat vůbec žádný údaj o přistáních letadel na dálnici v tomto roce. O počtech a typech letadel a jejich domovských útvarech a o konkrétním využití letiště v roce 1982 se tak můžeme jen dohadovat.

Poslední podrobnější údaje o využití D 1 vojenským letectvem jsou z roku 1985. Již v lednu armáda požádala FMD o uzavírku dálnice pro její opravu před leteckým cvičením. Odbor 40 MNO svolal na 18. dubna jarní prohlídku „LÚD Měřín“, jejímž cílem bylo stanovit rozsah plánované střední opravy dálnice. Společně se zástupci 10. letecké armády z Hradce Králové (VÚ 5982) se měl zúčastnit i zástupce 19. letištního praporu z vojenského letiště Náměšť nad Oslavou (VÚ 8673), odboru pozemních komunikací FMD a ŘD Praha. Účastníci prohlídky zjistili, že letištní úsek je v tak špatném stavu, že snižuje bezpečnost létání a je nutno ho opravit. Jednalo se o stovky ulámaných hran na příčných a podélných spárách, stovky ulámaných rohů desek vozovky, výtluky, vystouplé zálivky, praskliny, místní nerovnosti, porušené žlaby odvodnění, nerovnosti přilehlé travnaté plochy a 1850 m<sup>2</sup> koroze povrchu vozovky.

Pokusné přistání prototypu L-39 na silnici I/10 u Čtyř kamenů dne 23. srpna 1973



L-39 v přestávce mezi přistáním a vzletem ve stínu pod nadjezdem na křižovatce Čtyři kameny



Opravu měla společně zajistit armáda a SSÚD 3, které bylo zároveň garantem opravy. SSÚD mělo vyčlenit pro opravu 10 až 12 pracovníků, vozidla, mechanismy a nářadí, zeminu pro dosypání trávníku u hrany vozovky, žlabovky, vložky do spár a asfaltový postřik ARP 30. Zálivky spár měl provést DRUDOP Bratislava, které v té době běžně zálivky na CB vozovkách na dálnici dělal. Vojenský útvar 8673 měl dodat asi 30 vojáků a další mechanismy a nářadí a hlavně MRVC – modifikovaný rychlovazný cement pro opravy. Oprava v km 136,6 až 139,1 proběhla na levém pásu od 22. do 30. července a na pravém pásu od 31. července do 3. srpna 1985. Po dobu opravy veřejný provoz jezdil obousměrně na opačném pásu.

Dne 5. září proběhlo jednání o uzavírce dálnice od km 133,4 do km 140,9 pro letecký provoz v době od 21. do 28. září. Značení uzavírky a související objížďky se mělo provést podle projektu z roku 1982, ale zástupce VÚ 8673 si ještě vyžádal na okolních silnicích vyznačení zákazu zastavení, zákazu fotografování a zvýšení dohledu dálniční policií. Povolení uzavírky vydalo FMD 9. září, značení uzavírky provedlo SSÚD 3. Armáda dokonce uzavírku o den zkrátila a dálnici předala zpět ŘD Praha již 27. září 1985.

Zleva mechanik z oddělení vývoje Jiří Pospíšil, zkušební pilot Juraj Šouc, technik letové zkušebny František Vacín, technik letové zkušebny Ladislav Hrabánek, všichni z podniku Aero Vodochody



Zleva zkušební pilot Aero Vodochody Juraj Šouc, hlavní konstruktér Aero Vodochody Jan Vlček, por. Karel Troníček z Dopravního inspektorátu Správy VB Praha, vedoucí letové zkušebny Aero Vodochody Zábojník



Příprava L-39 ke vzletu



## Letecko-taktického cvičení v roce 1985 na dálnici D 1 se zúčastnila letadla:

- celkem 8 strojů MiG-23 BN z 28. sbolp Čáslav (doložena jsou trupová čísla 1080, 1083, 9545, 9814, 9861, 9862),
- několik Su-25 K z 30. bilp Pardubice (VÚ 1562),
- několik MiG-23 MF z 11. slp Žatec (VÚ 1610),
- několik MiG-23 ML z 1. slp České Budějovice (VÚ 8514).

Lze najít i údaj o přistání AN-26 z 11. slp pro pozemní personál.

Z popisu příprav dálnice pro letecký provoz a nutných oprav před každým popsaným leteckým cvičením jsou zřejmé dvě věci. Zaprvé přechod z dálničního provozu na letištní trvá v mírovém stavu několik dní. Letadla sice mohou přistát na dálnici velmi krátce po jejím uzavření, avšak pokud se má jednat o bezpečný letecký provoz se zabezpečením, má proběhnout kontrola letadel, naplnění pali-

vem a municí a letadla mají zase vzlétnout, je nutné přivést a instalovat množství techniky. A to ještě řadu činností při uzavírce a přípravě zajišťovalo SSÚD 3 svými pracovníky i technikou.

Zadruhé je pak překvapující, kolik závad na vozovce, krajnicích a přilehlém terénu S-úseku musela armáda a hlavně SSÚD 3 odstranit před každým cvičením. Vždyť ke zprovoznění S-úseku došlo v říjnu 1976 a již v dubnu 1980 nebyla dálnice dle záznamů z jednání způsobilá pro bezpečný letecký provoz. V letech 1982 a 1985 se to opakovalo.

Speciálně upravená svodidla poškozená kvůli špatnému konstrukčnímu řešení při demontáži v roce 1979 již nemohla být znovu osazena. ŘD Praha sice mělo úkol vyřešit nový typ demontovatelných svodidel, ale nikdy k tomu nedošlo. Oba jízdni pásy tak mnoho let oddělovaly pouze směrovací desky s reflexní fólií Triflex osazené po několika desítkách metrů na stojany svařené z trubek. Při zvýšení provozu v 80. letech a na počátku 90. let docházelo na takto dlouhém úseku s velmi snadným přejetím do protisměru k nehodám, někdy i s tragickými následky. Až po zavedení betonových svodidel typu New Jersey v první polovině 90. let mohlo ŘD tímto způsobem uzavřít střední dělicí pás.

Obě stojánky-odpočívky, Stránecká Zhoř a Kochánov, již nemají původní podobu s širokým travnatým pásem mezi plochou odpočívky a dálnicí. V 90. letech došlo k jejich přestavbě, aby se tam vešlo podstatně více vozidel. Na odpočívce Stránecká Zhoř vyrostl motel s motorestem, na odpočívce Kochánov občerstvení a čerpací stanice pohonných hmot.

V loňském a letošním roce probíhá modernizace úseku 18 dálnice D 1 mezi křižovatkami Měřín a Velké Meziříčí-západ. Součástí opravy je i kompletní oprava S-úseku, neboť při přípravě akce trvalo ministerstvo obrany na jeho zachování. Snad se jednou dočkáme dalšího leteckého cvičení na dálnici.

Vzlet L-39 ze silnice I/10



Příslušníci Dopravní služby okresů Praha-východ a Mladá Boleslav a DI Správy VB Praha, kteří zajišťovali zastavení a vedení dopravy pro přistání L-39 na silnici I/10 v roce 1973; zcela vpravo Ing. Pavel Havránek, pozdější dlouholetý pracovník provozního úseku ŘD Praha a ŘSD



Na dálnicích uvažovala armáda i s dalšími S-úseky. Výstavba dálnic se však opožďovala a po roce 1989 již žádný speciální úsek nevznikl. Nejdále pokročila příprava na D 5, kde se záložní letiště mělo nacházet na stavbě 0508 mezi křižovatkami Svojkovice a Rokycany, poblíž travnatého letiště Svazarmu. Proto tam trasa dálnice vede v délce asi 2,5 km v přímé a nacházejí se na ní odpočívky Svojkovice a Rokycany, které měly původně sloužit jako stojánky letadel. I zde měl být střední dělicí pás dálnice zpevněný. Výstavba stavby 0508 začala až na podzim roku 1990. ŘD Praha chtělo, aby se resort obrany podílel na nákladech souvisejících se stavbou S-úseku. Nakonec ministerstvo národní obrany souhlasilo se zrušením letiště a na odpočívkách po zprovoznění stavby 0508 v roce 1993 mohly vzniknout budovy ČSPH a občerstvení.

Na současné dálniční síti existuje ještě jeden úsek uzpůsobený jako záložní letiště. Nachází se na D 46 (původní I/46) u starého vojenského a svazarmovského letiště Vyškov. Letiště s travnatou vzletovou a přistávací dráhou zřídila armáda už v roce 1936. Při výstavbě nové směrově rozdělené čtyřpruhové silnice I/46 v 80. letech letištní dráha překážela silnici a uvažovalo se o jejím zrušení. Nakonec došlo k posunutí a ke zkrácení dráhy, která je nyní v těsném souběhu s S-úsekem zprovozněným v roce 1989. Ten má betonovou vozovku a na koncích dvě betonové stojánky, které se nacházejí v ose travnaté dráhy. Proto na nich nelze zřídit odpočívky ani jiná obslužná zařízení. Z tohoto S-úseku letadla dosud nelétala.

Cvičná přistání a vzlety vojenských letadel na D 1 mezi Měřínem a Velkým Meziříčím byly sice první na úseku dálnice k tomu uzpůsobeném a od začátku plánovaném, ale nejednalo se o první přistání a vzlet letadla na pozemní komunikaci u nás. V roce 1973 chtěla letecká továrna Aero Vodochody vystavit na XV. mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně svůj nový typ letadla L-39. Mělo se jednat o první představení letadla veřejnosti z důvodů obchodních i propagačních. Vznikly ale potíže s dopravou letadla na brněnské výstaviště. Možností se nabízelo několik – přelet na brněnské letiště, přeprava v kontejneru po silnici či vlakem nebo přelet z továrního letiště Vodochody a přistání na brněnské dálnici.

Na první pohled nejjednodušší varianta přistání na brněnském letišti ztroskotala na nutnosti dalšího přesunu městem. V té době spojovaly výstaviště a letiště v Brně úzké ulice s hustým provozem. Přetah letadla ulicemi by si vyžádal drahé úpravy, například demolici některých tramvajových refýží, odstranění svislých značek a podobně. Rozpětí křidel letadla přes 9 m, délka 12 m a výška 4,75 m prostě představovaly pro tehdejší vnitřní Brno problém a celá akce se ukázala jako příliš riskantní. Přeprava rozebraného letadla do Brna také nevyhovovala. Při demontáži a opětné montáži hrozilo poškození vrchního laku a nikdo nechtěl ukazovat nový typ letadla odřený.

Pilot Juraj Šouc při ukázce akrobacie s letadlem L-39 před přistáním na silnici I/23 dne 1. září 1973



Přistání L-39 na silnici I/23



Nakonec zvítězila varianta přistání na dálnici u Brna. V té době už byla v provozu nejen dálnice mezi křižovatkami Kývalka a Brno-západ, ale i krátký kus směrově rozdělené silnice I/23 u Kývalky a dálniční přivaděč od D 1 k Novému Lískovci. A z Nového Lískovce už to byl na výstaviště jenom kousek.

Přistání na dálnici se ovšem muselo nacvičit. Do té doby u nás na takové dráze ještě nikdo s proudovým letounem přistát nezkoušel. Proto se 23. srpna 1973 dopoledne uskutečnilo zkušební přistání a vzlet L-39 na silnici I/10 v prostoru Čtyři kameny. Jednalo se o směrově rozdělenou čtyřpruhovou silnici, ale obdobně jako na dálnici v té době ještě bez svodidel ve středním dělicím pásu. Zkouška proběhla s druhým továrním prototypem L-39, který byl zároveň prvním létajícím (trupové číslo 3902). Letadlo pilotoval zkušený tovární pilot Juraj Šouc, který s letadlem bez problémů přistál a zase vzlétl.

Dopravní zabezpečení celé akce mělo na starosti 3. samostatné oddělení Dopravního inspektorátu Správy VB Praha. V té době se po předmětném úseku silnice I/10 jezdilo již po obou polovinách. Pro přistání a vzlet vždy policie uzavřela celou silnici. Letadlo využívalo pravou polovinu. Během přestávek jezdila auta obousměrně po levé polovině.

Pojíždění letadla po přistání po silnici I/23 směrem od křižovatky s II/394 u Tetčic ke křižovatce Kývalka



Po úspěšném vyzkoušení přistání na silnici I/10 již nic nebránilo přistání u Brna. Pro přistání se ukázal jako nejvhodnější asi 700 m dlouhý úsek směrově rozdělené silnice I/23 mezi Rosicemi a Kývalkou. Dálnice od Kývalky k Brnu vedla ve větším podélném sklonu, příliš se klikatila nebo vedla blízko zástavby. V sobotu 1. září po jedné hodině odpolední akce začala. Juraj Šouc nejprve prolétl nad místem přistání, po domluvě udělal pár obrátů pro kamery televize a nakonec přistál protisměrně na pásu silnice směřujícím k Rosicím. U křižovatky Kývalka se otočil na druhý pás a pojížděl zpět k druhé křižovatce, kde se zase otočil. Poté mechanici připojili letadlo za vojenský tahač a následovala asi 18 km dlouhá cesta na výstaviště, kam se letadlo dostalo bez problémů.

Existuje ještě jedno doložené přistání letadla na české dálnici. Dne 26. června 2003 po půlnoci nouzově přistálo v km 34 vpravo na D 1 sportovní letadlo Zlín Z-43 s pilotem a dvěma cestujícími, které letělo z Brna do Prahy. Letadlo mělo závadu na motoru a pilot klesal klouzavým letem, jediná možnost přistání byla na dálnici. Letadlo podjelo nadjezd na křižovatce Ostředek a zastavilo na konci přípojovacího pruhu. Pilot s cestujícími odtlačili letadlo na krajnici a dávali světelné znamení projíždějícím autům. Několik aut projelo levým pruhem bez problémů. Pak ovšem jedna starší škodovka při průjezdu kolem letadla výrazně zpomalila a zezadu do ní narazil v plné rychlosti zájezdový autobus. Tlačil škodovku přibližně 70 m, nárazem začal vytékat benzin a od jisker chytil. Ve škodovce uhořeli dva lidé.

Po nouzovém nočním přistání na dálnici D 1 u Ostředku dne 26. června 2003 odtlačila posádka letadlo Zlín na krajnici, aby co nejméně překáželo dálničnímu provozu



Globetrotter XL

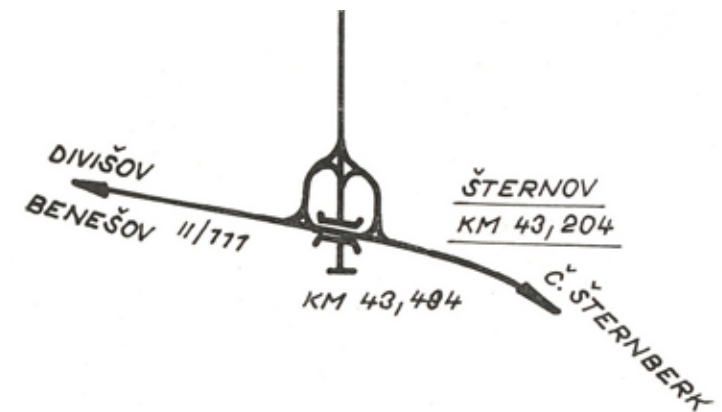
www.autoprazak.cz

Assistance

9S4 6006

# Intenzita provozu a nehodovost

## kapitola VIII.



První celostátní sčítání dopravy na celém území Československa proběhlo v roce 1959. Opakovalo se v letech 1962/63, 1968, 1973, 1975, 1978. Od roku 1980 došlo k zavedení cyklického systému sčítání v pětiletých obdobích, v letech končících 0 a 5. Sčítalo se formou ručního záznamu do sčítacích archů. Sčítání v letech 1959, 1963 a 1968 ukázala vzrůstající intenzity na výhledové dálniční síti. Zatímco na silnicích dosud nahrazujících dálniční síť byla v roce 1959 průměrná denní intenzita 2100 jednotkových vozidel, v roce 1963 to bylo již 2986 vozidel a v roce 1968 dokonce 4615 vozidel. Mezi lety 1963 a 1968 se skutečnost začala výrazně odchylovat od dosavadních prognóz směrem nahoru. Na řadě úseků u velkých měst již v roce 1970 překročila hustota provozu funkční úroveň C komunikace.

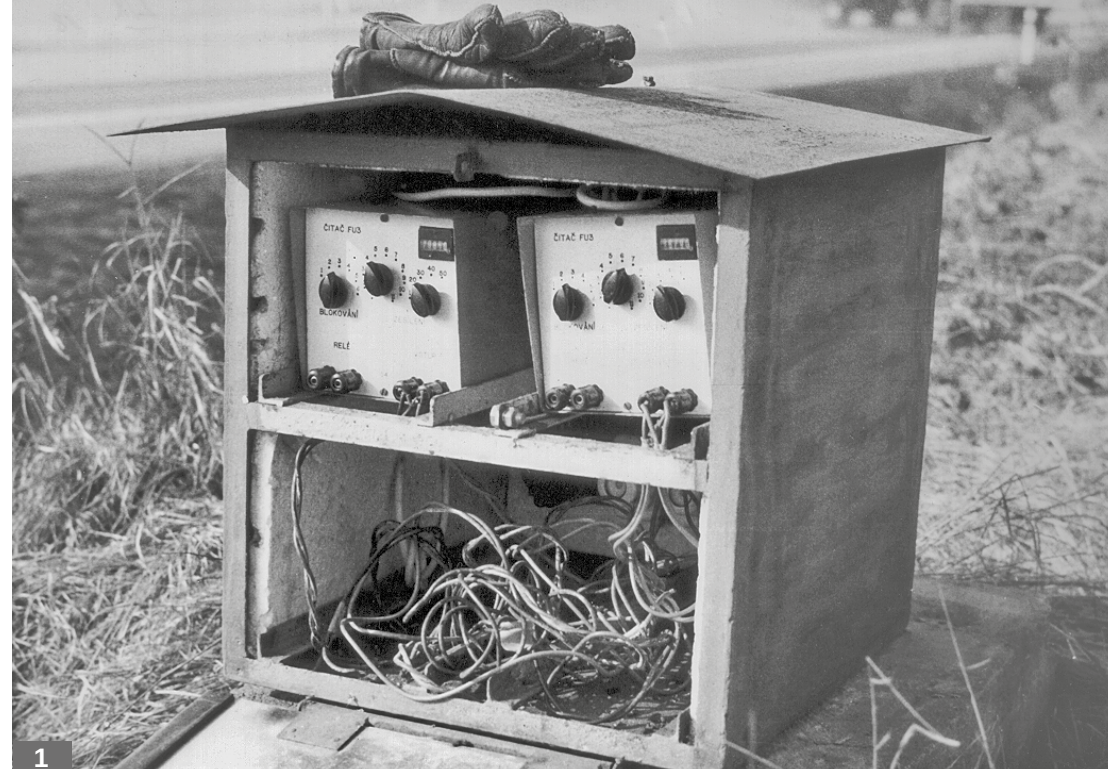
Na dálnici probíhalo od začátku sčítání dopravy. Sčítače pracovaly na principu indukčních smyček a prostého sčítání impulsů. Výsledkem tedy byl pouze celkový počet projetých vozidel. Přepočítání na jednotková vozidla se bral podle druhů vozidel zaznamenaných při ručním sčítání. V té době se počítalo osobní auto jako jedno jednotkové vozidlo, nákladní auto jako dvě jednotková vozidla a motocykl se bral za jednu polovinu jednotkového vozidla.

Elektrické sčítače se osazovaly v rámci investičních nákladů nejprve na pár místech, později ve všech mezikřižovatkových úsecích. Výrobce uváděl nepřesnost 5 %, ve skutečnosti to bylo horší. U sčítačů docházelo k poruchám, jejich opravy trvaly mnoho měsíců a problémem se staly i výpadky napájení z kabelu ve středním dělicím pásu. V pozdější době tak sloužily jen pro interní potřebu SSÚD a oficiální sčítání probíhalo ručně v naplánovaných termínech.

Provoz na prvním otevřeném úseku dálnice z Prahy do Mirošovic byl ze začátku slabý. V první týdně sice vyjelo mnoho lidí projet si nový úsek a podívat se na něj, ale celkem projelo mezi Prahou a Mirošovicemi od 12. července do 15. listopadu 798 461 vozidel. To je denně průměrně 6337 vozidel v obou směrech, ale musíme mít na paměti, že víkendové špičky byly mnohem silnější než provoz ve všední den. To potvrzují i fotografie pořízené při údržbě v oněch letech.

### Průjezd jednotkových vozidel po dálnici v letech 1971 až 1975

rok	1971	1972	1973	1974	1975
SSÚD 1	1 170 000	2 750 000	3 524 000	4 587 000	4 944 000
SSÚD 4	—	1 080 000	3 610 000	4 161 000	4 743 000
celkem	1 170 000	3 830 000	7 134 000	8 748 000	9 687 000
délka úseku SSÚD 1 + SSÚD 4 na konci roku [km]	21 + 0	21 + 7,5	21 + 27	21 + 27	21 + 43,5



1



2



Ruční sčítání se uskutečnilo také na vybraných úsecích dálniční sítě v letech 1975, 1978 a 1980. Od roku 1981 probíhalo ruční sčítání každoročně na souvislém tahu Praha–Brno–Bratislava, k němuž přibývaly postupně se prodlužující dálnice D 5, D 11 a D 1 za Brnem.

### Celkový průjezd vozidel na tahu Praha–Brno–Bratislava v letech 1975 až 1981 v obou směrech

	SSÚD 1	SSÚD 2	SSÚD 3	SSÚD 4	SSÚD 6	SSÚD 7
1975	4 053 000	není sčítač	—	3 566 231	—	—
1976	3 770 982	není sčítač	—	3 718 946	—	—
1977	4 527 295	není sčítač	2 522 863	4 465 314	1 347 400	—
1978	5 523 100	není sčítač	3 138 334	4 893 267	1 571 120	—
1979	5 135 900	není sčítač	4 117 145	5 409 688	porucha	—
1980	5 080 117	není sčítač	2 037 142 (část roku porucha)	4 723 140	2 194 372 (část roku porucha)	není sčítač
1981	5 221 635	?	3 348 346	4 887 000	2 711 736	?



- 1 První typ sčítače dopravy s pouhým sčítáním projetých vozidel na snímku z roku 1979
- 2 Sčítač dopravy Marksman M660 na stanovišti Dolní Dvořiště v km 151,6 silnice I/3 v červnu 2012
- 3 Celkový pohled na stanoviště automatizovaného sčítače dopravy Hatě v km 251,3 silnice I/38 v červenci 2015
- 4 Sčítač dopravy ASD3u v km 31,5 na D 6 v dubnu 2016

## Průměrná denní intenzita vozidel na tahu Praha–Brno–Bratislava v letech 1975 až 1981 v obou směrech

	SSÚD 1	SSÚD 2	SSÚD 3	SSÚD 4	SSÚD 6	SSÚD 7
rok / umístění sčítače	km 21,1		km 134,95	km 157,25	km 195,8	
1975	11 104	není sčítač	—	9 770	—	—
1976	10 303	není sčítač	—	10 161	—	—
1977	12 403	není sčítač	9 174	12 234	4 900	—
1978	15 132	není sčítač	8 598	13 406	4 304	—
1979	14 071	není sčítač	11 280	14 810	porucha	—
1980	13 918	není sčítač	7 435 (část roku porucha)	12 940	6 012 (část roku porucha)	—
1981	14 306	?	9 174	13 389	7 430	?

### Poznámky:

- V roce 1977 nebyl sčítač pouze na úseku Šternov–Hořice, jinak všude. Sčítače obsluhovali pracovníci odd. 31 a Pobočky Brno. Hodinová intenzita byla sledována pouze na úseku SSÚD 4, jinde to nešlo kvůli konstrukci nebo poruše.
- Údaje v roce 1978 jsou zkráceny dlouhodobou opravou sčítače u zahraničního výrobce a nezabudováním sčítače na úseku Šternov–Hořice.
- V roce 1979 je porovnání nárůstu intenzity možné pouze u SSÚD 4, kde byl sčítač v provozu během celého roku 1978 a 1979. U ostatních docházelo ke krátkodobým poruchám.

Neuspokojivost výsledků dosavadního automatického sčítání a nákladnost spojená také s určitou chybovostí ručního sčítání vyvolala v roce 1987 u ŘD Praha rozhodnutí o zavedení automatických sčítacích stanovišť. Potřebné přístroje nevyráběl žádný podnik v Československu. Silniční vývoj Brno sice vyrobil prototyp sčítače, ale k zavedení ověřovací ani sériové výroby nedošlo. Existovala sice celá řada výrobců vyspělých zařízení, ale bohužel se všichni nacházeli na území kapitalistických států. Omezený příděl deviz tak umožnil koupit menší počet přístrojů teprve v roce 1992. Jednalo se o osvědčené výrobky britské firmy Golden River – 3 registrační přístroje Marksman, 1 klasifikační přístroj Marksman-Classifier a 1 sběrnou jednotku Retriever. Tyto typy přístrojů se již v republice používaly u jiných organizací silničního hospodářství. Zakoupené přístroje se zkušebně využívaly v roce 1993 a zároveň došlo k zahájení výstavby sčítacích stanovišť na dálnicích. Těch bylo počátkem roku 1994 kompletně vybudováno a připraveno pro soustavné využívání celkem 57. Zároveň ŘD dokoupilo 11 přístrojů Marksman a 1 přístroj Retriever.

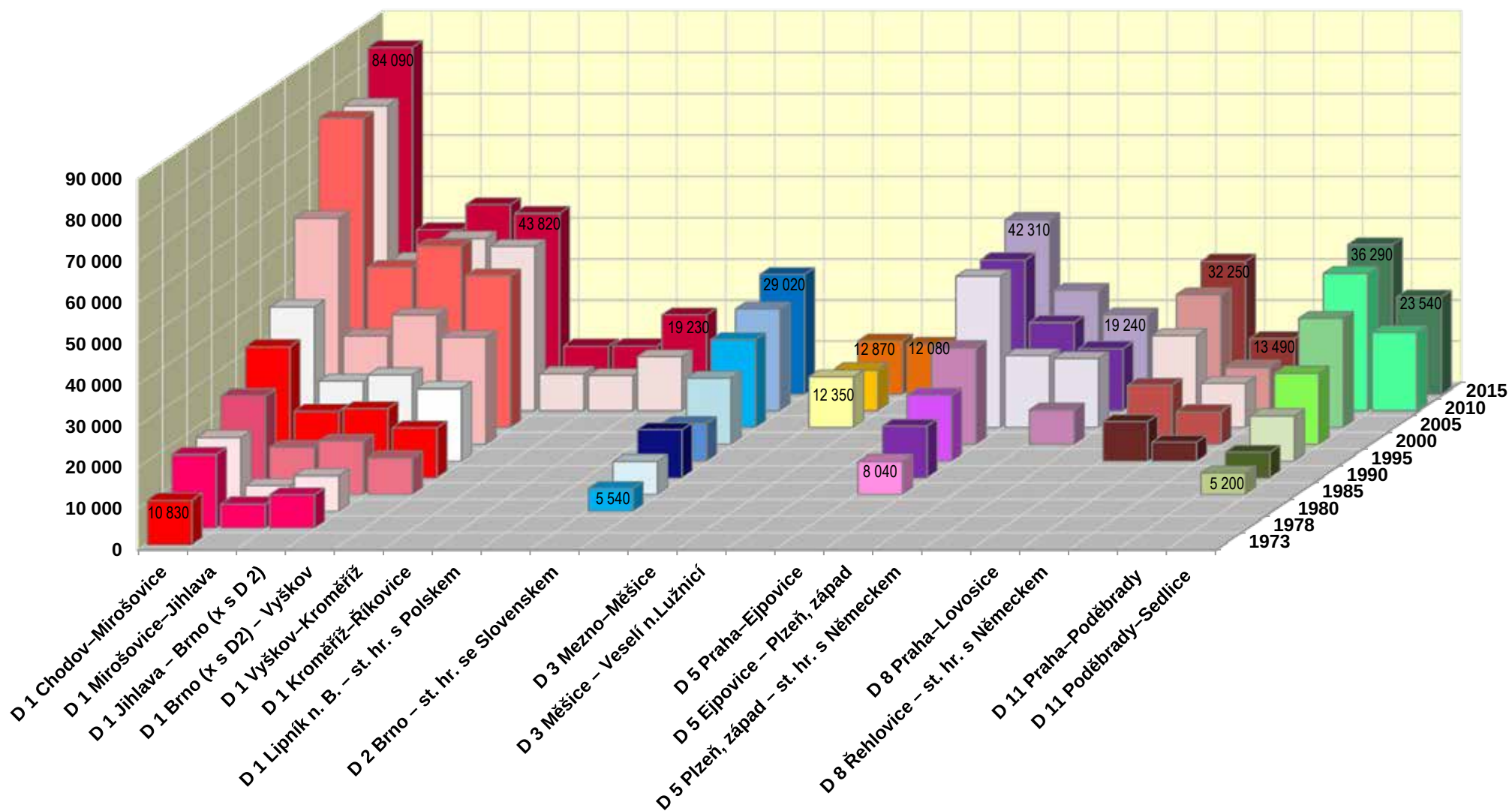
Jedno sčítací stanoviště tvořily indukční smyčky v různém počtu a tvaru vsazené do vozovky. Jejich konce byly vyvedeny na propojovací konektory v litinové skříňce zavěšené na zvlášť osazený svodidlový sloupek umístěný ve středním dělicím pásu mezi svodidly. Sčítacích přístrojů bylo méně než stanovišť. Při umístění přístroje na konkrétní stanoviště byla na uvedený svodidlový sloupek nasazena plechová skříňka, do níž se v určených intervalech vkládal vlastní sčítací přístroj připojený konektorem na konce smyček.

Přístroje Marksman měly být v počtu 1 až 2 přiděleny na každé SSÚD, které mělo odpovídat za jejich plné využití, tedy i za přesun na různá místa podle předem určeného plánu s pěti- až sedmýdenními cykly. Přebírání dat z registračních přístrojů pomocí jednotky Retriever a používání klasifikačního přístroje zajišťoval Ing. Libor Chytilík z brněnského oddělení ŘD 210. Nové sčítače se postupně zaváděly do provozu od poloviny února 1994.

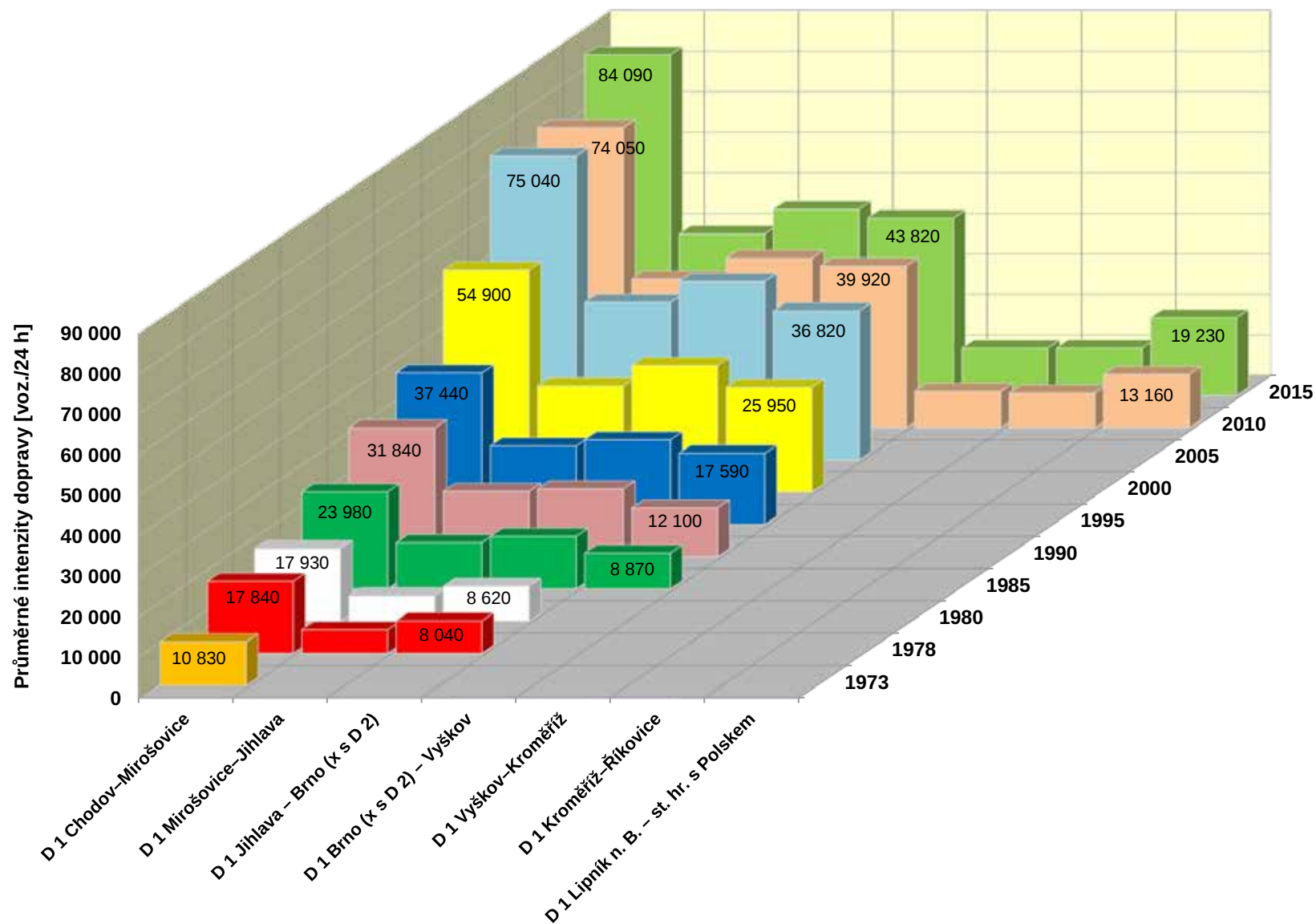
Zalévání smyček epoxidovou zálivkou v km 212,8 na I/35 u Mohelnice v srpnu 2013



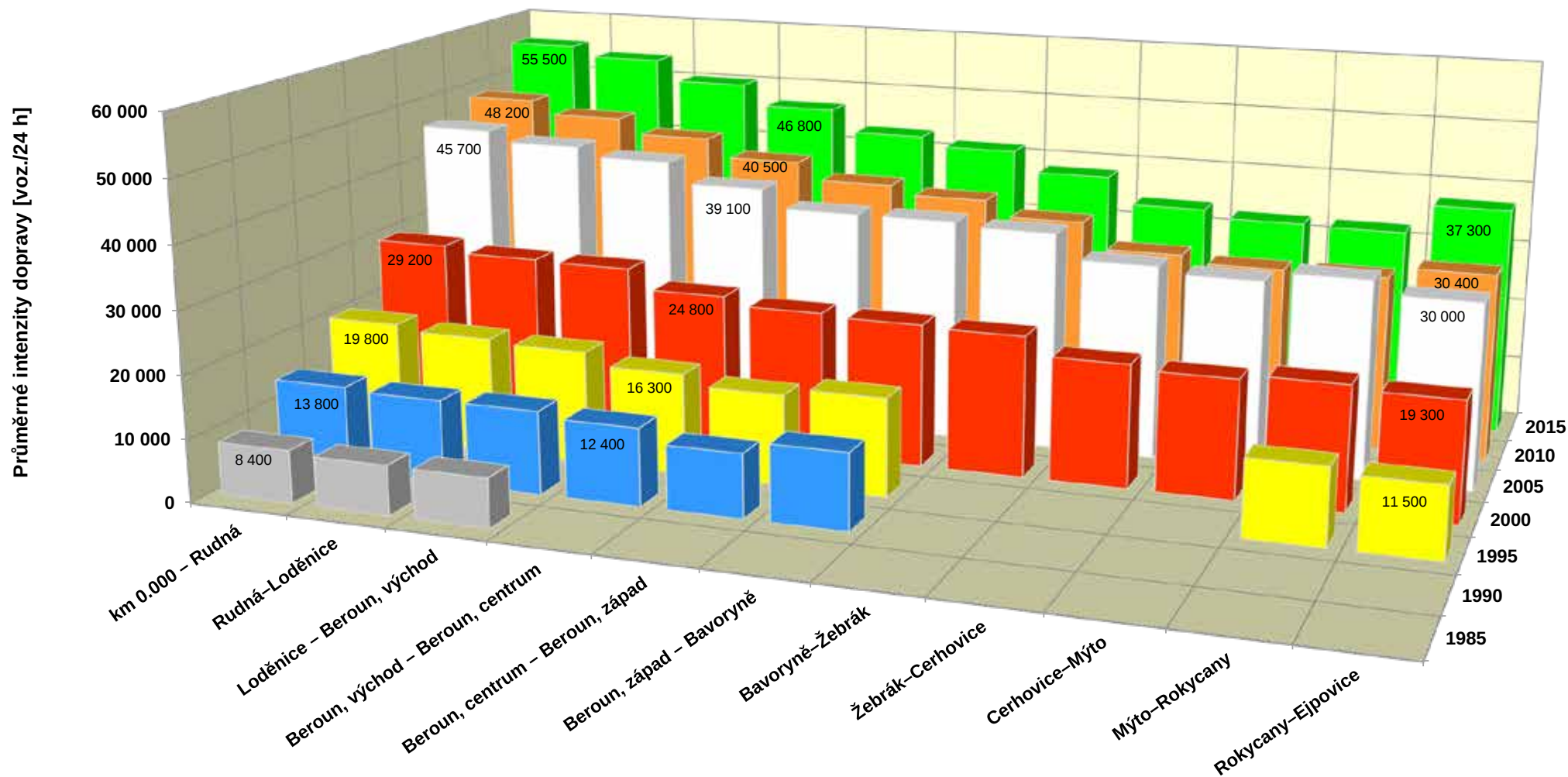
## Vývoj průměrné denní intenzity provozu na dálnicích v letech 1973 až 2015



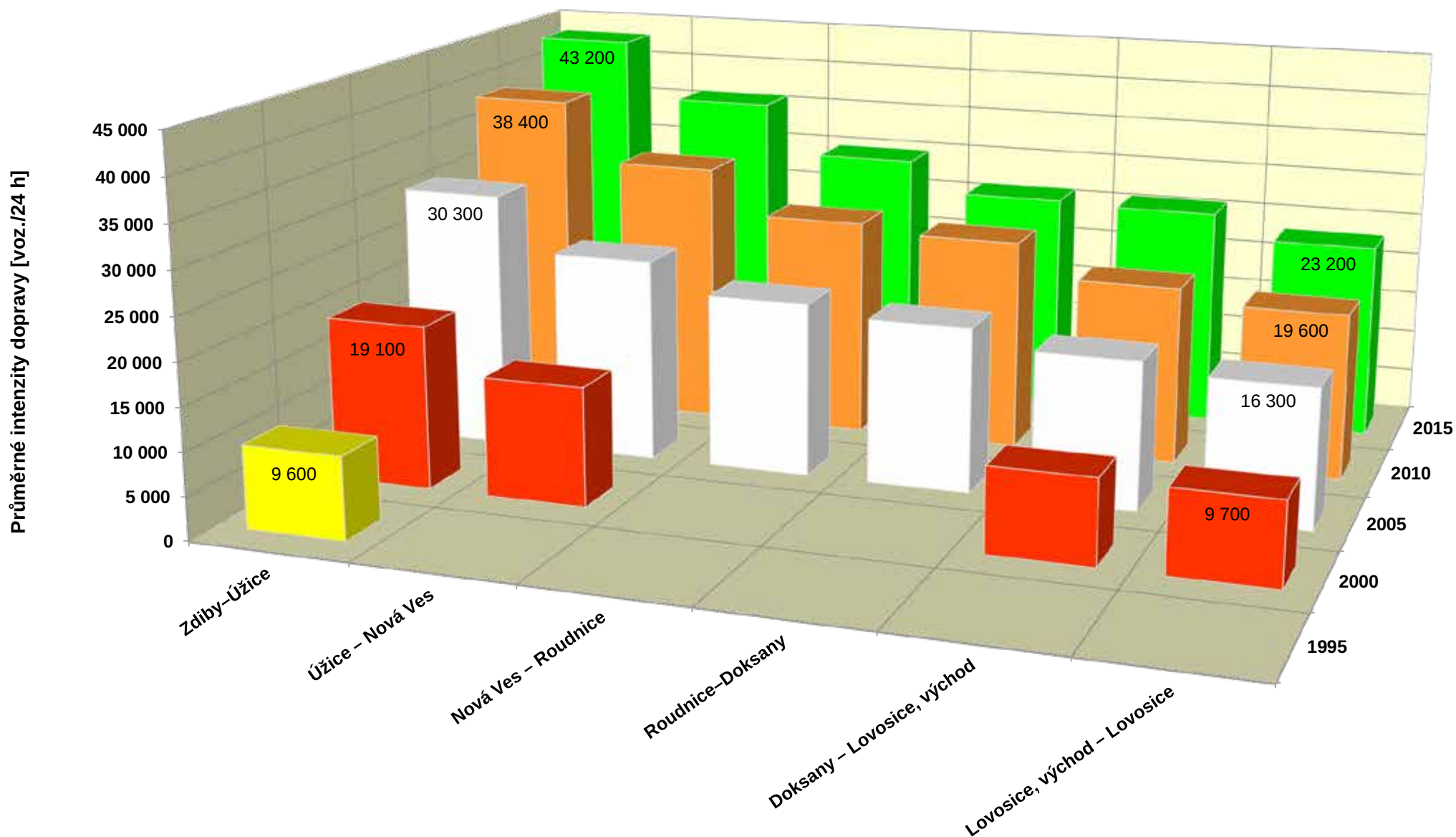
## Vývoj průměrné denní intenzity provozu na tahu D 1 v letech 1973 až 2015



## Vývoj průměrné denní intenzity provozu na tahu D 5 v letech 1985 až 2015



## Vývoj průměrné denní intenzity provozu na úseku D 8 Praha–Lovosice v letech 1995 až 2015





KFOR  
MAN  
42000132

SCHMITZ  
CARGOBULL  
TIR  
ST 1779 AB  
SCHMITZ  
SCHMITZ  
CARGOBULL  
The Transport Specialist

244 8560

244 8560

244 8560

4P6 8852

## Nehodovost na dálnicích

Dálnice je obecně bezpečnější než jiné pozemní komunikace. Tento poznatek přineslo dlouhodobé srovnávání ve státech s rozvinutou sítí dálnic již dlouho před zprovozněním našich prvních dálničních úseků. Za účelem posuzování úrovně bezpečnosti provozu na dálnicích a návrhu opatření pro jeho další zvyšování vznikla také u nás analýza dopravní nehodovosti. Nejprve však bylo nutno získat objektivní údaje o nehodách, jejich příčinách, průběhu a následcích. Vznikl informační statistický systém o nehodách, který Federální správa Veřejné bezpečnosti společně se Správou vývoje automatizace FMV začala provozovat na počátku roku 1976.

Systém byl od začátku jednotný pro všechny silniční komunikace, a tedy i pro dálnice. Vkládaly se do něj údaje o nehodách se zraněním nebo s hmotnou škodou vyšší než 1000 Kčs. Do 24 hodin po nehodě musel příslušník VB vyplnit tzv. děrovací formulář obsahující 59 sledovaných údajů. Jednalo se zejména o čas, místo, druh a charakter nehody, výši hmotné škody, technický stav vozovky, klimatické podmínky, údaje o komunikaci, vozidlech a účastnících nehody atd. Převedením údajů z formuláře do počítače a následným zpracováním vznikly statistické sestavy nehod vydávané standardně měsíčně, pololetně a ročně nebo nestandardně podle konkrétních požadavků VB a dalších uživatelů systému.

Při dálničních nehodách vyplňovali děrovací formuláře příslušníci dálničních oddělení VB. Ředitelství dálnic Praha a další útvary silničního hospodářství dostávaly každý rok tzv. topografické sestavy dopravních nehod na dálnicích obsahující vybrané údaje. Rozborem nehod na pozemních komunikacích na území ČSR se zabývala brněnská pobočka Ústavu silničního hospodářství Praha.

Nehody na dálnici byly sice vyhodnocovány od počátku provozu systému, ale v prvních letech s problematickým využitím. S postupným uváděním krátkých úseků dálnic do provozu se totiž výrazně měnilo používání dálnice. Řidiči se po dálnici teprve učili jezdit, a tak neexistovaly dostatečné statistické řady pro vyhodnocení. Až po zprovoznění celého tahu Praha–Brno–Bratislava se dopravní poměry na dálnici a přilehlé silniční síti stabilizovaly a konečně tak bylo možno nehodovost soustavně sledovat a hodnotit.

I když se tedy zcela základní údaje o počtu nehod a jejich následcích u ŘD Praha sledovaly od zprovoznění prvního úseku po jednotlivých SSÚD, první standardní porovnání nehodovosti mezi dálnicemi a dalšími komunikacemi vzniklo až v roce 1980. Ale spoň zkrácený přehled o nehodách na dálnicích v prvních letech provozu ukazují dvě následující tabulky.

5 a 6 Jedny z prvních tragických nehod na dálnici po nárazu na nezapuštěná svodidla – Tatra 603 na dvoře SSÚD 1 po nehodě v srpnu 1972 a Škoda 100 po nehodě v km 4,5 u odpočívky Újezd v červenci 1973





7



8

## Nehody na dálnici v letech 1971 až 1975

rok	průjezd jednotkových vozidel	počet nehod	zraněno osob	usmrceno osob
1971	1 170 000	29	13	1
1972	3 830 000	71	24	5
1973	7 134 000	81	40	—
1974	8 748 000	111	39	2
1975	9 687 000	130	44	4

## Nehody na dálnici v letech 1976 až 1979

	počet nehod celkem	nehody osobních aut	nehody nákladních aut	počet zranění celkem	počet smrtelně zraněných	počet těžce zraněných	počet lehce zraněných
1976	202	179	23	47	3	10	34
1977	271	231	40	101	4	6	91
1978	302	244	58	90	8	16	66
1979	362	309	53	89	3	13	73

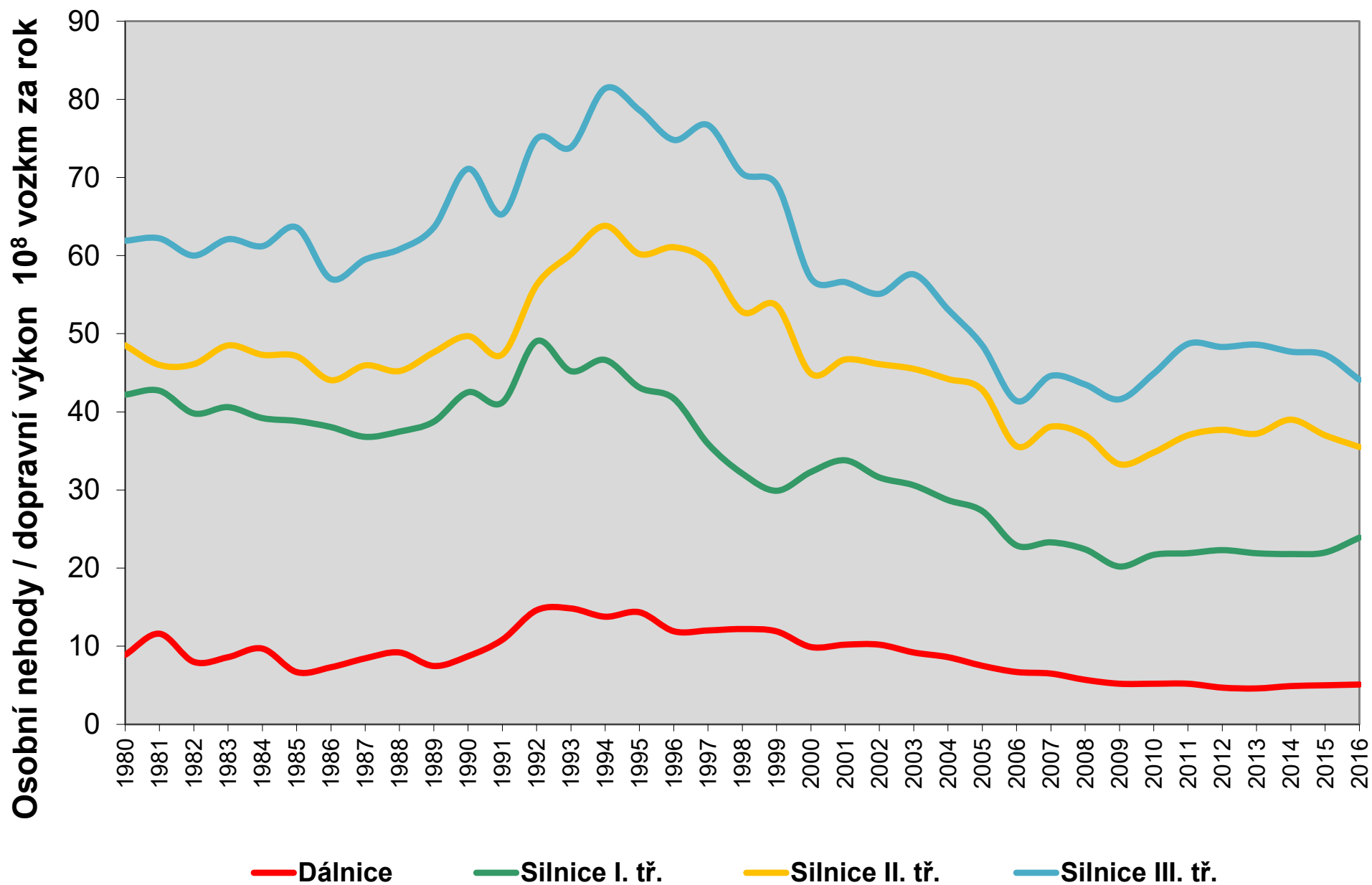
Od roku 1977 se stále více projevoval nedostatek oddělení jízdních pásů svodidly. Při nehodách docházelo k přejetí do protisměru a ke střetu, což mělo za následek smrtelné nebo těžké úrazy.

Srovnání různých druhů komunikací nebo jejich částí se vyjadřuje relativní nehodovostí, tedy vztahem počtu nehod k dopravnímu výkonu (počtu vozidel, která jedou po komunikaci za sledované období). Relativní nehodovost na dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy za období od roku 1980 do roku 2016 ukazuje graf. Je zřejmé, že dálnice jsou skutečně ze všech typů pozemních komunikací nejbezpečnější. To ale neznamená, že na nich nedochází k nehodám s tragickými následky a že v oblasti bezpečnosti provozu na dálnicích není co zlepšovat.

7 Množící se nehody s přejetím do protisměru a s tragickými následky vyvolaly v roce 2011 výměny svodidel na D 1 mezi Modleticemi a Mirošovicemi a na R 46. Došlo i k celkové změně požadavků na svodidla. Nehoda na snímku se stala 14. března 2011 v km 17,4 na D 1

8 Pracovníci SSÚD 8 odstraňují trosky po nárazu osobního auta na sokl hlásky SOS s tragickými následky v km 25,5 vlevo na D 5 dne 20. října 2015

## Relativní nehodovost na dálnicích a silnicích v letech 1980 až 2016





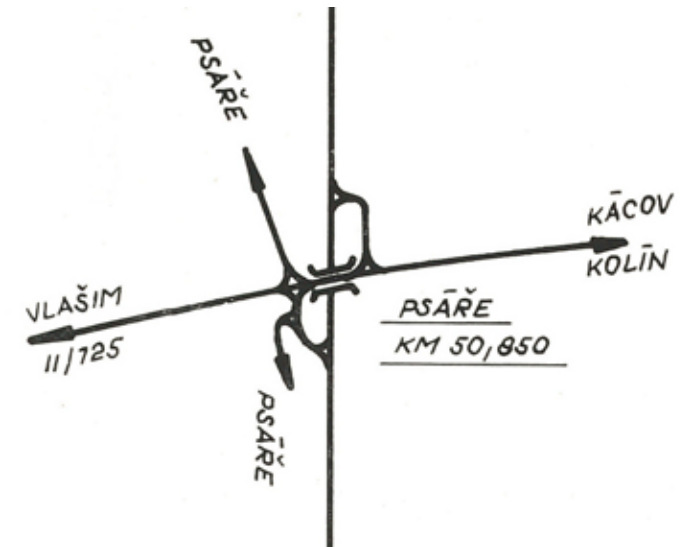
9

- 9 Havárie cisterny přepravující bramborovou moučku s těžkým zraněním řidiče v km 79 vlevo na D 3 dne 17. března 2017 znamenala uzavření dálnice na celý den. Situaci komplikoval železniční most, pod nímž cisterna ležela a nemohla tak být zvedána jeřábem



# Mosty a tunely

## kapitola IX.



Mosty tvoří nedílnou součást pozemních komunikací, a tedy i dálnic. Při přípravě výstavby dálnice v 60. letech byla snaha využít i mosty postavené jako součást původní dálnice v letech 1939 až 1942 a těsně po válce. Všechny tyto mosty byly monolitické železobetonové kromě mostu u Vojslavic postaveného v roce 1947. Tato výjimka se stala prvním silničním mostem v ČSR s předem předpjatými prefabrikovanými nosníky délky 13,8 m a výšky 0,75 m. Z tohoto mostu však nakonec byla použita jen část spodní stavby a mostovka byla snesena.

Z původních 60 mostů postavených v hrubé stavbě v letech 1939 až 1942 bylo po roce 1967 využito 36 mostů dálničních a 6 nadjezdů. Většina mostů ale musela být postavena zcela nová. Nejčtenější rozpětí polí bylo od 10 do 30 m, tyto mosty tvořily téměř 60 % dálničních mostů. Většina nových mostů měla prefabrikovanou konstrukci z nosníků KA-67 a I-67, později KA-73 a I-73. Poměrně často, zejména pro nadjezdy, se využívaly třípolové mosty se vzpěradlem. Přesypané mosty se stavěly s prefabrikovanou parabolickou klenbou nebo z montovaných ocelových skruží IS-Tubosider.

Příprava výstavby všech dálnic byla již od počátku dosti podrobná. Již v roce 1971 existovaly tabulky s počty, rozpětím a dalšími údaji pro mosty na všech uvažovaných dálnicích. Částečně tyto údaje uvádějí tabulky na této a následující straně.

Na tahu D 1 a D 2 Praha – Brno – hranice se Slovenskem včetně spojky Mirošovice–Benešov se podle předpokladu z roku 1971 mělo nacházet i 17 mostů delších než 100 m. Původní úvahy i skutečnost zobrazuje tabulka na straně 218.



Mostní prohlížečka na mostě přes tratě ČD v Trmicích na stavbě 0807/1 B dálnice D 8 dne 1. prosince 2006

## Mosty na dálnicích v ČSR (podle předpokladu v roce 1971)

úsek	délka úseku [km]	celkem mostů [ks]	dálniční mosty [ks]	nadjezdy [ks]
D 1 Praha–Píšť	79,0	120	83	37
D 1 Píšť–Brno	119,3	123	76	47
D 5 Praha–Plzeň	82,5	117	77	40
D 5 Plzeň – st. hranice	65,3	33	33	—
D 8 Praha–Lovosice	59,0	43	26	17
D 8 Lovosice – st. hranice	42,0	40	28	12
D 11 Praha – Hradec Králové	92,5	89	52	37
D 11 Hradec Králové – st. hranice	57,5	60	46	14
D 2 Brno–Hustopeče	25,0	62	29	33
D 47 Brno – Ostrava – st. hranice	159,2	216	135	81

Most přes údolí u Opárna na stavbě 0805 C dálnice D 8 dne 13. prosince 2016



## Mosty na D 1 a D 2 (podle předpokladu v roce 1971)

úsek	délka úseku [km]	dálniční mosty			nadjezdy		
		jednopolové [ks]	třípolové [ks]	ostatní [ks]	jednopolové [ks]	třípolové [ks]	ostatní [ks]
D 1 Praha–Píšť	79,0	70	2	11	11	18	8
D 1 Píšť–Brno	119,3	56	15	5	10	33	4
D 2 Brno–Hustopeče	25,0	22	2	5	10	5	18

Oprava pravého mostu u Vojslavic na D 1 (stavba 011 B) v roce 1992. Kamenem obložená část opěry pochází z původního mostu dokončeného v roce 1947, který však byl při stavbě v letech 1974 až 1979 využit jen částečně



Příprava mostního závěru při opravě hraničního mostu přes řeku Moravu na D 2 (stavba 024) v roce 1991



## Mosty delší než 100 m na tahu D 1 a D 2 Praha – Brno – hranice se Slovenskem

stavba	název	délka přemostění podle úvahy v roce 1971 [m]	délka přemostění udávaná v roce 2017 [m]
001	most přes jižní spojku ČSD a Michelskou ulici	217,8	není na dálnici a ve správě ŘSD
004	most přes údolí v Mirošovicích	104	102,62 není na dálnici
	most přes Sázavu a silnici v Poříčí nad Sázavou	108	107,92 není na dálnici
005	most přes údolí potoka Mnichovky u Mirošovic	188,7	187,7
	most přes údolí potoka Šmejalky u Senohrab	246,8	241,4
	most přes řeku Sázavu ve Hvězdonicích	462	460,2
	most přes údolí Křešického potoka	—	146,71
008	most přes údolí Blanice	136	146,6
	most přes Dálkovický potok u Střechova	148,1	148
010	most přes Sedlický potok	214,6	214
006	most u Píště	224,5	225
012	most Podolí u Koberovic	179	180
016	viadukt Velké Meziříčí	420	423,9
019	most na připojovací větví směr Jihlava–Brno, křižovatka s ulicí Kratochvílovou	307,91	—
	most přes ústřední nákladové nádraží v Horních Heršpicích	213	235,5
	most přes řeku Svratku	120,4	112,36
	most na připojovací větví křižovatky přes trať ČSD Střelice–Brno	103,66	—
024	most přes trať ČD v km 56,5	—	106,26
025	most přes řeku Moravu	106	876,62

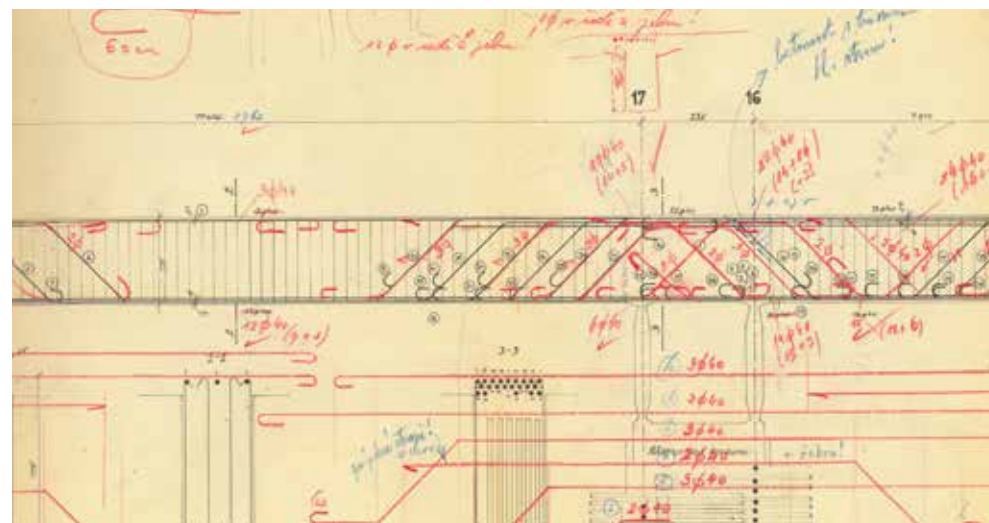
## Mosty na tahu Praha – Brno – Břeclav po upřesnění v roce 1977

stavba	počet mostů			
	dálničních	nadjezdů	mimo dálnici	celkem
002	10	4	—	14
003	11	3	2	16
005	12	8	1	21
008	15	4	5	24
009	7	—	—	7
010	1	—	—	1
006	5	4	—	9
011 A	1	—	—	1
011 B	4	6	—	10
012	1	—	—	1
013	10	4	2	16
014 A	12	3	3	18
014 B	6	—	2	8
015 A	13	1	1	15
015 B	14	5	1	20
016	1	—	—	1
017	13	11	4	28
019	8	1	3	12
021	9	9	1	19
022	6	4	2	12
023	9	7	3	19
<b>celkem</b>	<b>168</b>	<b>74</b>	<b>30</b>	<b>272</b>

Oprava mostu u Všechrom na D 1 (stavba 003) v roce 1989. Třetí zleva ředitelův šofér Jan Řezáč, dále vedoucí SSÚD 1 Miroslav Moravec, provozní náměstek Ing. Luboš Fuchs, ředitel ŘD Ing. Zdeněk Šíkula, druhý zprava provozní technik SSÚD 1 Stanislav Šimon



Ukázka z prováděcího projektu mostu přes údolí potoka Šmejalka na D 1 (stavba 005) zpracovaného firmou Ing. Václav Hlaváček v roce 1940



## Mosty ve správě ŘSD delší než 400 m

V současné době má ŘSD na dálnicích a silnicích I. třídy ve správě a údržbě přibližně 4300 mostů. Vybrané údaje o mostech delších než 400 m ukazují tabulka.

číslo mostu	staničení	název mostu	překážka	délka přemostění [m]	druh nosné konstrukce	materiál nosné konstrukce	počet polí	největší otvor [m]	volná šířka [m]	rok postavení	místní název	správce
D8-039..1	36,048	most přes Ohři	vodoteč a silnice	1 169,20	trám deskový spojitý, trám spojitý	předpjatý beton	29	137	11,75	1998	D 8 0804, SO 203	SSÚD 11
D8-123..1	90	most Knínice	přírodní překážka	1 071,47	trám spojitý	předpjatý beton	26	42	12,5	2006	D 8 0807/II, SO E 209	SSÚD 12
D8-107..2	77,5	most přes trať ČD v Trmicích	železnice, vlečka	1 058,06	trám deskový spojitý	ocelové plnostěnné nosníky	30	39,5	12,5	2006	D 8 0807/I, SO B 202	SSÚD 12
D3-156..2	101,682	most v inundačním území Lužnice	železnice, silnice, vodoteč	1 055,60	trám spojitý	předpjatý beton	22	65	12,5	2012	D 3 0308B, SO 208	SSÚD 17
50-033	61,546	most přes trať ČD a silnici I/55	železnice a silnice	1 008,40	trám spojitý	předpjatý beton	29	38	11,5	2004	k. ú. Kunovice u Uherského Hradiště	Správa Zlín
1-217..1	26,432	estakáda v km 3,327–4,329	železnice, silnice, vodoteč	999,74	trám spojitý	předpjatý beton	26	46,18	15,5	2001	SO 2055	SSÚD 8
D2-058..1	60,471	most přes Moravu a silnici I/2	vodoteč a silnice	876,62	trám spojitý, trám deskový spojitý	předpjatý beton, předpjatý beton PREFA	23	80	11,75	1980	024 / 212	SSÚD 7
D1-389..1	320,722	most přes silnici III/04735, Odru a železnici	železnice, silnice, vodoteč	844	trám spojitý	předpjatý beton	21	50	12,5	2009	4705 SO 207, k. ú. Vražné	SSÚD 22
D1-399..1	328,869	most přes železnici, Husí potok a silnici I/57H	železnice, silnice, vodoteč	838,95	trám spojitý	předpjatý beton	21	40,8	12,5	2009	4705 SO 215, k. ú. Hladké Životice	SSÚD 22
D46-014..1	24,588	estakáda přes žel. vlečky, průmyslové objekty a MK v Prostějově	železnice a silnice	793,81	trám spojitý	předpjatý beton PREFA	28	30	10,25	1989	k. ú. Prostějov	Správa Olomouc
D3-145..1	94,1	most přes sil. III/15527 a Černovický potok	vodoteč (stálý průtok)	748,7	trám spojitý	spřažená konstrukce	25	30	12,5	2012	D 3 0307C, SO 216	SSÚD 17
16-014	53,717	most přes Labe v Mělníku	vodoteč a železnice	734,4	trám spojitý	železobeton PREFA, předpjatý beton	13	146,2	11,25	1993		Správa Praha
D1-441..1	356,509	most přes ČD, produktovody a řeku Opavu	vodoteč a železnice	718,39	trám spojitý	ocelové plnostěnné nosníky	10	43	13,3	2007	4708, SO 216, k. ú. Poruba-sever	SSÚD 23
D5-020..1	16,746	most přes údolí Berounky a Litavky	vodoteč a železnice	717,95	trám spojitý	předpjatý beton	15	49,5	11,75	1985		SSÚD 8
9-053	69,82	most v České Lípě přes ČD a řeku Ploučnici	železnice, silnice, vodoteč	716,52	deska prostá	předpjatý beton PREFA	25	30,05	11,5	1987	estakáda na průtahu městem	Správa Liberec
D48-084..1	63,345	most přes údolí Stonávky	vodoteč a silnice	698,96			13	53	10,25	2007	Tošanovice –Žukov 2202	Správa Ostrava
35-147..1	246,155	estakáda v Olomouci	železnice a silnice	678	trám deskový spojitý	předpjatý beton	22	31	8,5	1994	Hodolany	Správa Olomouc

číslo mostu	staničení	název mostu	překážka	délka přemostění [m]	druh nosné konstrukce	materiál nosné konstrukce	počet polí	největší otvor [m]	volná šířka [m]	rok postavení	místní název	správce
7-055c.1	83,91	estakáda v km 1,348–2,008	kanalizace, potrubí	660,2	trám spojitý	předpjatý beton	13	59,4	9,25	2004	Chmelda	Správa Chomutov
D1-380..1	312,872	most přes potok Luha	vodoteč a místní komunikace	655	trám spojitý	předpjatý beton	16	42,09	12,5	2009	4705 SO 201, k. ú. Bělotín	SSÚD 22
D1-415..1	341,242	most přes silnici III/46427 a místní vodoteče	vodoteč a silnice	640,97	trám spojitý	předpjatý beton	16	42	12,5	2009	4706 SO 210, k. ú. Bravantice	SSÚD 22
57-069	127,261	most přes trať ČD Vsetín–Půchov a řeku Bečvu	vodoteč a silnice	591	trám spojitý	předpjatý beton PREFA	15	45	11,5	1991	k. ú. Vsetín	Správa Zlín
D1-456..1	366,615	most přes Odru a Antoš. jezero	vodoteč (stálý průtok)	587,4	trám spojitý	předpjatý beton	14	103	12,5	2007	47091/2 SO 201, k. ú. Koblou, Vrbice	SSÚD 23
D1-433..1	353,573	most přes sil. III/4785 Polaneckou ul., rybník Rojek a trať ČD	železnice a silnice	580,43	trám spojitý	ocelové plnostěnné nosníky	7	50	13,75	2007	4708 SO 201, k. ú. Svinov	SSÚD 23

Revizní lávka a konstrukce mostu u Chotiměře na stavbě 0805 A dálnice D 8 dne 13. prosince 2016



číslo mostu	staničení	název mostu	překážka	délka přemostění [m]	druh nosné konstrukce	materiál nosné konstrukce	počet polí	největší otvor [m]	volná šířka [m]	rok postavení	místní název	správce
D48-000e.1	2,233	estakáda přes údolí, potok Luha, rybník a žel. trať	železnice, silnice, vodoteč	578,16	trám spojitý	ostatní ocelové konstrukce	14	47	10,25	2007	k. ú. Běloutín	Správa Olomouc
D5-064..1	63,165	most přes Klabavu a trať ČD	vodoteč a železnice	558,92	trám spojitý	předpjatý beton	11	55,15	11,75	1993		SSÚD 9
1-194..2	11,5	most přes údolí Berounky IV	vodoteč (stálý průtok)	557,93	rám	předpjatý beton	6	115,2	12,5	2010	514 SO 204/4	SSÚD 8
56-101	73,69	estakáda u vodní nádrže Šance za obcí Ostravice	silnice	555,1	trám deskový prostý	předpjatý beton PREFA	28	19	9,5	1968		Správa Ostrava
D3-135..1	87,5	most přes rybník Koberný a biokoridor	vodoteč a biokoridor	552,8	trám deskový spojitý	předpjatý beton	6	109,5	12,5	2012	D 3, 0307B, SO 210	SSÚD 17
D5-091..1	84,27	most přes údolí Radbuzy	vodoteč (stálý průtok)	552,2	trám spojitý	předpjatý beton	14	41	13	2000	SO 218b	SSÚD 10
D8-064..1	57,46	estakáda Prackovice	nezadaný	550	trám spojitý	předpjatý beton	12	44,8	12,5	2016	0805 SO A210	SSÚD 12
37-035c	2,956	estakáda na obchvatu Chrudimi	nezadaný	535	trám spojitý	předpjatý beton	13	40	11,5	2016	SO 204	Správa Pardubice
19-028	62,127	most přes Vltavu u Žďákova	vodoteč (stálý průtok)	542,81	trám spojitý, oblouk	ocelové plnostěnné nosníky	8	379,6	13	1967		Správa České Budějovice
38-030	64,163	most přes řeku Labe, inundaci u obce Chvalovice	vodoteč (stálý průtok)	528,6	trám spojitý	spřažená konstrukce, předpjatý beton	11	132	11,5	2006	SO 1-202	Závod Praha
D8-019..2	16,458	most přes Vltavu	vodoteč (stálý průtok)	527,5	trám spojitý	předpjatý beton	10	125	11,75	1996	0802 SO 209	SSÚD 11
11-134h.3	266	most přes údolí potoka Kremlice	vodoteč a místní komunikace	525,6	trám deskový spojitý	spřažená konstrukce	11	57	20,5	2015	I/11 Mokré Lazce, SO 207	Správa Ostrava
D8-131..1	96,5	most přes Mordovu rokli	přírodní překážka	523	trám spojitý	předpjatý beton	13	42	12,5	2006	D 8, 0807/II SO H 212	SSÚD 12
D11-064..1	59,485	most Žiželice, přes Cidliny, sil. III/32720, inundační území	vodoteč (stálý průtok)	522,4	trám spojitý	předpjatý beton	15	40,3	12,5	2006	D 11, 1104/2 D SO 216	SSÚD 14
6-073d.1	155,725	most Jindřichov	vodoteč a železnice	521,5	trám spojitý	předpjatý beton	13	41,8	11,25	1999	údolí Ohře, ČD trať Chomutov–Cheb, sil. III/21227	Správa Karlovy Vary
D5-073..1	72,82	most přes Úslavu	vodoteč a silnice	512,6	trám spojitý	předpjatý beton	10	58	13	1999	0510 II-204	SSÚD 9
D8-103..1	74,898	most Koštov	železnice, silnice, vodoteč	498,5	trám spojitý	předpjatý beton PREFA	9	59,5	11,75	1990	0806 SO 202	SSÚD 12
6-056d.1	118,066	estakáda přes MK	místní komunikace	498,43	trám spojitý	předpjatý beton	9	60	11,25	2006	u Tesca	Správa Karlovy Vary
29-003	12,152	most přes Vltavu v Podolsku	vodoteč (stálý průtok)	497	klenba	železobeton	9	159,3	8,5	1939		Správa České Budějovice

číslo mostu	staničení	název mostu	překážka	délka přemostění [m]	druh nosné konstrukce	materiál nosné konstrukce	počet polí	největší otvor [m]	volná šířka [m]	rok postavení	místní název	správce
7-055b.1	83,199	estakáda km 0,640–1,135	vodoteč a železnice	493,2	trám spojitý	předpjatý beton	13	39,5	9,25	2007	Mach III	Správa Chomutov
D1-371..1	306,797	most přes údolí Radíkovského potoka	přírodní překážka	478,4	trám spojitý	předpjatý beton	12	42	15,5	2007	4704 SO 215, k. ú. Velká u Hranic	SSÚD 22
6-055a.2	116,46	most přes Rolavu u Kauflandu	vodoteč a místní komunikace	475,16	deska spojitá	předpjatý beton	25	20,75	8	2006	průtah sil. I/6 Karlovy Vary SO 201	Správa Karlovy Vary
38-092	213,063	most přes řeku Rokytnou, žel. trať a sil. III/15226	železnice, silnice, vodoteč	468,8	trám spojitý	předpjatý beton	12	42	11,5	2010	MB-obchvat SO C 202	Správa Jihlava
D3-115..2	75,5	dálniční most Čekanice	železnice a silnice	466,48	trám deskový spojitý, trám spojitý	předpjatý beton, předpjatý beton PREFA	13	40,47	13,5	2004	D 3 0306-II C SO 207	SSÚD 17
D8-108..2	78,75	most přes Ždírnické potoky	vodoteč (stálý průtok)	466,05	trám spojitý	železobeton	13	40,15	12,5	2006	D 8 0807/I SO A 203	SSÚD 12
10-020..1	21,613	most přes Jizeru u obce Tuřice	vodoteč (stálý průtok)	460,55	trám deskový prostý	předpjatý beton PREFA	15	31,02	11,25	1980	estakáda Tuřice – TAUROS	Závod Praha

Stavba mostu přes údolí Klabavy a trať ČD 170 na stavbě 0508 dálnice D 5 v roce 1994



číslo mostu	staničení	název mostu	překážka	délka přemostění [m]	druh nosné konstrukce	materiál nosné konstrukce	počet polí	největší otvor [m]	volná šířka [m]	rok postavení	místní název	správce
D1-034..1	27,453	most přes Sázavu ve Hvězdonicích	vodoteč a železnice	460,2	trám spojitý	předpjatý beton	9	54	11,75	1977		SSÚD 1
6-068..1	141,695	most přes zoologic. lokalitu	vodoteč (stálý průtok)	457,8	trám spojitý	předpjatý beton	12	40	11,25	2010	SO 205 Tisová–Kamenný Dvůr	Správa Karlovy Vary
11-193	340,937	estakáda u Mostů u Jablunkova	vodoteč (stálý průtok)	448,4	trám spojitý	spřažená konstrukce, ocelové plnostěnné nosníky	9	58,6	13,85	2001	k. ú. Mosty u Jablunkova	Správa Ostrava
D35-147..1	270,627	most přes polní cestu, trať ČD, melior. kanál a biokoridor	vodoteč a železnice	446,39	trám spojitý	předpjatý beton	11	42	13,65	2003	3509 SO D 202	SSÚD 5
35-069	83,879	most v Hořicích	železnice a silnice	446,34	deska spojitá	předpjatý beton PREFA	15	30	11,5	1979		Správa Hradec Králové
1-190..1	9,6	most na MÚK Strakonická	silnice	444,45	trám spojitý	předpjatý beton	9	55	12,5	2010	514 SO 205	SSÚD 8
6-069..1	144,148	most přes MK a lokální biokoridor	silnice	439,6	trám spojitý	předpjatý beton	8	59,6	11,25	2009	SO 203 Tisová – Kamenný Dvůr	Správa Karlovy Vary
D8-105..1	76,482	most Trmice	vodoteč a silnice	439	trám spojitý	předpjatý beton PREFA	8	59,5	13	1987	0806 SO 203	SSÚD 12
D8-061..1	55,5	most přes údolí u Dobkoviček	vodoteč a místní komunikace	431,3	trám spojitý	předpjatý beton	10	48	12,5	2016	0805 SO D 208	SSÚD 12
D5-081..1	78,199	most přes Úhlavu	vodoteč (stálý průtok)	426,5	trám spojitý	předpjatý beton PREFA	9	58	13	2006	D 5 0510/IV SO B 210	SSÚD 9
D1-178..1	144,244	most přes údolí Oslavy	vodoteč a silnice	423,9	trám spojitý	ocelové plnostěnné nosníky	4	135	11,75	1979	016 SO 201	SSÚD 4
1-198..3	14,342	most přes Lochkovské údolí	přírodní překážka	421	deska spojitá	ocelové plnostěnné nosníky	5	99,3	13,47	2010	514 SO 202/1	SSÚD 8
35-182	294,64	most přes železniční trať ve Valašském Meziříčí	železnice, vlečka	420,1	trám spojitý	předpjatý beton PREFA	14	36	15,5	1984	k. ú. Valašské Meziříčí – město	Správa Zlín
38-017	30,2	most přes Jizeru a trať ČD Praha–Turnov	vodoteč a železnice	417,69	deska spojitá	předpjatý beton PREFA	14	29	11,5	1994		Závod Praha
27-065	122,786	most přes údolí řeky Třemošné a železniční trať Plzeň–Žatec	vodoteč a železnice	416,8	trám spojitý	předpjatý beton	9	51	11,5	2010	SO 205	Správa Plzeň
13-085..2	131,653	most přes Labe a I/13 Děčín	vodoteč a silnice	416,75	trám spojitý	předpjatý beton	9	62,5	10,25	1986		Správa Chomutov
1-007..1	3	most přes Počernický rybník	vodoteč a silnice	410,2	trám spojitý	předpjatý beton PREFA	8	59,4	15	1993		SSÚD 13
D8-136..2	99,9	hraniční most	přírodní překážka	408,6	trám spojitý	ostatní ocelové konstrukce	6	73,32	12,5	2006	D 8 0807/II SO 217	SSÚD 12

→

Estakáda na stavbě 514 Pražského okruhu dne 30. prosince 2015, v pozadí je křižovatka Strakonická a tunel Cholupice





## Tunely ve správě ŘSD

Poznámky: LTT – levá tunelová trouba; PTT – pravá tunelová trouba; JP – jízdní pruh

trasa	název tunelu	délka tunelu LTT/PTT [m]	počet TT	počet JP celkem	šířka JP [m]	průjezdní výška tunelu [m]	správce tunelu	staničení tunelu	nejvyšší dovolená rychlost [km/h]	rok zahájení provozu
D 1	Klimkovice	1076,82	2	4	3,75	4,8	SSÚD 23	portál Brno: LTT km 346,6569 PTT km 346,656	80	2008
		1088,09			3,75			portál Ostrava: LTT km 347,74499 PTT km 347,731826		
D 5	Valík	380	2	4	3,5	5,2	SSÚD 9	portál Praha: km 77,395	80	2006
		390			3,5			portál Rozvadov: km 77,785		
D 8	Libouchec	654	2	4	3,5	4,5	SSÚD 12	portál sever: PTT km 83,38 LTT km 83,352 + galerie km 83,519	80	2006
		520			3,5			portál jih: PTT km 82,861 LTT km 82,849		
D 8	Panenská	2167,7	2	4	3,5	4,5	SSÚD 12	portál sever: LTT km 86,543 PTT km 86,554	80	2006
		2115,7			3,5			portál jih: LTT km 84,374 PTT km 84,437		
D 8	Prackovice	270	2	4	3,75	5,2	SSÚD 12	LTT: 58,280–58,550	80	2016
		260			3,75			PTT: 58,280–58,540		
D 8	Radejčín	600	2	4	3,75	5,2	SSÚD 12	LTT: 58,762–59,362	80	2016
		620			3,75			PTT: 58,778–59,398		
D 0	Lochkov	1620	2	5	3,5	4,8	SSÚD 8	portál Slivenec: km 13,4	80	2010
		1658			3,5			portál Lahovice: km 11,7		

←

Severní portály tunelu Lochkov na stavbě 514 Pražského okruhu  
dne 30. prosince 2015

trasa	název tunelu	délka tunelu LTT/PTT [m]	počet TT	počet JP celkem	šířka JP [m]	průjezdni výška tunelu [m]	správce tunelu	staničení tunelu	nejvyšší dovolená rychlost [km/h]	rok zahájení provozu
D 0	Cholupice	1937 1924	2	5	3,5 3,5	4,8	SSÚD 8	portál Komořany: km 9,04 portál Cholupice: km 7,13	80	2010
I/42 Brno	Husovický	585,65 578,35	2	4	3,5 3,5	4,8	Závod Brno	TT A portál sever: km 6,965 portál jih: km 7,55065 TT B portál sever: km 6,964 portál jih: km 7,54235	60	1998
I/23 Brno	Pisárecký	512,65 407	2	4	3,5 3,5	4,8	Závod Brno	TT A portál sever: km 145,07965 portál jih: km 144,567 TT B portál sever: km 144,86795 portál jih: km 144,368	60	1998
I/23 Brno	Hlinky	312	1	3	3,5	4,8	Závod Brno	portál sever: km 0,43735 portál jih: km 0,126	60	2007

Severní portál levé trouby tunelu Panenská na stavbě 0807/II-G dálnice D 8 dne 10. března 2009



Ústecké portály tunelu Prackovice na stavbě 0805 E dálnice D 8 dne 16. prosince 2016



Ústecké portály tunelu Radejčín na stavbě 0805 F dálnice D 8 dne 16. prosince 2016



Pražské portály tunelu Valík na stavbě 0510/I-B dálnice D 5 dne 25. března 2014

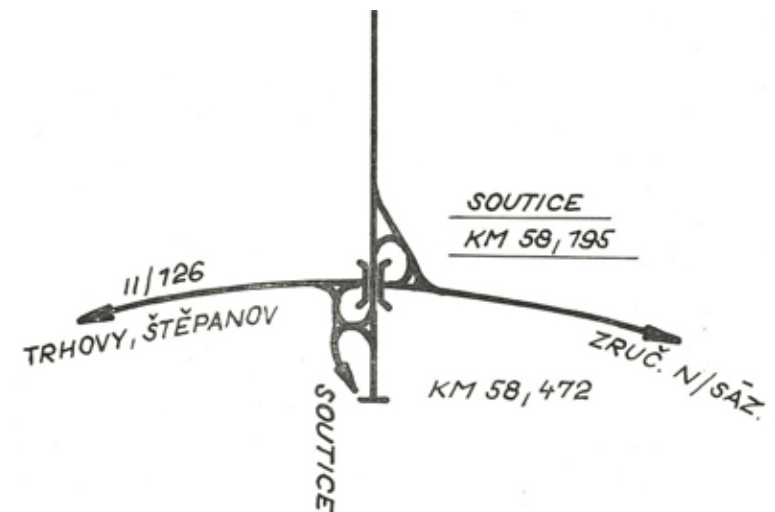


trasa	název tunelu	délka tunelu LTT/PTT [m]	počet TT	počet JP celkem	šířka JP [m]	průjezdni výška tunelu [m]	správce tunelu	staničení tunelu	nejvyšší dovolená rychlost [km/h]	rok zahájení provozu
I/35	Liberecký	280	2	4	3,55	5,2	Správa Liberec	severní portál TT1: km 21,892 jižní portál TT1: km 22,172	60	1992
		240			3,55			severní portál TT2: km 21,912 jižní portál TT2: km 22,152		
I/38	Jihlavský	310	1	2	3,5	4,8	Správa Jihlava	portál Praha: km 169,7 portál Znojmo: km 170,010	60	2004
I/35	Hřebeč	353	1	3	3,65	5,2	Správa Pardubice	západní portál: km 4,974500 východní portál: km 5,327500	60	1997
D 48	Lysůvky	162	2	4	3,5	4,8	Správa Ostrava	portál F-M: km 20,040	80	2014
		161			3,5			portál Rychaltice: km 20,200		
I/42 Brno	Královopolský	1239,87	2	4	3,5	4,5	Závod Brno	tunel I: km 0,321920–1,561788	60	2014
		1 261,25			3,5			tunel II: km 0,304020–1,565271		
I/58	Prchalov	150	1	2	3,5	5,2	Správa Ostrava		60	ve výstavbě



# Dlouholetí zaměstnanci

## kapitola X.



## Přehled pracovníků zaměstnaných u organizace dvacet let a více

od roku 1972											
							Němcová	Helena	1. 9. 1972	22300	Závod Brno
od roku 1973											
	Rousek	Miroslav	1. 6. 1973	12204	SSÚD 4						
od roku 1976											
	Smejkal	Miroslav	4. 10. 1976	12203	SSÚD 3	Ing.	Vranková	Jitka	8. 3. 1976	22100	Závod Brno
	Zounek	Jaroslav	1. 11. 1976	12204	SSÚD 4	Ing.	Skorkovský	Vladimír	1. 7. 1976	21400	Závod Praha
							Šteklová	Jaroslava	1. 9. 1976	36100	Správa Liberec
od roku 1977											
	ŠrajeroVá	Jana	1. 1. 1977	11230	úsek výstavby						
	Vrba	Miroslav	1. 6. 1977	12201	SSÚD 1						
	Polivka	Vít	1. 6. 1977	12202	SSÚD 2						
	Pospíšilová	Dana	1. 9. 1977	18500	ÚKKS						
	Rajdl	Ladislav	1. 11. 1977	12202	SSÚD 2						
od roku 1978											
	Hrabánek	Jiří	1. 10. 1978	12202	SSÚD 2						
od roku 1979											
	Novák	Miroslav	1. 4. 1979	12206	SSÚD 6		Gregor	Miroslav	2. 1. 1979	37100	Správa Hr. Králové
	Hnát	Bohuslav	1. 5. 1979	12202	SSÚD 2	Ing.	Dvořáková	Alena	1. 10. 1979	54300	Správa Ostrava
	Ptáček	Josef	11. 6. 1979	12202	SSÚD 2						
	Sypěna	Jaroslav	1. 7. 1979	12230	mostní provizoria						
	Zouneková	Helena	1. 8. 1979	12204	SSÚD 4						
Ing.	Dolejší	Marie	1. 9. 1979	11110	úsek výstavby						
	Hořínek	Karel	1. 9. 1979	12202	SSÚD 2						
	Kozel	Lubomír	1. 11. 1979	12204	SSÚD 4						

## od roku 1980

	Urbánek	Josef	1. 2. 1980	12202	SSÚD 2		Nováková	Jaroslava	1. 2. 1980	21200	Závod Praha
	Konštanda	Vladimír	1. 2. 1980	12207	SSÚD 7						
	Zeman	Jiří	1. 3. 1980	12202	SSÚD 2						
	Langer	Antonín	6. 10. 1980	12206	SSÚD 6						
	Kysela	Stanislav	1. 11. 1980	12201	SSÚD 1						

## od roku 1981

	Svitálek	Jiří	1. 5. 1981	12207	SSÚD 7	Ing.	Jeníček	Josef	1. 6. 1981	36000	Správa Liberec
	Skoupý	Rostislav	2. 5. 1981	12206	SSÚD 6						
	Pejchal	Miroslav	1. 6. 1981	12203	SSÚD 3						
Ing.	Příkazský	Michal	1. 8. 1981	11140	úsek výstavby						
	Gála	Miroslav	1. 9. 1981	12207	SSÚD 7						
	Rajdl	Zdeněk	1. 11. 1981	12202	SSÚD 2						

## od roku 1982

	Moravec	Josef	1. 1. 1982	12206	SSÚD 6	Ing.	Nádvořnicková	Marie	1. 2. 1982	21000	Závod Praha
	Tetur	Ludvík	1. 1. 1982	12207	SSÚD 7						
Ing.	Hladká	Jolana	1. 9. 1982	12320	datbanka						
	Soukup	Miroslav	1. 12. 1982	12208	SSÚD 8						

## od roku 1983

	Škabrada	Luboš	1. 4. 1983	12208	SSÚD 8		Černá	Radka	1. 7. 1983	32000	Správa Č. Budějovice
Ing.	Šantrůček	Vladimír	1. 7. 1983	12110	provozní úsek	Ing.	Kuťák	Zdeněk	15. 8. 1983	33000	Správa Plzeň
	Urbánek	Jaroslav	1. 7. 1983	12203	SSÚD 3	Ing.	Vebr	Bohumil	1. 9. 1983	38000	Správa Pardubice
Ing.	Gonsková	Jana	1. 8. 1983	12310	datbanka						
	Burian	Jan	1. 11. 1983	12204	SSÚD 4						

## od roku 1984

	Fialka	Jiří	1. 1. 1984	12202	SSÚD 2	Ing.	Vaisová	Miloslava	22. 10. 1984	33100	Správa Plzeň
	Salajka	Vojtěch	1. 1. 1984	12206	SSÚD 6						
	Sivíček	Julius	1. 5. 1984	12208	SSÚD 8						
	Čermáková	Iva	1. 8. 1984	12208	SSÚD 8						
	Pojman	Jiří	8. 10. 1984	12213	SSÚD 13						
	Zich	Luboš	1. 12. 1984	12213	SSÚD 13						

## od roku 1985

	Kerpl	Vratislav	1. 9. 1985	12201	SSÚD 1		Kubešová	Eva	1. 1. 1985	21600	Závod Praha
	Hrabánková	Marie	1. 11. 1985	12202	SSÚD 2	Ing.	Hostaša	Jiří	1. 4. 1985	38200	Správa Pardubice

## od roku 1986

	Dobrovolný	Jaroslav	1. 1. 1986	12203	SSÚD 3		Perelesová	Alena	1. 2. 1986	22200	Závod Brno
	Ščerba	Milan	1. 1. 1986	12250	provozní úsek		Ambrusová	Ivana	1. 6. 1986	54100	Správa Ostrava
Ing.	Hromádko	Jan	1. 3. 1986	12150	provozní úsek		Němec	Jiří	1. 10. 1986	38200	Správa Pardubice
	Jambor	Pavel	1. 3. 1986	12206	SSÚD 6						
	Prášil	Michal	7. 4. 1986	12150	provozní úsek						
	Nečas	Bohumil	1. 5. 1986	12207	SSÚD 7						
	Šimonová	Radmila	1. 7. 1986	12201	SSÚD 1						
	Tůma	Milan	18. 8. 1986	12217	SSÚD 17						
Ing.	Holešínská	Renata	1. 9. 1986	12320	databanka						
	Šimon	Stanislav	1. 12. 1986	12201	SSÚD 1						
	Zahradník	Milan	1. 12. 1986	12202	SSÚD 2						
	Šereda	Pavel	1. 12. 1986	12203	SSÚD 3						

## od roku 1987

	Brožík	Miroslav	1. 1. 1987	12206	SSÚD 6		Vitaljičová	Anděla	11. 3. 1987	21100	Závod Praha
	Kokert	Josef	1. 6. 1987	12202	SSÚD 2	Ing.	Kural	Petr	1. 9. 1987	21100	Závod Praha
	Pejša	Josef	1. 8. 1987	12201	SSÚD 1						
	Jakl	Vladimír	1. 11. 1987	12202	SSÚD 2						

## od roku 1988

	Blecha	František	1. 1. 1988	12204	SSÚD 4	Ing.	Dubcová	Věra	1. 3. 1988	36300	Správa Liberec
	Pavliš	Oldřich	1. 5. 1988	12206	SSÚD 6		Fišerová	Petra	6. 6. 1988	33200	Správa Plzeň
Bc.	Skála	Tomáš	1. 7. 1988	12213	SSÚD 13						
	Holoubek	Zdeněk	1. 8. 1988	12202	SSÚD 2						
	Dvořák	Josef	1. 10. 1988	12202	SSÚD 2						

## od roku 1989

	Kolínský	Václav	1. 1. 1989	12208	SSÚD 8		Hrubá	Marie	2. 1. 1989	38300	Správa Pardubice
	Hoffmann	Jaroslav	1. 4. 1989	12208	SSÚD 8		Černáková	Jaroslava	16. 1. 1989	54300	Správa Ostrava

	Hrdlička	Richard	1. 4. 1989	12213	SSÚD 13
	Jirousek	Karel	1. 5. 1989	12213	SSÚD 13
	Prchal	Josef	1. 7. 1989	12203	SSÚD 3
Ing.	Florián	Přemysl	1. 11. 1989	12206	SSÚD 6

Ing.	Kudrle	Jan	1. 3. 1989	32100	Správa Č. Budějovice

#### od roku 1990

	Drčka	Vladimír	1. 6. 1990	12230	mostní provizoria
	Černý	Vlastimil	1. 7. 1990	12213	SSÚD 13
	Hlavatý	Miroslav	1. 10. 1990	12213	SSÚD 13

Ing.	Čermák	Jaroslav	1. 1. 1990	21200	Závod Praha
	Königsmarková	Jitka	1. 3. 1990	33300	Správa Plzeň
	Kociová	Eva	26. 3. 1990	22300	Závod Brno
	Smětáková	Irena	1. 7. 1990	53100	Správa Zlín
	Slabá	Daniela	20. 8. 1990	32200	Správa Č. Budějovice
Ing.	Kalivoda	Jiří	17. 9. 1990	36200	Správa Liberec
	Turek	Martin	1. 12. 1990	54200	Správa Ostrava

#### od roku 1991

	Novák	Evžen	1. 4. 1991	12208	SSÚD 8
	Hanušová	Jana	1. 6. 1991	12206	SSÚD 6
Ing.	Brožková	Hana	1. 8. 1991	11140	úsek výstavby
	Šebánková	Iveta	1. 8. 1991	11140	úsek výstavby
	Málek	Miroslav	1. 8. 1991	12202	SSÚD 2
	Kadlec	Zdenek	1. 9. 1991	12204	SSÚD 4
	Musil	Jan	1. 10. 1991	12204	SSÚD 4
	Svobodová	Pavčina	1. 11. 1991	18200	ÚKKS

	Syřínek	Michal	1. 3. 1991	33200	Správa Plzeň
	Špatenková	Zdenka	1. 7. 1991	35200	Správa Chomutov
	Týrová	Zdeňka	1. 8. 1991	32200	Správa Č. Budějovice
	Katzer	Milan	1. 9. 1991	21300	Závod Praha
	Sýkorová	Jana	1. 10. 1991	38300	Správa Pardubice

#### od roku 1992

	Černý	Václav	16. 3. 1992	12209	SSÚD 9
JUDr.	Hak	František	1. 4. 1992	19410	správní úsek
	Valeš	David	1. 5. 1992	12204	SSÚD 4
	Jeremiášová	Janka	1. 7. 1992	12320	databanka
	Brukner	Pavel	1. 8. 1992	12203	SSÚD 3
	Zemánková	Radoslava	2. 9. 1992	12207	SSÚD 7
	Hrdina	Josef	1. 11. 1992	12207	SSÚD 7
	Orszulíková	Halina	1. 11. 1992	12320	databanka

Ing.	Lukašík	Josef	20. 7. 1992	53100	Správa Zlín
	Pekárková	Olga	10. 8. 1992	21300	Závod Praha
Ing.	Metelková	Andrea	1. 9. 1992	22100	Závod Brno

## od roku 1993

	Jelínek	Jiří	1. 1. 1993	12202	SSÚD 2	Ing.	Vondroušová	Jana	8. 2. 1993	36100	Správa Liberec
	Rýdl	František	1. 1. 1993	12202	SSÚD 2	Ing.	Fabík	Pavel	1. 5. 1993	22000	Závod Brno
	Staníčková	Irena	1. 1. 1993	12300	databanka		Adámková	Milada	1. 7. 1993	54000	Správa Ostrava
	Šubrt	Luděk	14. 1. 1993	12201	SSÚD 1	Bc.	Benešová	Helena	15. 7. 1993	22000	Závod Brno
Ing.	Volný	Ladislav	15. 1. 1993	12310	databanka	Ing.	Trlidová	Pavčina	23. 8. 1993	22100	Závod Brno
	Kolman	Petr	1. 3. 1993	12202	SSÚD 2		Marešová	Dagmar	1. 9. 1993	32300	Správa Č. Budějovice
	Cibulková	Jana	1. 3. 1993	12800	provozní úsek		Bachtík	Zdeněk	6. 9. 1993	36200	Správa Liberec
	Novák	Bohuslav	1. 4. 1993	19310	správní úsek		Pochylová	Zdenka	11. 10. 1993	54100	Správa Ostrava
	Matula	Jindřich	10. 5. 1993	12203	SSÚD 3	Ing.	Sýkora	Jiří	1. 11. 1993	21500	Závod Praha
	Pěnčík	Michael	1. 7. 1993	12230	mostní provizoria						
	Gála	Jan	1. 8. 1993	12207	SSÚD 7						
	Gálová	Dagmar	1. 8. 1993	12207	SSÚD 7						
	Pavelka	Josef	1. 9. 1993	12203	SSÚD 3						
	Schinzl	Ivo	1. 9. 1993	12206	SSÚD 6						
Ing.	Rakovec	Michal	1. 9. 1993	18400	ÚKKS						
	Broj	Jiří	1. 10. 1993	12209	SSÚD 9						
	Forejt	Miloslav	1. 10. 1993	12209	SSÚD 9						
	Šauer	Jan	1. 10. 1993	12209	SSÚD 9						
	Zášková	Jaroslav	18. 10. 1993	12203	SSÚD 3						
	Mrkvica	Jan	1. 11. 1993	12206	SSÚD 6						
	Andrejovský	Jaroslav	1. 11. 1993	12209	SSÚD 9						
	Balej	František	1. 11. 1993	12209	SSÚD 9						
Ing.	Stránský	Miloslav	15. 11. 1993	12250	provozní úsek						
	Pelcová	Vendulka	6. 12. 1993	12209	SSÚD 9						

## od roku 1994

Ing.	Věchtová	Blažena	1. 1. 1994	11120	úsek výstavby		Brychtová	Hana	1. 1. 1994	22300	Závod Brno
	Malý	Josef	1. 1. 1994	12209	SSÚD 9		Veselý	Libor	1. 1. 1994	38200	Správa Pardubice
	Šilhánková	Alena	10. 1. 1994	12209	SSÚD 9		Radová	Martina	1. 3. 1994	35100	Správa Chomutov
	Kulvajt	Václav	1. 2. 1994	12201	SSÚD 1		Pařízková	Petra	1. 6. 1994	38000	Správa Pardubice
Ing.	Michková	Vlasta	1. 2. 1994	12800	provozní úsek		Masničáková	Eva	1. 8. 1994	22300	Závod Brno
Ing.	Míšek	Jiří	1. 4. 1994	11140	úsek výstavby	Ing.	Urbánková	Hana	1. 8. 1994	52100	Správa Olomouc
Ing.	Kubíčková	Zora	1. 5. 1994	12120	provozní úsek		Walterová	Iva	1. 10. 1994	38100	Správa Pardubice

	Bartl	Pavel	1. 8. 1994	12206	SSÚD 6
	Elzner	Jan	8. 8. 1994	12207	SSÚD 7
RNDr.	Dvořák	Dalibor	1. 9. 1994	12250	provozní úsek
Ing.	Kubešová	Stanislava	12. 9. 1994	12800	provozní úsek
	Moravec	Roman	15. 9. 1994	12206	SSÚD 6
	Hiršlová	Václava	1. 10. 1994	10220	útvary GŘ
	Musil	Milan	1. 10. 1994	12204	SSÚD 4
Ing.	Věk	Jaromír	1. 10. 1994	12210	SSÚD 10
	Ungr	Vlastimil	1. 11. 1994	12209	SSÚD 9

	Beránek	Luděk	24. 10. 1994	22200	Závod Brno
	Klaclová	Jaroslava	1. 11. 1994	22400	Závod Brno
	Kobosilová	Jana	1. 12. 1994	36200	Správa Liberec

od roku 1995

	Mika	Pavel	1. 1. 1995	12208	SSÚD 8
	Osička	Vladimír	9. 1. 1995	12207	SSÚD 7
	Boček	Zdeněk	1. 2. 1995	12206	SSÚD 6
	Matějčík	Jiří	1. 3. 1995	12203	SSÚD 3
	Urlich	Zdeněk	1. 3. 1995	12213	SSÚD 13
	Ryzák	Jiří	1. 3. 1995	12310	datbanka
	Průžková	Světlana	27. 3. 1995	11220	úsek výstavby
	Puskeiler	Štefan	1. 4. 1995	12203	SSÚD 3
	Rumlová	Věra	1. 4. 1995	12209	SSÚD 9
	Špičáková	Ludmila	15. 5. 1995	18500	ÚKKS
	Machulka	Luboš	1. 6. 1995	12208	SSÚD 8
	Prokeš	Miloslav	1. 7. 1995	12206	SSÚD 6
	Belinger	Pavel	1. 8. 1995	12213	SSÚD 13
	Šebková	Hana	1. 9. 1995	12110	provozní úsek
	Božek	Zdeněk	1. 9. 1995	12204	SSÚD 4
	Nasler	Jiří	1. 9. 1995	12213	SSÚD 13
	Tajčman	Michal	1. 9. 1995	12213	SSÚD 13
	Vorlíček	Zbyněk	1. 9. 1995	12213	SSÚD 13
Ing.	Matušová	Magda	1. 9. 1995	12320	datbanka
	Bradáč	Stanislav	1. 10. 1995	12203	SSÚD 3
	Jirásek	Josef	1. 10. 1995	12213	SSÚD 13
	Bridzik	Miroslav	13. 11. 1995	12230	mostní provizoria
	Renka	Jan	15. 12. 1995	12213	SSÚD 13

	Formánková	Zdeňka	23. 1. 1995	32300	Správa Č. Budějovice
	Hambergerová	Anna	23. 1. 1995	32300	Správa Č. Budějovice
	Hanák	Jan	1. 2. 1995	22100	Závod Brno
Ing.	Hybín	Rudolf	1. 4. 1995	38100	Správa Pardubice
	Kobes	Jaroslav	18. 4. 1995	33300	Správa Plzeň
	Singerová	Petra	1. 5. 1995	33100	Správa Plzeň
	Sobková	Vlasta	1. 6. 1995	54300	Správa Ostrava
	Kyselová	Daniela	1. 9. 1995	36100	Správa Liberec
	Sládková	Lenka	1. 11. 1995	21300	Závod Praha
	Grmela	Ivo	1. 11. 1995	53200	Správa Zlín
	Vaculíková	Jarmila	15. 11. 1995	21100	Závod Praha

## od roku 1996

Ing.	Urbánek	Luboš	15. 1. 1996	12140	provozní úsek		Babáková	Martina	1. 5. 1996	22300	Závod Brno
Ing.	Karafiátová	Petra	1. 3. 1996	11220	úsek výstavby	Mgr.	Malinovská	Miroslava	1. 7. 1996	38000	Správa Pardubice
	Břežný	Daniel	1. 3. 1996	12310	databanka		Čížková	Lenka	1. 7. 1996	38200	Správa Pardubice
	Setnička	Antonín	1. 5. 1996	12202	SSÚD 2		Růžičková	Jana	5. 8. 1996	21400	Závod Praha
	Škoda	Karel	1. 5. 1996	12203	SSÚD 3		Votýpková	Jitka	1. 9. 1996	33100	Správa Plzeň
	Kachyňa	Leoš	1. 6. 1996	12207	SSÚD 7		Bošková	Vladislava	1. 9. 1996	33200	Správa Plzeň
	Varhaník	Jiří	1. 7. 1996	12203	SSÚD 3		Rakovcová	Radka	1. 10. 1996	21000	Závod Praha
	Relichová	Olga	15. 7. 1996	11200	úsek výstavby	Ing.	Kabát	Václav	1. 11. 1996	33100	Správa Plzeň
	Čada	Milan	1. 8. 1996	12209	SSÚD 9		Hamerníková	Věra	11. 11. 1996	33300	Správa Plzeň
	Anděl	Radomil	1. 9. 1996	12209	SSÚD 9		Foch	Pavel	2. 12. 1996	35100	Správa Chomutov
	Svadbová	Eva	1. 9. 1996	12211	SSÚD 11						
	Dvořák	Vlastimil	1. 10. 1996	12110	provozní úsek						
	Psota	Jaroslav	1. 10. 1996	12202	SSÚD 2						
	Příhoda	Roman	1. 10. 1996	12204	SSÚD 4						
	Teturová	Eva	1. 10. 1996	12207	SSÚD 7						
	Doboš	Miroslav	1. 10. 1996	12211	SSÚD 11						
	Pokorná	Jana	1.10. 1996	12211	SSÚD 11						
	Svadba	Martin	1. 10. 1996	12211	SSÚD 11						
	Valenta	Roman	11. 10. 1996	12207	SSÚD 7						
	Sakařová	Jitka	29. 10. 1996	11230	úsek výstavby						
	Brandtner	Karel	1. 11. 1996	12209	SSÚD 9						
	Smítková	Jitka	1. 12. 1996	12202	SSÚD 2						
Ing.	Černá	Marta	16. 12. 1996	11400	úsek výstavby						

## od roku 1997

	Smítka	Zdeněk	1. 2. 1997	12202	SSÚD 2	Ing.	Krzyžanková	Irena	1. 2. 1997	54100	Správa Ostrava
	Vostracká	Jarmila	10. 2. 1997	19400	správní úsek		Ryjáčková	Marta	3. 3. 1997	33100	Správa Plzeň
	Blažková	Jana	25. 2. 1997	19320	správní úsek		Štursová	René	17. 3. 1997	22200	Závod Brno
	Mutl	Dušan	1. 4. 1997	12206	SSÚD 6		Kakulidis	Panajotis	1. 5. 1997	38100	Správa Pardubice
	Příkrý	Benedikt	1. 4. 1997	12206	SSÚD 6		Hájková	Lenka	18. 8. 1997	22200	Závod Brno
	Macek	Ladislav	1. 4. 1997	12208	SSÚD 8	Mgr.	Chmelová	Andrea	20. 10. 1997	22000	Závod Brno
Ing.	Kaleta	Bogdan	1. 4. 1997	12320	databanka						
	Kříž	Václav	2. 5. 1997	12211	SSÚD 11						



## Poděkování

---

Autor děkuje všem, kteří fotografií, dokumentem, informacemi či jiným způsobem přispěli ke vzniku této knihy. Jsou to zejména:

Jan Beneš, František Blecha, Jana Cibulková, Milan Černý, Vlastimil Dvořák, Jan Fejt, Miloš Fišer, Karel Hofman, Zdeněk Horák, Jiří Hořák, Jan Hromádko, Jiří Janoušek, Jan Kovanda, Zbyněk Kravciv, Stanislava Kubešová, Pavel Kučera, Zina Kutová, Václav Lídl, Vlasta Michková, Edvard Ouředníček, Ladislav Rajdl, Vojtěch Salajka, Štěpán Sedláček, Tomáš Haman, Blanka Stehlíková, Vlastimil Suchý, Pavlína Svobodová, Karel Škoda, Jaroslav Šulc, Pavel Šulc, Lukáš Topinka, Jaromír Věk, Martin Vondraš, Petr Zajíc

Zvláštní poděkování patří Pavlu Havránkovi, bývalému vedoucímu oddělení provozu a údržby provozního úseku, a Stanislavu Šimonovi, vedoucímu SSÚD 1 Mirošovice.

Autoři nebo majitelé fotografií:

Archivy ŘD Praha a ŘSD ČR, Vlastimil Dvořák, Pavel Havránek, Karel Hofman, Lukáš Hrabánek, Jan Hromádko, Martin Jajčíšín, Jiří Janoušek, Zbyněk Kravciv, Pavel Kučera, Václav Lídl, Jiří Motejlek, Jiří Neuvirt, Oldřich Pavliš, Michal Prášil, Jiří Ryba, Štěpán Sedláček, Antonín Seidl, Zdeněk Suchánek, František Tomek, Lukáš Topinka, Jaromír Věk, M. Vích, Vojenský historický ústav Praha, Martin Vondraš, Petr Zajíc, Jan Zapletal

Údaje uvedené v knize zachycují stav poznání ke dni 30. září 2017.

Autor uvítá opravy a doplňky údajů uvedených v knize, jakož i různé archivní předměty mající vztah k popisovanému tématu.



### Fotografie na obálce a titulních stranách

---

**Přední obálka:** Dálnice D 1 v km 3,2 směrem ku Praze v červnu 1971 před zprovozněním

---

**Frontispis:** Změna žlutého vodorovného značení na bílé v km 19,5 vlevo na D 1 silami SSÚD 1 dne 26. dubna 1975. Pracovník na přívěsném vozíku za značkovačem ovládá zařízení pro sypání balotiny, vyrobené podle zlepšovacého návrhu SSÚD 1

---

**Zadní obálka:** Dálnice D 1 v km 3,2 směrem ku Praze dne 20. července 2017



MOST SERVICE

FOR THE  
COURAGE AND  
DEDICATION  
OF THE  
WPI  
FIRE DEPARTMENT  
IN THE  
FIGHT AGAINST  
THE GREAT  
SMOKE  
KILLER

WPI

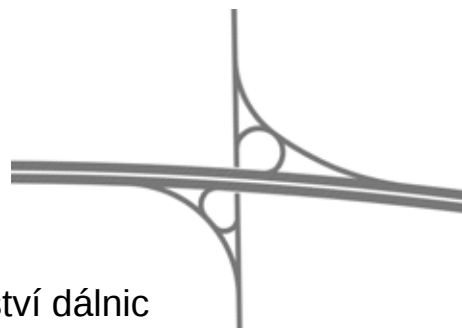
STOP ZHALLAN  
PARKING AREA  
NO PARKING

# OBSAH

---


kapitola I. – Jak šel čas . . . . .	5
kapitola II. – Vývoj ŘD Praha a ŘSD . . . . .	109
kapitola III. – Zaměstnanci . . . . .	121
kapitola IV. – Práce na dálnici . . . . .	129
kapitola V. – Střediska správy a údržby . . . . .	147
kapitola VI. – Rozvoj dálniční sítě . . . . .	169
kapitola VII. – Letadla na dálnici . . . . .	189
kapitola VIII. – Intenzita provozu a nehodovost . . . . .	201
kapitola IX. – Mosty a tunely . . . . .	215
kapitola X. – Dlouholetí zaměstnanci . . . . .	231

# padesát let 1967–2017



50 let od založení Ředitelství dálnic  
50 let od znovuzahájení stavby dálnic  
20 let Ředitelství silnic a dálnic ČR

Vydalo: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Autor: Michal Prášil 

Počet stran: 244

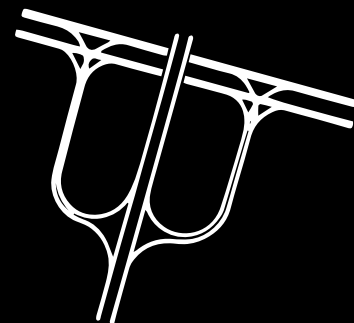
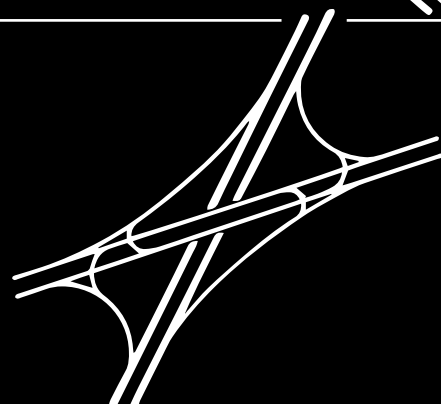
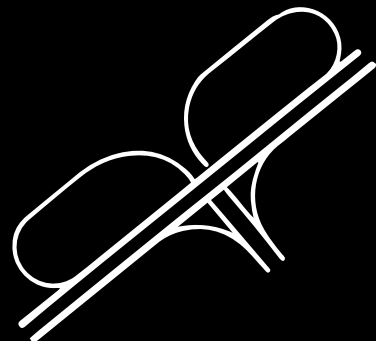
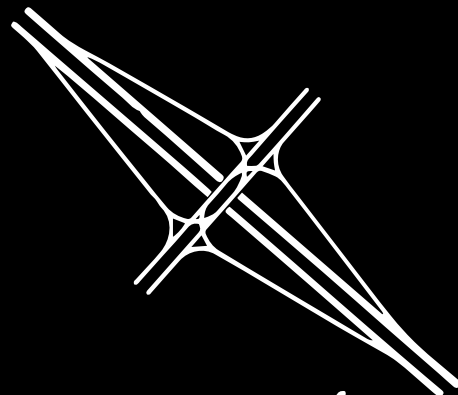
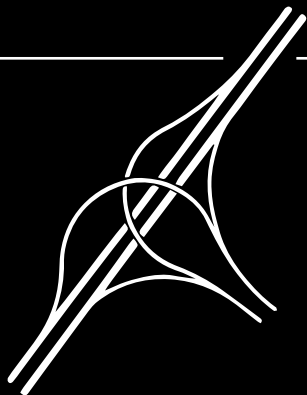
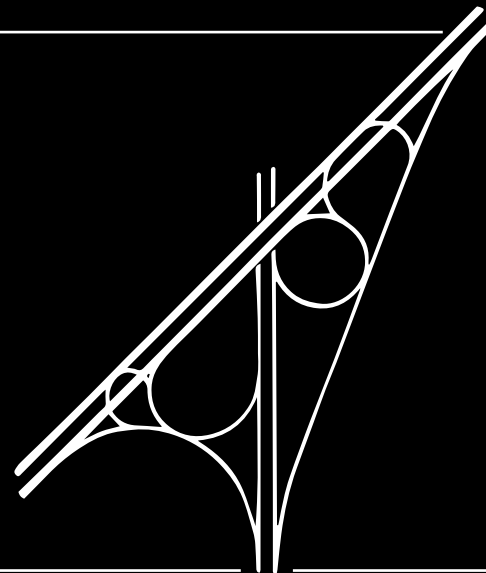
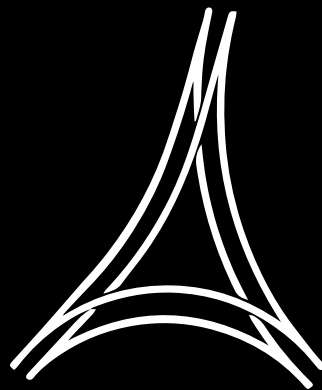
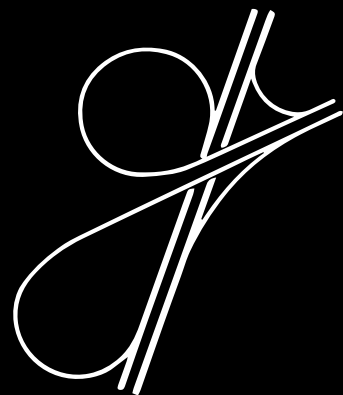
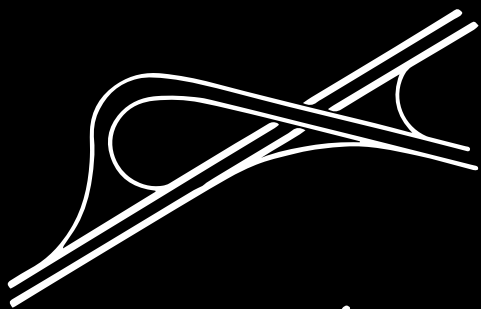
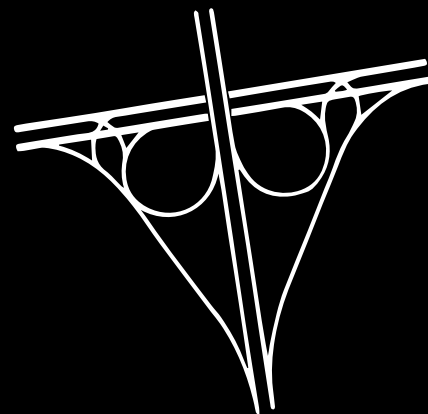
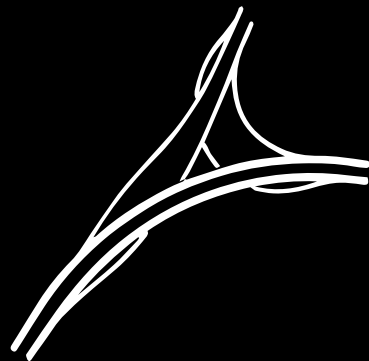
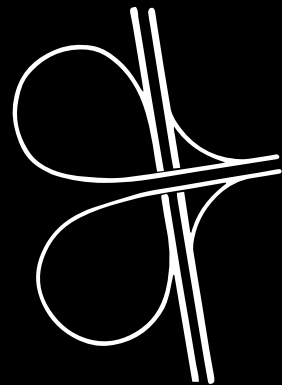
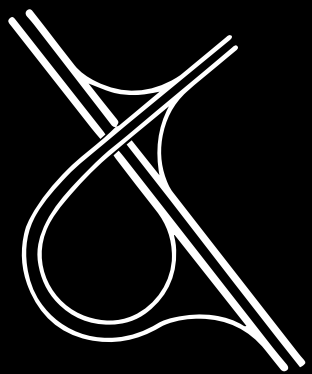
Rok vydání: 2017

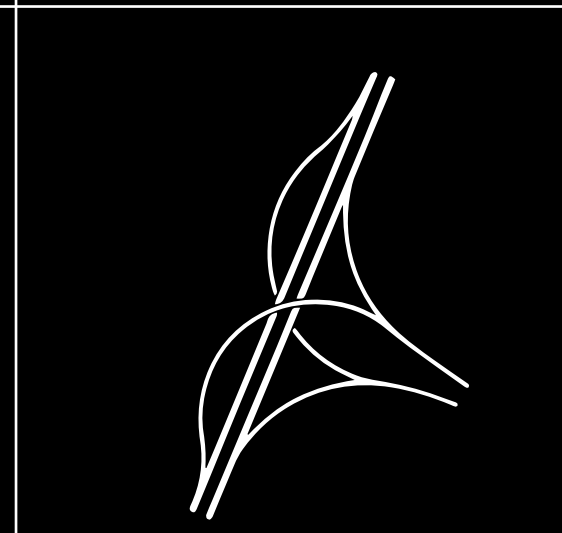
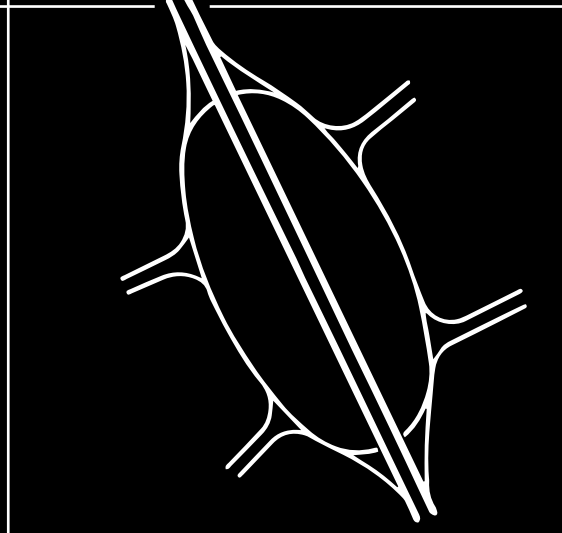
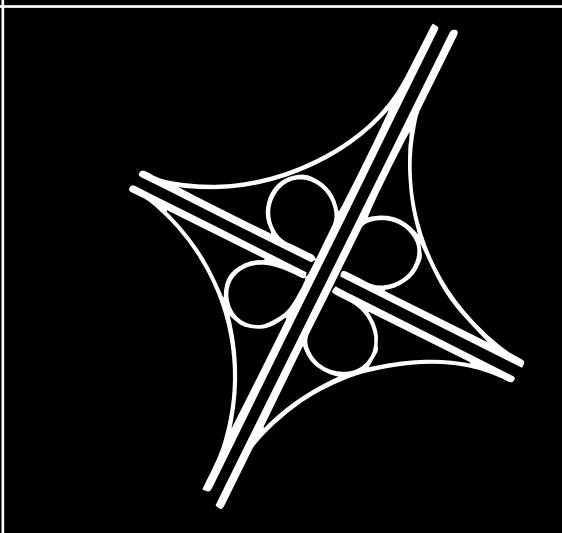
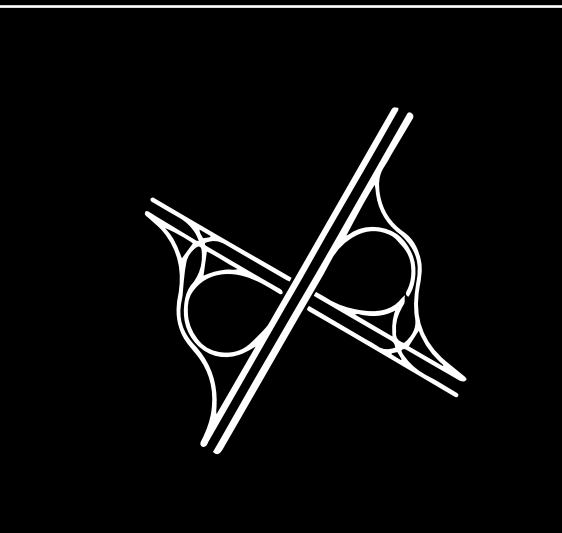
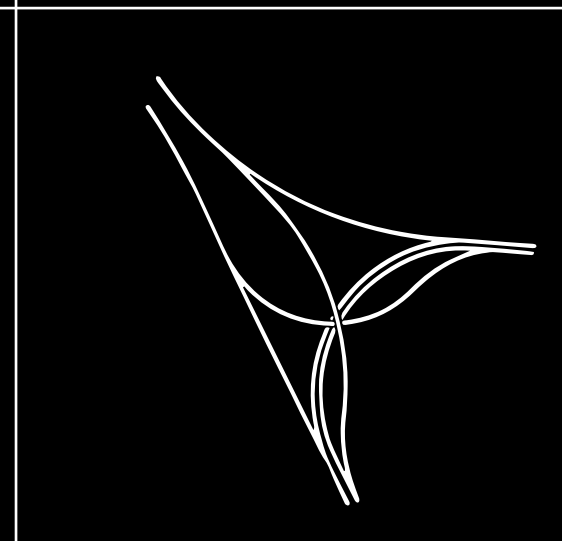
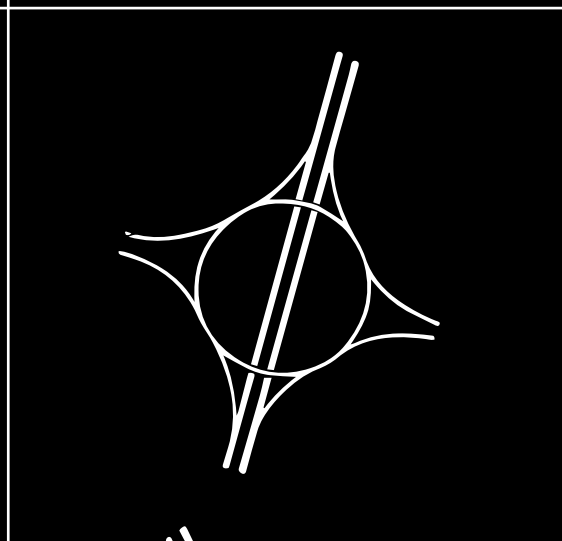
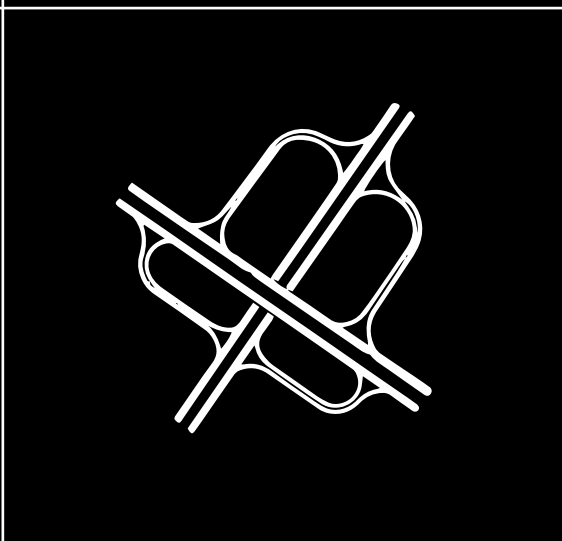
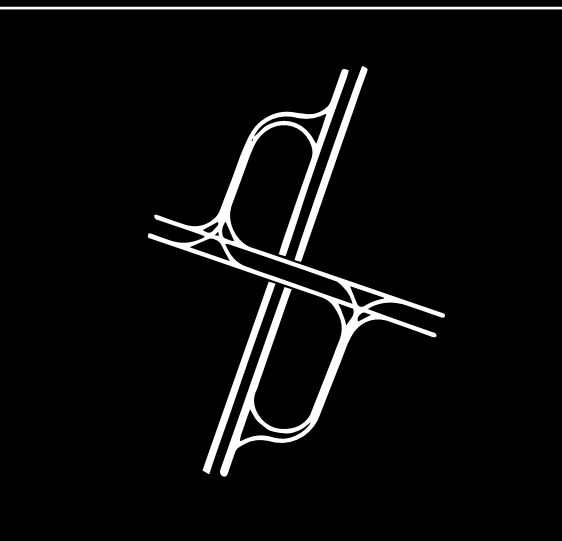
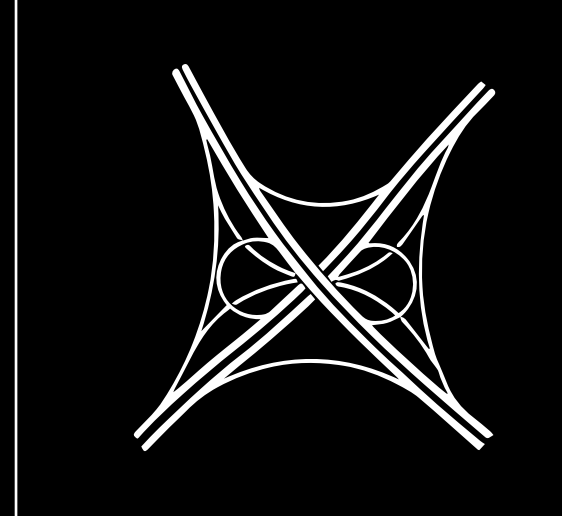
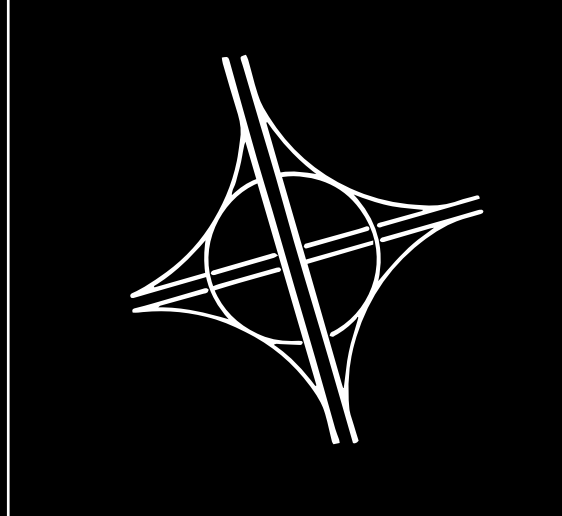
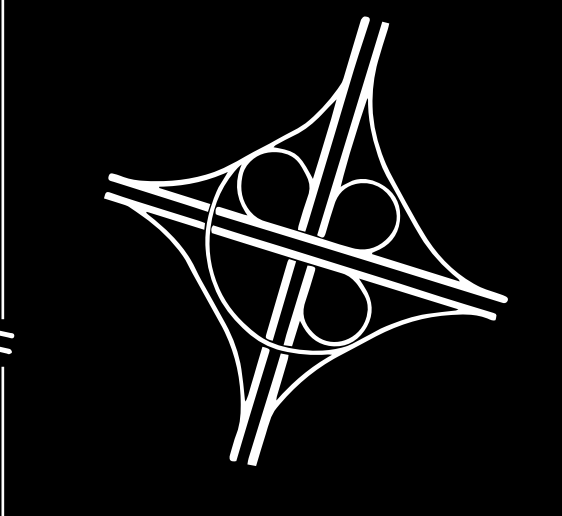
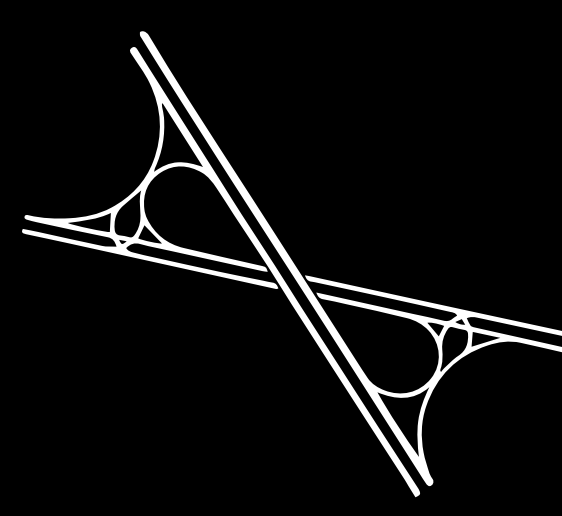
Vydání: první

Sazba: Štěpán Sedláček, RoadMedia, s. r. o.

Vytiskl: FOR-TIROP, a. s.







**padesát let**  
**1967–2017**



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

