

70 let dálnic ve fotografii

70 Years of the Motorway in Photographs

1939
2009

Jan Hoření

Tomáš Janda

Václav Lídí

1939
2009



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Obsah/Contents

Úvodní slovo <i>Introductory words</i>	06
Stavíme dálnici jako jedni z prvních na světě <i>We were one of the first in the world to build a motorway</i>	08
Znovuzahájení stavby dálnic <i>Resumption of motorway construction</i>	30
Dálniční rozmach <i>Motorway expansion</i>	56
Přehledová mapa dálniční sítě <i>Survey map of the motorway network</i>	83
Data zprovozňování jednotlivých úseků dálniční sítě <i>Data on the opening up of individual motorway network sections</i>	84

70 let dálnic
ve fotografii
70 Years
of the Motorway
in Photographs

Jan Hoření

Tomáš Janda

Václav LídI

Úvodní slovo



Alfred Brunclík
generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR
*General Director of the Road and Motorway
Directorate of the CR*

Vzpomeňme dnes, kdy je v provozu 1055 kilometrů dálnic a rychlostních silnic a dalších 186 kilometrů ve výstavbě, období před sedmdesáti lety, kdy jsme se dne 2. května 1939 s velkými nadějemi pustili do stavby české dálnice z Prahy přes Brno na slovenskou hranici. Tato stavba, považovaná ze technickou chloubu českého národa a nazvaná Národní cestou, připadla bohužel, vlivem nepříznivé historické situace, ve většině svého průběhu do období německé okupace. Byla to právě německá okupační moc, která nám svým stavebním zákazem v roce 1942 znemožnila velkorysé stavební dílo dokončit.

Obnovení stavby dálnice v poválečném období nebylo zanedbatelné, ale rok 1950 přináší opětovné zastavení stavby.

Situace nebyla správně vyhodnocena, protože již koncem padesátých let dvacátého století začíná intenzita silničního provozu prudce narůstat a mnohdy převyšovat kapacitní možnosti silniční sítě. Nepříznivý dopad tohoto stavu na národní hospodářství si vynutil obnovení dálniční výstavby dne 8. září 1967. Její rychlost a kvalita odpovídala omezeným hospodářským možnostem Československé socialistické republiky. Investor i dodavatelé však vyvinuli nemalé úsilí, a tak byl dne 8. listopadu

1980, více než 41 let od prvního výkopu, uveden do provozu dálniční tah Praha–Brno–Bratislava.

Byly rozestavěny další úseky naší dálniční sítě a některé byly postupně uvedeny do provozu. Celkově však výstavba dálnic stagnovala.

Po roce 1989 přinesla demokracie nové technicko-ekonomické možnosti. Posílení dotacemi Evropské unie umožňuje výstavbu dálnic odpovídajících dopravním potřebám České republiky včetně vyrovnání „historického dluhu“. Současná intenzita výstavby dálnic, pokud bude udržena, je zárukou, že česká dálniční síť, jako jedna z podmínek hospodářské prosperity, bude v nejbližší době dokončena.

V Praze dne 2. května 2009

Introductory statement

Today, when there are 1,055 kilometres of motorways and expressways and another 186 kilometres under construction, let's recall the period 70 years ago, when on 2 May 1939 full of hope we started the construction of the Czech motorway from Prague through Brno to the Slovak border. This civil engineering project, considered the technical pride of the Czech nation and called the National Way, fell for most of its history into the period of the German occupation. It was precisely this German occupying power, which did not allow the large-scale construction project to be completed through its construction ban in 1942. The revival of motorway construction during the post-war period was not insignificant, but 1950 brought a repeated suspension of construction.

The situation was not correctly assessed, because already at the end of the 1950s the intensity of road traffic started to increase sharply and often to exceed the road network's capabilities for capacity.

This situation's negative impact on the national economy forced the revival of motorway construction on 8 September 1967. Its speed and quality matched the limited economic capabilities of the Czechoslovak Socialist Republic. Even so, the investor and suppliers put in a not-insignificant effort, and thus on 8 November 1980, more than 41 years after the first groundbreaking, the Prague–Brno–Bratislava motorway line was put into operation. Further sections of our motorway network were under construction and several were, step-by-step, put into operation. In all, however, motorway construction stagnated.

After 1989 the wave of Democracy brought new technical and economic opportunities. Support by European Union grants makes the construction of motorways meeting the transport needs of the Czech Republic possible, including settling the "historic debt". The present intensity of motorway construction, as long as it is maintained, is a guarantee that the Czech motorway network, as one of the conditions for economic prosperity, will be completed in the near future.

Prague, 2 May 2009



Stavíme dálnice jako jedni z prvních na světě

V druhé polovině třicátých let minulého století nastartoval do té doby nepředstavitelný nárůst silničního provozu. Stávající silniční síť náhle přestala vyhovovat dopravě. Proto byly vytvářeny koncepce dálkových, tzv. národních silnic.

Po okleštění naší republiky v důsledku Mnichovské dohody a vídeňské arbitráže se stala výstavba páteřních komunikací nutností. Dne 4. listopadu 1938 rozhodla československá vláda o výstavbě dálnice z Prahy do Velkého Bočkova (na Podkarpatské Rusi). Pro zajímavost: součástí tohoto rozhodnutí bylo i zavedení jízdy vpravo od 1. května 1939. Projekci řídilo zpočátku Velitelství stavby dálkových silnic, později (po zavedení slova DÁLNIČE) Generální ředitelství stavby dálnic.

Pro úplnost je třeba uvést, že dne 1. prosince 1938 zahájili Němci stavbu své sudetské dálnice, i když na zabraném území. Tedy vlastně jaksi mimo soutěž. A 11. dubna 1939 se pak, ještě na základě předchozí mezivládní československo-německé dohody, ve velkém tempu rozeběhla stavba průchozí dálnice Vratislav–Vídeň.

Dne 2. května 1939 jsme v plánovaném termínu zahájili stavbu své dálnice Praha–Brno–slovenská hranice. Stavební práce se nadějně rozeběhly, i když byly od začátku brzděny katastrofálním nedostatkem pracovních sil (jevem do té doby neznámým) a vážnutím dodávek předpokládané mechanizace.

I tak byl objem stavebních prací až do okupanty nařízeného zastavení stavby 30. dubna 1942 obrovský.

Brzy po válce stavba naší dálnice, byť poněkud rozpačitě, ožila. Na některých úsecích bylo dokončováno zemní těleso, byly rozprostírány šterkové podkladní vrstvy. Naplno se rozeběhly dostavby mostů.

V tomto poválečném období se podařilo mnoho dálničních staveb dokončit, avšak v roce 1950 byla stavba dálnice z nejspolehlivějších příčin „definitivně“ zastavena. Řešení vážných dopravních problémů se tak odsunulo do období let mnohem pozdějších.

We are one of the first in the world to build a motorway

In the second half of the 1930s an increase in road traffic, unthinkable before that time, started. The existing roadway network suddenly was not sufficient for transport. For that reason the idea of long-distance, or so-called national, roadways was developed. After the curtailing of our Republic by the Munich Agreement and the Vienna Arbitrage, the construction of backbone roadways became a necessity. On 4 November 1938 the Czechoslovak government decided on the construction of a motorway from Prague to Velký Bočkov (in Sub-Carpathian Rus). For completeness: This decision also included the introduction of right-side driving, starting 1 May 1939. The project was managed in the beginning by the Directorate of Construction of Long-Distance Roads, later (after the introduction of the word MOTORWAYS) the General Directorate of Motorway Construction.

The Germans overtook us twice on our territory in the start of motorway construction. For completeness it is necessary to state that on 1 December 1939 the Germans started the construction of their Sudetan motorway, even if on seized territory. Thus, somewhat out of the competition. And on 11 April 1939, then, the Vratislav – Vienna transit motorway got off to a very fast start, still on the basis of the inter-war Czech-German treaty. On 2 May 1939

On 2 May 1939 we started the construction of our Prague–Brno–Slovak border motorway in the planned term. The construction work had a promising start, even though from the beginning it was hampered by a catastrophic lack of labour force (a phenomenon which was unknown to that time) and the stagnation of supplies of the expected mechanisation.

Even so the volume of construction work was enormous until the suspension of the civil engineering project ordered by the occupying forces on 30 April 1942. Soon after the war the construction of our motorway was revived, although with some constraint. In some sections the roadbed was completed, and the gravel base layers had been spread. The final construction work of bridges started at full speed. In this post-war period many motorway structures were completed, however, in 1950 motorway construction was “definitively” suspended for reasons which cannot be determined. The resolution of serious transport problems thus shifted to a period of many years later.

1939
1967

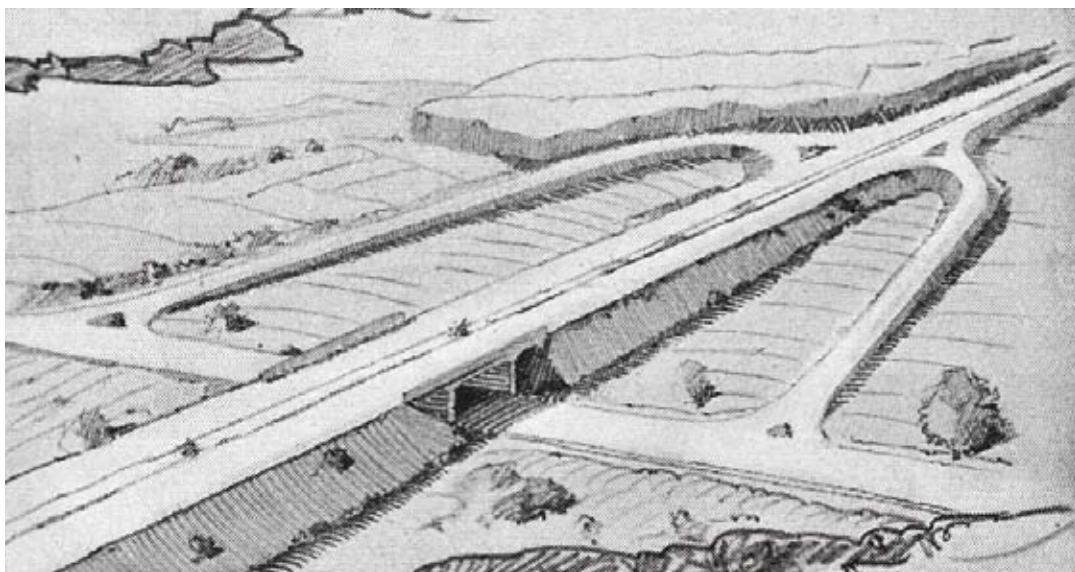
1. kapitola | Chapter 1



Porada vedení Generálního ředitelství silnic a dálnic (Ing. Hájek, Ing. Nosek, Ing. Míša).
Conference of the General Directorate of Motorway Construction (Ing. Hájek, Ing. Nosek, Ing. Míša).



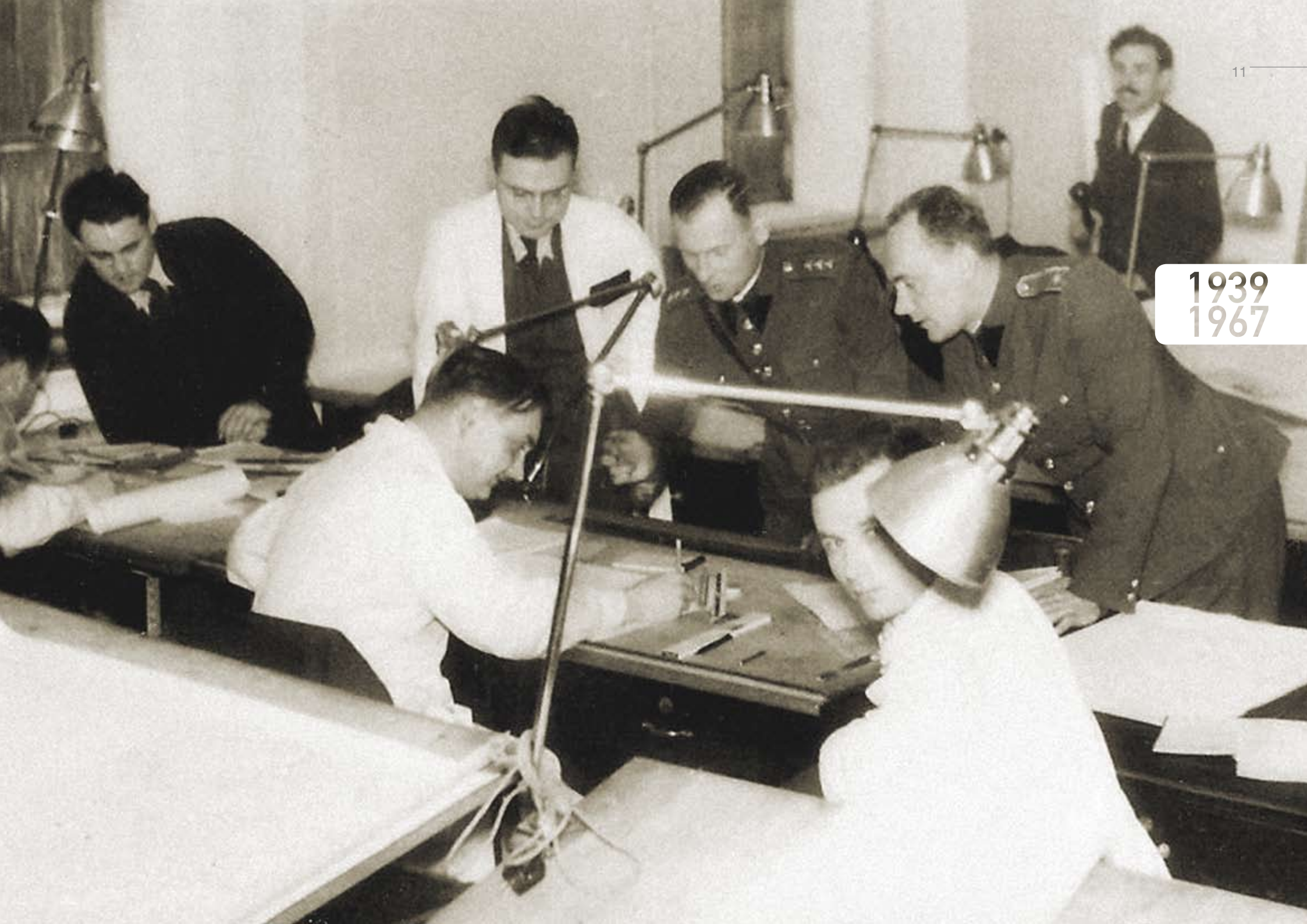
Sídlo Generálního ředitelství stavby dálnic v Praze na Smíchově.
Seat of the General Directorate of Motorway Construction in Prague's Smíchov



Návrh mimoúrovňové křižovatky
Draft of above grade intersection

Projektování česko-slovenské dálnice je prestižní záležitostí. Do práce v projekční kanceláři Generálního ředitelství stavby dálnic se hned na podzim roku 1938 zapojují nejlepší inženýři.

Designing the Czechoslovak motorway is a prestigious opportunity. The best engineers join the work in the design office of the General Directorate of Motorway Construction right away in autumn 1938.



1939
1967



Zahájení stavby sudetské dálnice u Chebu 1. 12. 1938. Rýč určený k prvnímu „slavnostnímu vrypu“.

The start of the Sudeten motorway construction project by Cheb 1 December 1938. The spade designated for the first “ceremonial groundbreaking”.



Zahájení stavby sudetské dálnice u Liberce 20. 4. 1939. Start of the Sudeten motorway construction project by Liberec 20 April 1939.



Od 11. 4. 1939 budují Němci další, tzv. průchozí dálnici přes naše území. Již v průběhu dubna se v terénu projevuje stavební činnost (Jevíčko 14. 4. 1939).

From 11 April 1939 the Germans started building another transit motorway across our territory. Already during April signs of construction activity appear on the field (Jevíčko 14 April 1939).



Štábní kapitán Ing. Karel Chmel (autor slova DÁLNIČE) zahajuje předběžně kácení lesů pro tehdy ještě československou dálnici v Chřibech 24. 1. 1939.

Staff Captain Ing. Karel Chmel (inventor of the word MOTORWAY – DÁLNIČE) starts preliminary cutting of forests for the (at the time still) Czechoslovak motorway in Chřiby 24 January 1939.

... a na jaře 1939 probíhá vyměřování trasy dálnice v Posázaví.

... and in spring 1939 the measuring of the motorway route takes place in Posázaví.

1939
1967





2. května 1939 jsme se dočkali. Stavba české dálnice byla zahájena. Nápis „Dálnice–národní cesta“ vyjadřuje vědomí hospodářské a technické síly českého národa i při ztrátě státní samostatnosti. *We made it to 2 May 1939. The construction of the Czech motorway was started. The sign “Motorway – National Road” expresses the awareness of the Czech nation’s economic and technical prowess even with the loss of state sovereignty.*



Svůj slavnostní „první vryp“ komentuje generální ředitel Generálního ředitelství stavby dálnic Ing. Nosek slovy: „Jménem duševních spolupracovníků díla budiž naše dálnice mostem dorozumění, sblížení a počátkem dobré budoucnosti.“ *Ing. Nosek, General Director of the General Directorate of Motorway Construction, commented the ceremonial “groundbreaking” as follows “In the name of the work’s co-operators in spirit let our motorway be a bridge of understanding, rapprochement and the start of a good future.”*



Slavnostní vrypy zakončuje dělník Suchopár slovy: „Prací k blahobytu“. *The worker Suchopár finished the ceremonial ground-breaking with the words: “Work for well-being”.*



Plánek místa zahájení stavby dálnice (u Újezdu u Průhonice) z dobového tisku. *Period press map of the place where motorway construction began (by Újezd u Průhonice).*

Stavba ubytovacího tábora pro dělníky u obce Loket. Stavební firmy připravily ubytování pro 600 pracovníků, potřebných i přes předpokládané masové nasazení techniky, na jednotlivý pětikilometrový díl stavby dálnice. Nastala však situace do té doby nevídaná. Katastrofální nedostatek pracovních sil. Na jednotlivých úsecích pracovalo max. 180 stavebních dělníků. Tady se už objevovala jedna z hlavních příčin výrazného zaostávání tempa stavebních prací.

Construction of camp housing workers by the village of Loket. Construction companies prepared housing for 600 workers, needed even despite the anticipated mass use of equipment, for each 5-kilometre section of motorway construction work. However, a situation developed which was unforeseeable until that moment. Catastrophic lack of labour force. A maximum of 180 construction workers worked on individual sections. Already one of the main reasons for the significant slow-down in the speed of the construction work appeared.



1939
1967



Zemní práce u obce Bernartice (podzim 1939). Typické je využití stavební drážky a velkokapacitního rypadla.
Ground work by the village of Bernartice (autumn 1939). The use of construction trench digger and a large-capacity excavator is typical.



Staveniště dálničního mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska (podzim 1939). Z důvodu mimořádné dopravní odlehlosti staveniště zakoupilo GŘSD několik hektarů okolního lesa jako zdroj dřeva pro skruž mostu.
The construction site of the motorway bridge across the Sedlický stream valley by Borovsko (autumn 1939). Due to the construction site's extraordinary remoteness from transport routes, the General Directorate of Motorway Construction purchased several hectares of the surrounding forest as a source of wood for the bridge's formwork.



Stavba dálnice a dálničního mostu přes potok Botič u Průhonice (podzim 1939).
Construction of the motorway and motorway bridge over the stream Botič by Průhonice (autumn 1939).



Základy dálničního mostu přes budovanou silnici Plzeň–Moravská Ostrava u obce Loket (léto 1939).
Foundations for the motorway bridge across the Pilsen–Moravská Ostrava road built by Locket village (summer 1939).

Stavba začínala skrývkou ornice. Práce v okolí Lokte v roce 1939.

The construction started by the stripping of arable land. Work around Locket in 1939.

1939
1967





Stavební práce na sudetské dálnici u Chebu v červnu 1939. Tato velkoryse pojatá stavba (32 m šířky v koruně) byla na rozdíl od průchozí dálnice a naší dálnice Praha–Brno–slovenská hranice z nezjistitelných příčin brzy utlumena a nijak výrazně nepokročila.
Construction work on the Sudeten motorway by Cheb in June 1939. This generously interpreted civil engineering project (32 m wide at its head) was, in contrast with the transit motorway and our Prague–Brno–Slovak border motorway toned down and did not proceed in any significant way.



Záchranný archeologický průzkum doprovázející stavbu průchozí dálnice (říjen 1939).
Salvage archaeological work accompanying the construction of the transit motorway (October 1939).

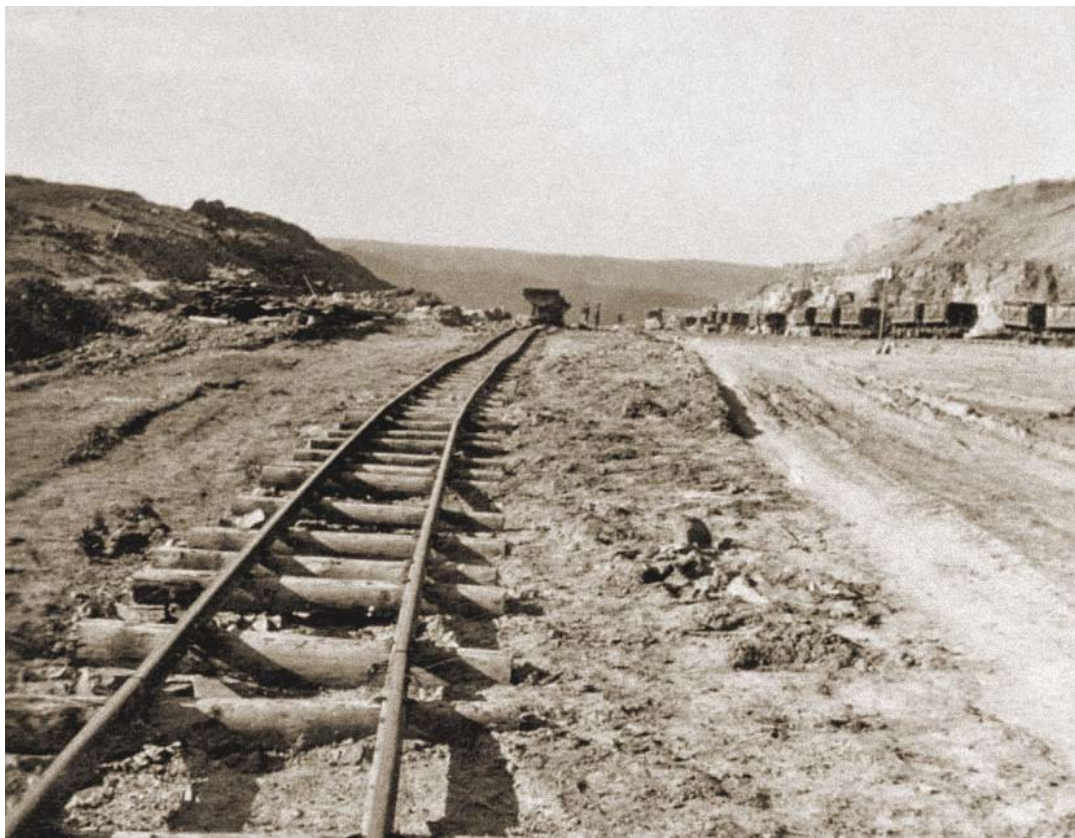


Zemní práce na průchozí dálnici u obce Chornice s typickým využitím pracovního vlaku (říjen 1939).
Groundwork on the transit motorway by the village of Chornice with the typical use of a work train (October 1939).

Stavba mostu přes naši dálnici pro silnici Průhonice–Čestlice v roce 1940. Pro období třicátých a čtyřicátých let minulého století jsou charakteristické monolitické železobetonové konstrukce na pevné skruži (lidově bedněň).
The construction of the bridge across our motorway for the Průhonice–Čestlice road in 1940. For the 1930s and 1940s characteristic monolithic reinforced steel structures in a fixed formwork (colloquially forms) are typical.



1939
1967



Stavba dálničního zářezu u Černé Hory u Brna s typickým využitím stavební drážky (1941).
The construction of the motorway cut by Černá Hora by Brno with the typical use of construction trenches (1941).



Dělníci na stavbě průchozí dálnice u obce Borotín (léto 1941).
Workers building the transit motorway by the village of Borotín (summer 1941).



Dělnický pracovní tábor u obce Borotín (léto 1940).
Proletarian work camp by the village of Borotín (summer 1940).

Zemní práce u Bernartic v roce 1940. Běžnou formou mechanizace jsou stavební vláčky a vagóny s výklopnou korbou.
Groundwork by Bernartice in 1940. Construction trains and cars with tipping buckets are a typical form of mechanisation.



1939
1967



Zemní těleso dálnice mezi obcemi Lhota Bubeneč a Studený v roce 1941 připravené pro pokládku betonových vozovek. Ty měly být použity při podélných sklonech do 4,5 %. Při větším stoupání by se uplatnila úhlopříčná žulová dlažba na betonovém podkladu. Ta byla v té době považována za vozovku s nejlepšími adhezními vlastnostmi.
The motorway's roadbed between the villages of Lhota, Bubeneč and Studený ready for the laying of concrete surfacing. These should be used at sloping grades of up to 4.5%. For a greater slope, diagonal gravel paving on a concrete base would be used. At the time this would have been considered the surfacing with the best surface friction qualities.



Zemní práce v klesání do údolí řeky Blanice v roce 1941.
Groundwork in the descent to the Blanice River valley in 1941.



Stavba dálničního mostu přes údolí Želivky u obce Píšť v roce 1941. Oblouky obou mostů jsou již vybetonovány, probíhají práce na stavbě pilířů a mostovky pravého mostu.
Construction of the motorway bridge across the Želivka River valley by the village of Píšť in 1941. The arches of both bridges have already been concreted, work is underway on the construction of pillars and the bridge decks of the right bridge.

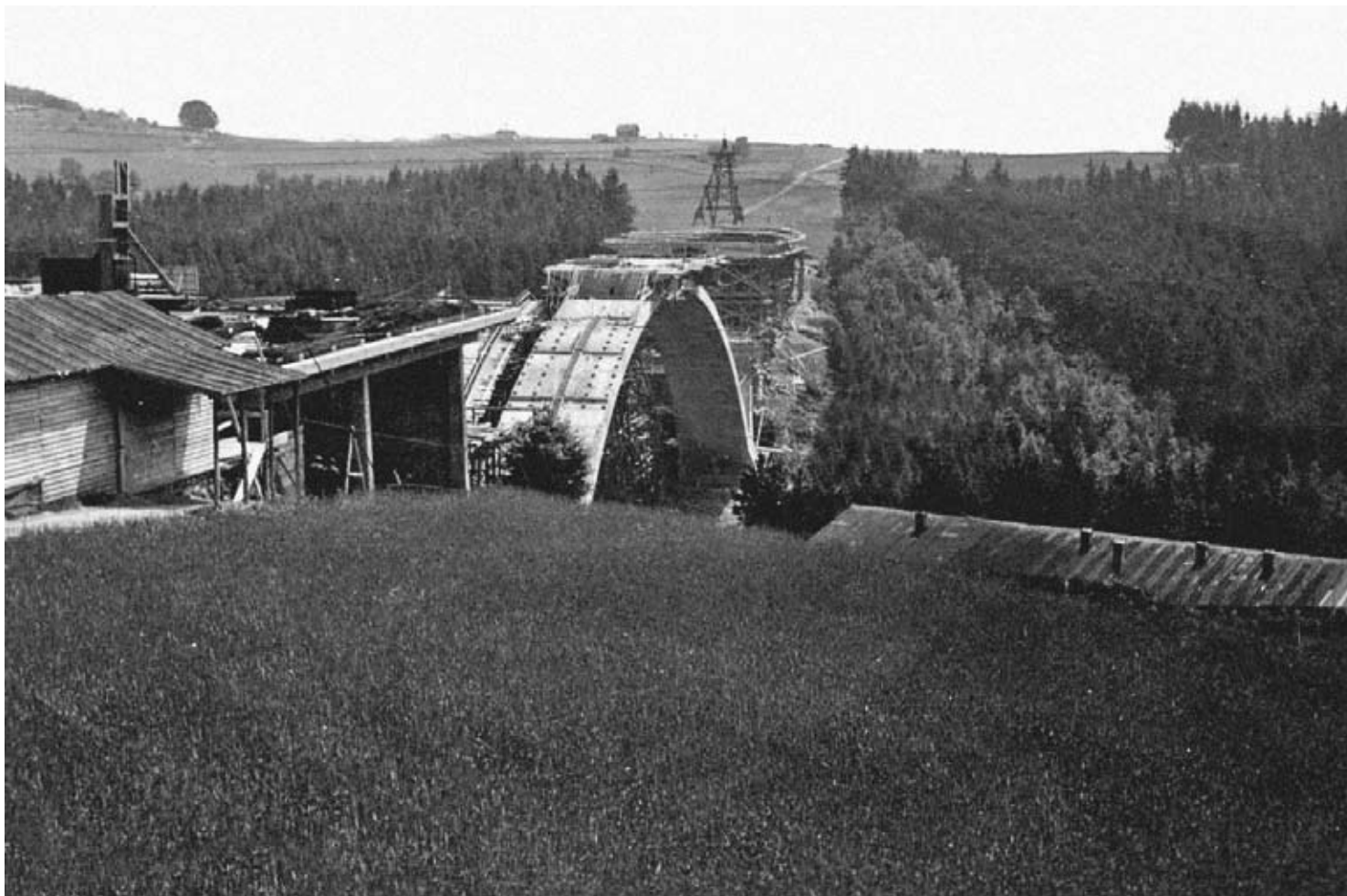


Parabolický dálniční most přes potok a místní komunikaci u Hořic v roce 1941.
Parabolic motorway bridge over the stream and local road by Hořice in 1941.

Stavba dálničního mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska (19. 10. 1940).
Construction of the motorway bridge across the Sedlický stream valley by Borovsko (19 October 1940).

1939
1967





Stalo se, co se stát muselo. Okupanti vyhlásují k 30. dubnu 1942, z důvodu přechodu na řízené válečné hospodářství, zákaz civilních staveb. Dálnice toto nařízení postihlo v plném rozsahu. Výstavba naší i obou německých dálnic na našem území prozatím skončila. Je však ustanoven dozor po dobu zastavení stavby a staveniště jsou zodpovědně hlídána. Dálniční most přes údolí Šmejalky u Senohrab má vybetonován pravý oblouk, pro levý je dokončena skruž (ta je pro tak velký most také inženýrským dílem) a je udržována pro budoucí využití.

What had to happen did happen. On 30 April 1942 the occupying forces announce a ban on civil building projects due to the transition to a managed war-time economy. This order applied to the motorway in its full extent. The construction of our and both the German motorways was ended for the meantime. Supervision, however, during the suspension of construction is instituted and the construction sites are guarded responsibly. The motorway bridge over the Šmejalka stream valley by Senohraby has a concreted right archway, the formwork for the left one (for such a large bridge this is also a work of engineering) and maintained for future use.

Stavba dálničního mostu přes údolí Želivky je okupanty přerušena ve fázi budování mostovky pravého mostu. I zde se podařilo staveniště zachovat pro budoucí pokračování stavby. Construction of the motorway bridge over the Želivka River valley interrupted by the occupying forces during the phase of the construction of the bridge deck of the right bridge. Here, too, the construction site was successfully preserved for the future continuation of the civil engineering project.

1939
1967





Stavba dálničního mostu přes Želivku u Píště pokračovala i v letech 1947 a 1948.
Construction of the motorway bridge across the Želivka River valley by Píšť continued in 1947 and 1948.



Byly obnoveny i práce na stavbě dálničního mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska. Zde byl objem prací při poválečné dostavbě dálnice největší.

Work on the construction of the motorway bridge across the Sedlický stream valley by Borovsko was revived. Here there was the greatest volume of work during the post-war completion of construction of the motorway.



Stavba dálničního mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska se po vybetonování oblouku levého mostu v roce 1949 také blížila svému dokončení.

Construction of the motorway bridge across the Sedlický stream valley by Borovsko also came closer to completion after concreting of the left bridge's arch in 1949.

Brzy po válce se stavba československé dálnice (byť v omezeném rozsahu) znovu rozeběhla. Naplno pokračovala dostavba čtyř velkých dálničních mostů. Firma Ješ a Brázdil se vrátila na stavbu dálničního mostu přes Želivku u Píště.

Soon after the war Czechoslovak motorway construction (even if in a limited scope) was started up again. The final construction work of the four large motorway bridges continued at full speed. The Ješ and Brázdil company returned to the construction of the motorway bridge over Želivka River by Píšť.

1939
1967





Staveniště obou německých dálnic na našem území zůstalo opuštěné od roku 1942. V Ostopovicích v okolí Brna působí tento nedokončený parabolický most průchozí německé dálnice přes polní cestu dojemem názorné stavařské učební pomůcky.

The construction sites of both German motorways on our territory have remained abandoned since 1942. In Ostopovice near Brno this unfinished parabolic bridge of the transit German motorway crossing a dirt road in a field creates the impression of construction textbook aids.



V roce 1950 byla stavba československé dálnice za nevyjasněných okolností zastavena. Vegetací postupně zarůstající zemní těleso dálnice v okolí Prahy stále ještě nadějně míří do dálí.

In 1950 the construction of the Czech-German motorway was suspended under circumstances whose details are not fully clear. A motorway roadbed near Prague gradually overgrowing with vegetation is still hopefully aiming into the distance.



Most přes údolí Zlatého potoka u Kunic. Tato elegantní stavba, dokončená z velké části v poválečném období, skončila při dostavbě dálnice po odstřelu v troskách z důvodu změny nivelety. Nahradil ji vysoký násyp.

Bridge over the Zlatý stream by Kunic. This elegant civil engineering project, finished for the most part in the post-war period, ended up as a ruin during the motorway's final construction due to a change in vertical alignment. It was replaced by high fill.



Dálniční most přes údolí Želivky u Píště navštívil v roce 1956 Ing. Brázdil (stavbu prováděla firma Ješ a Brázdil) s rodinou. In 1956 Ing. Brázdil and his family visited the Motorway Bridge (Dálniční most) over the Želivka River valley near Píšť (the civil engineering project was carried out by the Ješ and Brázdil company).

Most přes údolí potoka Šmejalka u Senohrab o rozpětí oblouku 120 m. Po válce se dočkal svého dokončení (a také využití při novodobé dostavbě dálnice).

The bridge across the Šmejalka stream valley by Senohraby with a 120 m arch span. After WWII it finally saw its completion (as well as use in the final motorway construction during the new period).

1939
1967



Znovuzahájení výstavby dálnic

V polovině šedesátých let dvacátého století došlo v tehdejší ČSSR k poměrně neočekávaně prudkému rozmachu motorizmu. Úsměv vyvolávaly poválečné úvahy, že motoristická exploze třicátých let se již nikdy nebude opakovat. Úsměv se ovšem rychle vytratil, když rozhodující silniční spoje brzy zaostaly za nárůstem silničního provozu a došlo k naplnění až přeplnění jejich dopravní kapacity.

V tehdejší době bylo závažné, že tato situace začala významným způsobem omezovat národní hospodářství. Proto vláda schválila v roce 1966 návrh ministerstva dopravy (v rozporu s názory Státní plánovací komise) na obnovení výstavby dálnic.

Dne 1. července 1967 bylo zřízeno Ředitelství dálnic Praha a 8. září pak byla dálniční výstavba skutečně znovu zahájena. Přestože stavební ruch ožil jen na poměrně krátkém, jedenadvacetikilometrovém úseku někdejšího impozantního staveniště, byl tento den považován za obnovení dálniční výstavby v plném rozsahu.

Další léta toto obnovení opravdu potvrdila. A tak byl, i když až dne 8. listopadu 1980, po problémech, které souvisely s dobou, uveden do provozu celý dálniční tah Praha–Brno–Bratislava.

Zároveň byly zahájeny práce na dalších tazích celostátní dálniční sítě. Její koncepce byla vytvořena ve funkční podobě již v roce 1939. Změny, které ji postihly, spočívaly hlavně ve vzdalování se termínů jejího dokončení o další a další desítky let.

Resumption of motorway construction

In the mid 1960s a relatively unanticipated sharp boom in motoring took place in the former Czechoslovak Socialist Republic. The post-war meditations that the motoring explosion of the 1930s would already never be repeated brings on a smile. But the smile faded quickly when the decisive roadway connections quickly fell behind traffic growth and their transport capacity became filled, or even overfilled.

At the time it was so grave that this situation started to cause serious limitations to the national economy. For that reason in 1966 the government approved the plan of the Ministry of Transport (at variance with the State Planning Commission's opinions) to revive motorway construction.

On 1 July 1967 the Prague Motorway Directorate was established and 8 September motorway construction was actually resumed. Although the building activity was only revived for a relatively short, 21-kilometre, section of the formerly imposing construction site this day was considered the one when motorway construction was revived in its full extent.

Later years truly confirmed this revival. And so it was, even though the entire Prague–Brno–Bratislava motorway was not put into operation until 8 November 1980, after problems connected to the time.

At the same time, work on other routes of the nationwide motorway network was started. The approach to it had already been created in a functional form in 1939. The changes which affected it consisted mainly in the shifting back of the dates for its completion by entire decades.

1967
1989

2. kapitola | Chapter 2



8. září 1967. Výstavba dálnic v Československu je obnovena. Na slavnosti nechybějí významní propagátoři obnovy dálniční výstavby (Ing. Josef Moc), představitelé státu a v té době i představitelé KSČ.

8 September 1967. Construction of motorways in Czechoslovakia is revived in its full extent. Important promoters of motorway construction revival (Ing. Josef Moc), representatives of the state and, at the time, also representatives of the Communist Party, took part in the festivities.



V roce 1968 už je stavba dálnice u Prahy v plném proudu. Na snímku je také typický most přes dálnici z původní dálniční výstavby.

In 1968 the motorway civil engineering project by Prague is in full swing. In the photograph there is also a typical bridge over the motorway from the original motorway construction.

Most přes Zlatý potok a skalní odřez u Bílé skály. V roce 1970 už probíhá pokládka vozovek.

The bridge over Zlatý stream and the cliff cut by Bílá skála. In 1970 the base layers for the surfacing are already being laid.

1967
1989





Také na výpadu z Brna je v roce 1970 patrný postup. Dokončuje se hluboký zářez u Kývalky.
In 1970 progress is also visible in the thrust from Brno. A deep cut by Kývalka is finished.



Rýsuje se i průtah obcí Popůvky.
The through motorway of the village of Popůvky is also outlined.

Na začátku července 1971 je úsek Praha–Mirošovice připraven k uvedení do provozu. Pro dálnice bylo vyhrazeno žluté vodorovné dopravní značení. Není opatřena středovým svodidlem, protože střední dělicí pás byl v té době považován za dostatečné zabezpečení proti přejetí do protisměru. V dopravních předpisech nebylo zakotveno omezení rychlosti jízdy mimo obec. Proto mohli řidiči rychlých automobilů bezrestně využívat maximální rychlosti vozidel.

At the beginning of July 1971 the Prague–Mirošovice section is ready to be put into operation. For motorways yellow road surface markings were reserved. It was not equipped with a centre guardrail since the centre barrier line was considered at that time to be sufficient security against driving into opposing traffic. The traffic regulations did not contain speed limits outside of municipalities. For that reason drivers of fast cars could make maximum use of vehicle speeds with impunity.



1967
1989

E 14 PRAHA
↑
PRŮHONICE
UHRÍNĚVES
↘ 500 m



12. července 1971 přestřihává náměstek předsedy vlády Čestmír Gregor pásku a první úsek československé dálnice začíná sloužit motoristům. 32 let, 1 měsíc a 10 dní od prvního výkopu. Čestmír Gregor, Deputy Prime Minister, cuts the tape on 12 July 1971 and the first section of the Czechoslovak motorway starts to serve motorists. 32 years, 1 month and 10 days from the first groundbreaking.



Po otevření prvního moravského úseku Brno–Kývalka dne 6. září 1972 pokračují práce na dálnici směrem k Velké Bíteši. After the opening of the first Moravian section, Brno – Kývalka, on 6 September 1972 work on the motorway continues in the direction of Velká Bíteš.

Také II. severojižní magistrála na svém vstupu do Prahy už dostává svou tvář. Na obrázku estakáda na Kačerově. The II-nd north-south artery road also takes shape at its entrance to Prague. The picture shows the scaffold bridge at Kačerov.



1967
1989



Páteční výjezdová špička z Prahy v roce 1973.
The Friday rush hour of cars leaving Prague in 1973.



Přechod ze žlutého na bílé vodorovné dopravní značení. Když se ukázalo, že naše i evropské normy připouštějí bílé značení i pro dálnice, bylo od devizového nákupu žluté barvy upuštěno. Transition from yellow to white horizontal traffic signs. When it turned out that both our standards and European standards allow white road markings for motorways as well, the foreign purchase of yellow paint was abandoned.



Typický obrázek provozu na dálnici D1 u Prahy v polovině sedmdesátých let dvacátého století.
Typical picture of traffic on the D1 motorway by Prague in the mid 1970s.



Od roku 1973 umožňuje vstup do Prahy tento úsek II. severojižní magistrály.
Starting in 1973 this section of the II-nd north-south artery road allows access to Prague.

Křižovatka Kývalka u Brna už také s bílým vodorovným značením.
The Kývalka intersection by Brno already with white horizontal markings as well.



1967
1989



Sjízdnost dálnice v každém počasí byla jednou z priorit údržby. Údržba dálnice byla zcela osamostatněna od ostatní silniční sítě a byla prováděna středisky správy a údržby dálnic. Zimní údržbě sloužila (a je tomu tak samozřejmě i dnes) nejmodernější mechanizace té doby. *Clearing the motorway no matter what the weather was one of the maintenance priorities. Motorway maintenance was completely independent of the other roadway network and was carried out by Centres for Administration and Maintenance of Motorways. The most modern mechanisation at the time was (and this is still the case today, of course) used for winter maintenance.*



Při letní údržbě si Ředitelství dálnic Praha (majetkový správce dálniční sítě) troufalo i na práce, které svým charakterem již přesahovaly rozsah běžné údržby. *During summer maintenance the Motorway Directorate Prague (property administrator of the motorway network) which in its nature exceeds the scope of regular maintenance.*

V roce 1974 pokračuje stavba dálničního úseku Mirošovice–Hořice. V pozadí most přes údolí potoka Šmejalka využitý z původní dálniční výstavby.

In 1974 work on the Mirošovice–Hořice motorway section continues. In the background, the bridge over the Šmejalka stream valley used from the original motorway construction.



1967
1989



Dálnice D1 prochází překrásnou krajinou v povodí řeky Sázavy.
The D1 motorway passes through the beautiful landscape of the Sázava River catchment basin.



Osmý červenec 1977. Toho dne bylo uvedeno do provozu na tu dobu neuvěřitelných téměř 54 km dálnice mezi Mirošovicemi a Hořicemi.
8 July 1977. On this day almost 54 km of the motorway between Mirošovice and Hořice was put into operation, an almost unbelievable length at the time.

Most přes údolí Sázavy u Hvězdonic.
Bridge over the Sázava River valley by Hvězdonic.

1967
1989





Jeden segment byl využit jako ozdobná plastika.
One segment was used as a decorative sculpture.

Údolí Sedlického potoka, vzdutého přehradní nádrží Švihov na Želivce, překonává dálnice tímto segmentovým mostem. Nahrazuje obloukový most z původní dálniční výstavby, který byl částečně utopen v přehradní nádrži.

The motorway surmounts the Sedlický stream valley, backwater of the Švihov dam reservoir at Želivka, by this segmented bridge. It replaces the arched bridge from the original motorway construction, which was partially submerged by the dam reservoir.

Malebně působí i průchod dálnice D1 údolím řeky Blanice.

The D1 motorway corridor via the Blanice River valley also looks scenic.

1967
1989





Typická ukázka trasování dálnic ve třicátých letech dvacátého století. V příhodném terénu bylo využíváno dlouhých přímek. Záhy bylo od tohoto pojetí upuštěno a dnes nejsou přímé úseky dálnic (narozdíl od silnic – nutnost předjíždění) téměř vůbec používány.
Typical example of motorway layout in the 1930s. Long straight lines were used in suitable terrain. This concept was soon abandoned and today straight motorway sections (in contrast with roads – necessity for passing) are almost not used at all.

Nástavba mostu po dokončení.
Bridge addition after completion.



Středisko správy a údržby dálnic Bernartice.
Bernartice Motorway Maintenance Unit.

Přes údolí Želivky byl do roku 1950 prakticky dokončen obloukový dálniční most. Klesání k němu však bylo dle měřítek sedmdesátých let dvacátého století příliš strmé. Situaci vyřešila stavba horního patra.

An arched motorway bridge was practically completed over the Želivka River valley by 1950. But the descent to it was too steep according to the standards of the 1970s. The construction of an upper level resolved the situation.

Počátky stavby horního patra.
Beginnings of the construction of the upper level.



1967
1989





Trase dálnice D1 se u Velkého Meziříčí postavila do cesty hluboká údolí řek Oslava a Balínka. Po dlouhodobém tápání bylo nakonec zvoleno řešení udržet dálnici na náhorních planinách a údolí Oslavy překonat dálničním mostem, který je dodnes největší v České republice.

The deep valley of the Oslava and Balínka Rivers valley stood in the path of the D1 motorway route by Velké Meziříčí. After lengthy fumbling the solution to keep the motorway on the upland plateaus and to cross the Oslava River valley using a motorway bridge, which to this day remains the largest in the Czech Republic, was chosen.



Pro unikátní most byla použita i unikátní dynamická zatěžovací zkouška – odpálením raket. *A unique dynamic load test – firing of rockets - was used for the unique bridge.*



Most se hrdě tyčí nad údolím. *The bridge proudly towers over the valley.*

Na jihu Brna vznikla první křižovatka dvou dálnic v České republice. Jedná se o dálnice D1 a D2.

The first intersection of two motorways in the Czech Republic was created to the south of Brno. This involves the D1 and D2 motorways.

1967
1989





Protihluková stěna u Hustopečí na dálnici D2.
Sound barrier by Hustopeče on the D2 motorway.



I když ještě dálnice Praha–Brno–Bratislava nebyla dokončena, začínají se rozbíhat práce na ostatních tazích dálniční sítě. V červnu 1977 byl proveden slavnostní výkop na dálnici D5 v úseku Praha–Vráž. *Although the Prague–Brno–Bratislava motorway was not yet complete, work on other motorway routes of the motorway network is started. In June 1977 the ceremonial groundbreaking on the D5 motorway in the Prague–Vráž section was performed.*



Sčítání dopravy na silniční síti (zavedené u nás již v roce 1928) je praktikováno i na dálnicích. Provádělo se ručně, sčítací posádka zaznamenávala porovoz v přiděleném mezikřižovatkovém úseku. Tento sčítač z roku 1979 je již předzvěstí plně automatizovaného sledování intenzit dopravy, jak je známe dnes. *Traffic counts on the road network (already introduced in Czechoslovakia in 1928) are also practiced on motorways. It was carried out manually. The counting crew recorded traffic in a section assigned between interseptions. This counter from 1979 is already a forerunner of the fully automated traffic intensity monitoring known today.*

Pozadu nezůstává ani dálnice D2 Brno–Břeclav–Bratislava. U Němčic bylo nutno vybudovat mohutnou zárubní zeď. *Not even the Brno–Břeclav–Bratislava D2 motorway lags behind. By Němčice it was necessary to build a large retaining wall.*

1967
1989





Důležitou stavbou pro spojení Prahy s Bratislavou byl most přes řeku Moravu u Lanžhotu na dálnici D2. V téhle fázi byl v roce 1979.
An important civil engineering project for connecting Prague and Bratislava was the bridge over the Morava River by Lanžhot on the D2 motorway. It was in this phase in 1979.



Dne 8. listopadu 1980 uvedl předseda federální vlády ČSSR Lubomír Štrougal přestřižením pásky do provozu celý dálniční tah Praha–Brno–Bratislava. 41 let, 5 měsíců a 6 dnů od prvního výkopu se smysl slova dálnice naplňuje.
On 8 November 1980 by cutting the tape Lubomír Štrougal, Prime Minister of the federal government of the Czechoslovak Socialist Republic, started operation on the whole Prague–Brno–Bratislava motorway route. 41 years, 5 months and 6 days from the first groundbreaking the meaning of the word motorway is fulfilled.



V listopadu 1980 byl most, jako jedna s posledních staveb na dálničním tahu Praha–Brno–Bratislava, dokončen.
In November 1980, the bridge was completed, as one of the last civil engineering projects on the Prague–Brno–Bratislava motorway route.



1967
1989



Od 10. října 1984 plní svou dopravní funkci tento důležitý výpad z Prahy na dálnici D11.
Starting 10 October 1984 this important exit from Prague on the D11 motorway fulfils its transport function.



V roce 1987 dostává most přes Labe u Poděbrad na dálnici D11 zřetelné obrysy.
In 1987 the bridge over the Labe River by Poděbrady on the D11 motorway gets its visible shape.



Od roku 1984 je v provozu i výpad dálnice D5 z Prahy, a to až do obce Vráž.
The exit of the D5 motorway from Prague, all the way to the village of Vráž, has also been in operation since 1984.



Motoristům slouží i křižovatka Beroun-východ.
The Beroun-východ intersection also serves motorists.

Most na dálnici D5 přes údolí Berounky a Litavky v Berouně byl otevřen provozu 4. 10. 1985.
The bridge on the D5 motorway over the Berounka and Litavka Rivers valley in Beroun was opened on 4 October 1985.

1967
1989



Dálniční rozmach

Po roce 1989 se rozhodujícím způsobem změnila politická koncepce i hospodářská strategie našeho státu. Díky vytvoření konkurenčního prostředí se mnohonásobně zvýšila kapacita zhotovitelů a spíše skomírající výstavba dálnic z osmdesátých let nabrala nový dech. Bohužel toto tempo ale postihlo prakticky pouze „západní“ tahy dálnic D5 a D8, velký důraz se v devadesátých letech dával do rekonstrukce železničních koridorů.

Opravdové nastartování masivní výstavby a snaha dohnat manko vzniklé v minulých dobách začaly řekněme kolem roku 2003 a až poslední léta zažíváme situaci, kdy je rozestavěn každý tah a nové úseky přibývají téměř po celé republice.

Díky Evropské unii, které záleží na kvalitní dopravní infrastruktuře svých členských států, se objevil i nový významný finanční zdroj pro výstavbu dálnic. Momentálně sledujeme dobudování základní páteře těch nejdůležitějších dálnic ve všech směrech (D8, D47 atd.) a doufejme, že dokončení celé české dálniční sítě je nyní otázkou dohledné budoucnosti.

Motorway expansion

After 1989 the political philosophy and economic strategy of our country changed in a decisive manner. Thanks to the construction of a competitive environment, the capacity of contractors increased many times and the rather moribund motorway construction from the 1980s got a second wind. Unfortunately, this tempo as a practical matter only reached the “western” routes of the D5 and D8 motorways. In the 1980s a great emphasis was placed on the reconstruction of the railway corridors.

The real start of massive construction and the attempt to make up the shortfall created in the past started, let's say, around 2003, and in the past few years we have been experiencing a situation where every route is under construction and new sections are being added almost everywhere around the nation.

Thanks to the European Union, which cares about a high-quality transport infrastructure for its Member States, a new significant financial resource for motorway construction appeared. At the moment we are seeing the additional construction of the basic backbone of the most important motorways in all directions (D8, D47 etc.) and let's hope that the completion of the entire Czech motorway network is now a question of the foreseeable future.

1989
2009

3. kapitola | Chapter 3



Úsek dálnice D11 Sadská–Poděbrady v délce 16 km byl otevřen 2. listopadu 1990. Stavitelským bombónkem je zavěšený most přes Labe. Tato konstrukce byla zvolena, aby bylo vyhověno požadavku na plavební profil na Labi.

D11 motorway section, Sadská–Poděbrady, length of 16 km, was opened 2 November 1990. The icing on the cake is the suspension bridge over the Labe River. This structure was chosen to accommodate the requirement for the navigable profile on the Labe.



Odvedení tranzitní automobilové dopravy mimo Poděbrady vrátilo městu lázeňský charakter.
Diverting transit automobile transport outside of Poděbrady restored the spa-character to the city.

Krátký, ale stavebně náročný úsek dálnice D8 Řehlovice–Trmice byl uveden do provozu 6. listopadu 1990. Sloužil převážně jako kapacitní spojení měst Ústí nad Labem a Teplice v Čechách. Zamýšleného dopravního významu dosahuje až po postupném dobudování navazujících úseků přes České středohoří a Krušné hory.

The short, but intense in terms of building, Řehlovice–Trmice section of the D8 motorway was put into operation 6 November 1990. It primarily served as a volume connection of the cities of Ústí nad Labem and Teplice in Bohemia. It gained its intended significance for transport after the gradual completion of the connected sections through the České středohoří and Krušné hory.

1989
2009





Dokončení úseku dálnice D1 mezi obcí Tučapy a Vyškovem včetně napojení na silnici R46 dne 30. července 1992 přineslo zrychlení dopravy v hustě zastavěné oblasti severovýchodně od Brna, přispělo ke zklidnění provozu ve Vyškově a v neposlední řadě umožnilo kapacitní spojení Brna s Olomoucí.

1992 – Completion of the D1 motorway section between the villages of Tučapy and Vyškov including connection to the R46 road on 30 July 1992 speeded up transport in the densely developed area to the northeast of Brno, contributed to the lightening of traffic in Vyškov and, last but not least, enabled a high-capacity connection of Brno with Olomouc.



Severní výpad z Prahy, zprovozněný 23. července 1993, usnadnil úsek dálnice D8, Zdíby–Úžice (v návaznosti na kapacitní městskou komunikaci Praha–Březiněves–Zdíby).

North exit from Prague, put into operation 23 July 1993, lightened the burden on the Zdíby–Úžice D8 motorway section (in connection with the high-capacity city road Praha–Březiněves–Zdíby).

Na dálnici D5, mezi Mýtem a Klabavou, jsou kladeny asfaltové vrstvy.

Asphalt layers are put on the D5 motorway, between Mýto and Klabava.

1989
2009





Od 27. října 1993 slouží tento úsek dálnice D5 veřejnosti. Na snímku počechod údolí říčky Klabavy u Rokycan.
 Since 27 October 1993 this section of the D5 motorway has served the public. In the picture the crossing over the Klabava River valley by Rokycany.



Středisko Správy a údržby dálnic Svojkovice.
 Motorway Maintenance Unit in Svojkovice.

V těsném sousedství překonává dálnice D8 tímto mostem Vltavu.
 In close proximity the D8 motorway surmounts the Vltava River using this bridge.

Mezi Úžicemi a Novou Vsí byla dálnice D8 uvedena do provozu dne 18. října 1996. V křižovatce Nová Ves se připojuje silnice I/16. Z ptačí perspektivy vidíme dálniční most přes údolí Bakovského potoka a Středisko správy a údržby dálnic Nová Ves.
 The D8 motorway was put into operation between Úžice and Nová Ves 18 October 1996. At the Nová Ves intersection the I/16 road joins in. From a bird's eye view we see the motorway bridge over the Bakovský stream valley and the Motorway Maintenance Unit Nová Ves.

1989
2009





Dálnice D5 mezi Plzní a Rozvadovem – svými 62 kilometry nejdelší stavební úsek uvedený do provozu ve dnech 6. a 11. listopadu 1997. Dálniční síť České republiky a Spolkové republiky Německo tak byly navázány. Již dříve (26. října 1995) byly otevřeny úseky Bavoryně–Mýto a Klabava–Ejpovice. Dálnice se dostala na východní okraj Plzně. Spojení Prahy s Rozvadovem zatím chyběl obchvat města. Jeho stavba se zdržela v důsledku dlouhodobých sporů o vedení trasy.

1997 – *The D5 motorway between Pilsen and Rozvadov – with its 62 kilometres the longest construction section put into operation on 6 and 11 November 1997. This connected the motorway networks of the Czech Republic and the Federal Republic of Germany. Already earlier (26 October 1995) the Bavoryně–Mýto and Klabava–Ejpovice sections were opened. The motorway reached the eastern edge of Pilsen. The connection of Prague and Rozvadov was still lacking a by-pass of the city. Its construction was delayed due to long-running disputes over where the route should go.*



Česká a německá celnice u Rozvadova. Doba se změnila a v současné době již nejsou celnice zapotřebí. *The Czech and German customs house by Rozvadov. Times have changed and customs houses are no longer needed.*



Pro úsek Plzeň–Rozvadov byla zvolena dvouvrstvá betonová vozovka s kotvenými spárami. *For the Pilsen–Rozvadov section a two-layer concrete surfacing with anchored joints was chosen.*

Nebezpečný a nežádoucí průjezd těžké dopravy městy Terezín a Lovosice odstranil úsek dálnice D8 Doksany–Lovosice, který slouží provozu od 26. října 1998. Most přes Ohře a její inundační území byl nejdelším dálničním mostem v České republice.

The Doksany–Lovosice section of the D8 motorway, which has been in operation since 26 October 1998, has shifted the dangerous and undesirable passage of heavy trucks through the towns of Terezín and Lovosice. The bridge over the Ohře River and its flood zone was the longest motorway bridge in the Czech Republic.

1989
2009





Od roku 1996 se rozšiřoval úsek dálnice D1 mezi Prahou a Mirošovicemi na šestipruh.

K nutnosti této úpravy přispěla i chybějící dálnice D3 (směr do Českých Budějovic), kterou musí D1 v tomto úseku nahrazovat.

Since 1996 the D1 motorway section between Prague and Mirošovice has been widened to six lanes. The lacking D3 (in the direction of České Budějovice) motorway also contributed to the need for this modification, since D1 must act as a substitute for it in this section.



Do provozu byl dne 29. října 2001 uveden i další úsek Pražského okruhu, Řepy–Ruzyně.

On 29 October 2001 another section of the Prague ring road, Řepy–Ruzyně, was put into operation.



Na rychlostní silnici R6 přibyl úsek Pavlov–Velká Dobrá (fotografie před otevřením v roce 2002).

The Pavlov–Velká Dobrá section was added to the R6 expressway (photograph before opening in 2002).

Od 18. června 2001 můžeme jet po dálnici D8 z Prahy až do Lovosic. Byl dokončen i mezilehlý úsek Nová Ves–Doksany a tím odstraněno mnoho dopravně závadných míst na původní silnici.

Since 18 June 2001 we can travel from Prague to Lovosice on the D8 motorway. The intermediate, Nová Ves–Doksany, section was also completed, with this the removal of many sections on the original road which were not suitable for traffic.

1989
2009





Projektována jako dálnice, nakonec zprovozněna jako rychlostní silnice R35. Od roku 1997 se postupně otvírají stavby mezi Olomoucí a Lipníkem n. B. Na fotografii obchvat Olomouce dokončený v roce 2003.

Designed as a motorway, in the end operated as expressway R35. Since 1997 civil engineering projects between Olomouc and Lipník have been gradually opening up n.B. In the photograph the Olomouc by-pass completed in 2003.



Výstavba dálnice D1 se roku 1992 zastavila u Vyškova.

V roce 2005 byl otevřen navazující úsek z fotografie, výstavba nyní pokračuje dále v okolí Kroměříže.

Construction of the D1 motorway stopped by Vyškov in 1992. In 2005 the section connected to the one in the photograph was opened, construction is now continuing around Kroměříž.

Složité otevíraný obchvat Plzně (první část v roce 2003). Letecký pohled na úsek u Černic. *The complicated opening of the Pilsen by-pass (first part in 2003), aerial view of the section by Černic.*



1989
2009



Jeden z nejdelších celistvě otevřených úseků vůbec – nových 42 km dálnice D11 v roce 2006.
One of the longest undivided opened sections of all – a new 42 km of the D11 motorway in 2006.



Opět dálnice D11 mezi Poděbrady a Hradcem Králové. Na tomto úseku bylo postaveno i několik ekoduktů pro volnou migraci zvířete.
Again the D11 motorway between Poděbrady and Hradec Králové. Several animal crossings for free animal migration were built in this section.



Otevření posledního úseku obchvatu Plzně a zároveň i celého tahu D5 Praha–Plzeň–Německo. K této události spolu s definitivním propojením české a německé dálniční sítě došlo v roce 2006.
The last section of the Pilsen by-pass and at the same time the entire route of the D5 Prague–Pilsen–Germany. This event, together with the definitive connecting of the Czech and German motorway network, took place in 2006.

Technicky nejzajímavější dálniční úsek u nás – dálnice D8 přes Krušné hory. Na fotografii druhý most je mostem hraničním s německou dálnicí A17 na Drážďany. Tato stavba byla zprovozněna v roce 2006.
Technically the most interesting motorway section in the Czech Republic – the D8 motorway over the Ore Mountains (Krušné Hory). In the photograph the second bridge is the bridge bordering on the German A17 motorway to Dresden. This civil engineering project was put into operation in 2006.



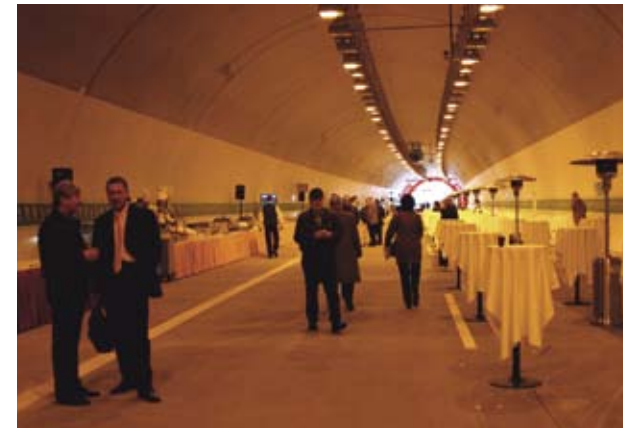
1989
2009



Dálnice D47, výstavba tunelu Klimkovice.
D47 Motorway, construction of the Klimkovice tunnel.



Dálnice D8, tunel Panenská.
D8 Motorway, Panenská tunnel.



Dálnice D5, otevření tunelu Valík.
D5 Motorway, opening of the Valík tunnel.



Dálnice D5, most přes řeku Úhlavu a tunel pod vrchem Valík.
The D5 Motorway, the bridge over the Úhlava River and the tunnel under the Valík peak.

Do roku 2006 se na české dálniční síti nenalézal jediný tunel. Pak byly otevřeny hned tři – Valík u Plzně na D5 a Libouchec (na obr.) s Panenskou na D8. Nejdělsí je tunel Panenská (2 km).

Before 2006 not a single tunnel was located on the entire Czech motorway network. Then three were opened at the same time - Valík by Pilsen on D5, and Libouchec (on the bild) and Panenská on D8. The longest tunnel is Panenská (2 km).

1989
2009





Rozsáhlá výstavba se rozeběhla i na rychlostní silnici R6 mezi Karlovými Vary a Chebem. Úsek z fotografie byl zprovozněn v roce 2007 (průtah Karlovy Vary).
Extensive construction also took off on the R6 expressway between Karlovy Vary and Cheb. The section from the photograph was opened in 2007 (Karlovy Vary throughpass).



V posledních pěti letech bylo dokončeno přes 25 km rychlostní silnice R48, zkompletován je úsek Frýdek–Místek–Český Těšín. Na fotografii je další stavba – obchvat Bělotína, který byl dokončen v roce 2007 a o rok později na něj byl napojen další úsek vedoucí na dálnici D1.

In the past five years more than 25 km of the R48 expressway have been completed, the Frýdek–Místek–Český Těšín section is complete. Another civil engineering project is in the photograph, the Bělotín by-pass, which was completed in 2007 and to which one year later another section going to the D1 motorway was connected.

Dálnice D3 bude ve Středočeském kraji dokončena jako jedna z posledních. První úseky stojí v okolí Tábora, kde byl v roce 2007 otevřen zatím poslední úsek, na fotografii. Výstavba dále probíhá v Jihočeském kraji.
The D3 motorway will be one of the last to be completed in the Central Bohemian Region. The first sections are around Tábor, where in 2007 the last section thus far was opened, in the photograph. The construction continues in the South Bohemian Region.

1989
2009





D1, most přes řeku Odru a Antošovické jezero.
The D1 bridge over the Odra River and Antošovice lake.



Dálnice D1, Ostrava, křižovatka Místecká.
D1 Motorway, Ostrava, Místecká intersection.



Dálnice D1 před Ostravou.
D1 Motorway before Ostrava.

Největší staveniště posledních let je 80 km dlouhý projekt dálnice D47 (součástí tahu D1 Praha–Brno–Ostrava). První úsek mezi Ostravou (křižovatka Rudná – na obr.) a Bohumínem byl slavnostně otevřen v roce 2007 a každý další rok přibývají další.

The largest construction site of the last few years is the 80 km long D47 motorway project (part of the D1 Prague–Brno–Ostrava route). The first section between Ostrava (Rudná intersection) and Bohumín was ceremoniously opened in 2007 and each year more are added.

1989
2009





Jedna z nejvýznamnějších staveb poslední doby je 24 km dlouhá jižní část Pražského okruhu, která má být dokončena v roce 2010. Na fotografii je zachycena výstavba estakády přes údolí Vltavy a Berounky u Radotína. Ta se se svou délkou 2 km stane nejdelším silničním mostem v České Republice.

One of the most important recent civil engineering projects is the 24 km long southern part of the Prague ring road, which should be finished in 2010. The photograph shows the construction of the scaffold bridge over the valley of the Berounka and Vltava waterways by Radotín. With its length of 2 km this will become the longest motorway bridge in the Czech Republic.

Práce na této mostní stavbě probíhají v nepřetržitém provozu.
The work on the construction this bridge is conducted as an uninterrupted operation.






1989
2009



Nejnovějším fenoménem na dálniční síti je telematika a moderní dopravní informace.
Telematics and modern transport information are the newest phenomenon on the motorway network.

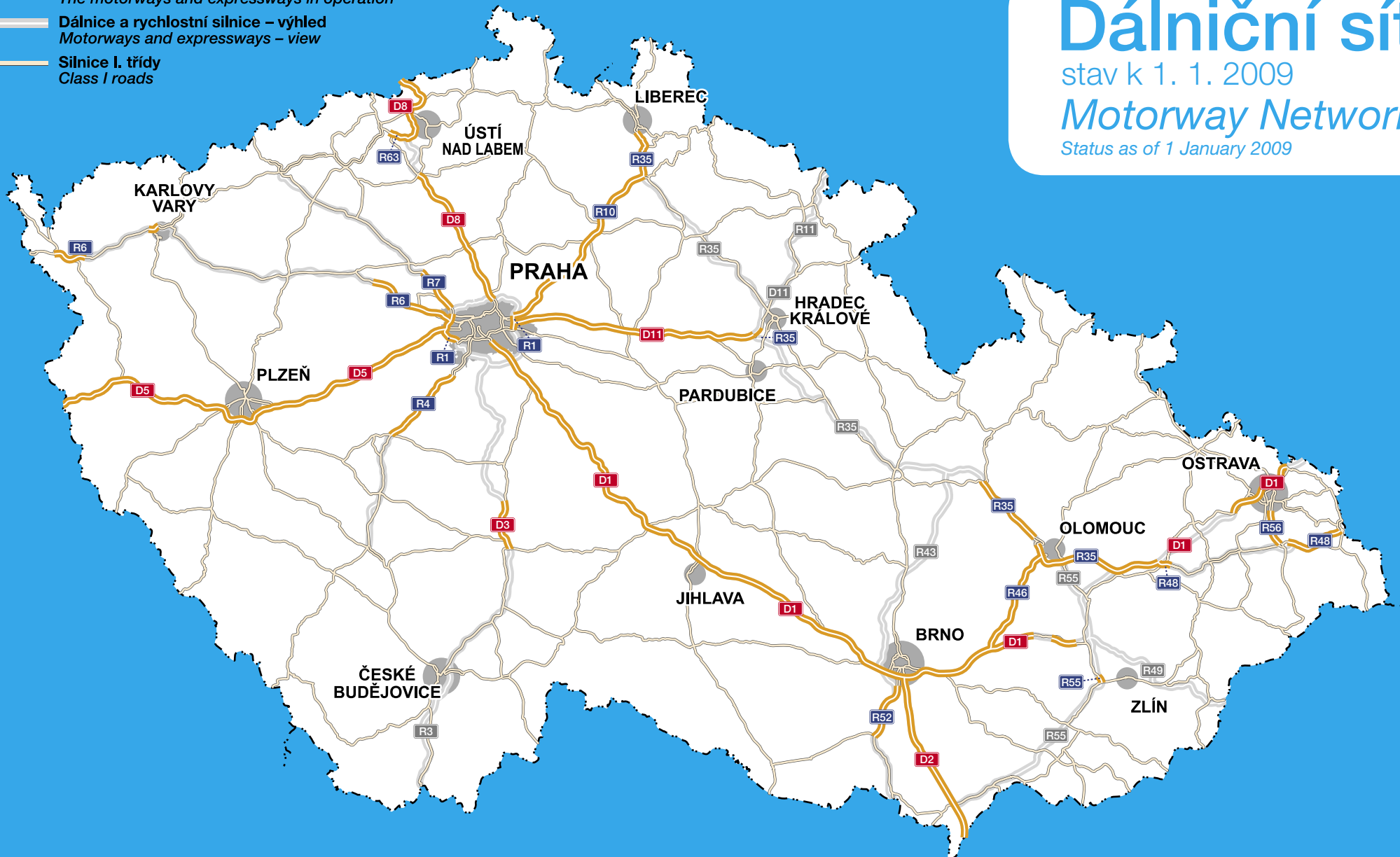
1989
2009



-  **Dálnice a rychlostní silnice v provozu**
The motorways and expressways in operation
-  **Dálnice a rychlostní silnice – výhled**
Motorways and expressways – view
-  **Silnice I. třídy**
Class I roads

Dálniční síť

stav k 1. 1. 2009
Motorway Network
Status as of 1 January 2009



Data zprovoznování jednotlivých úseků dálnic | Data on the opening up of individual motorway sections

rok	tah	z. ú.	k. ú.	délka v km	název úseku	kategorie	NR	datum zprovoznění	poznámka
1971	D1	0,000	11,000	11,0	Praha–Spořilov–Doubravice	D 34	120	12. 07. 71	
1971	D1	11,000	21,255	10,3	Doubravice–Mirošovice	D 32,5	120	12. 07. 71	
1972	D1	182,252	190,074	7,8	Kývalka–Brno-západ	D 28	120	06. 09. 72	
1973	D1	162,774	182,252	19,5	Velká Bíteš–Kývalka	D 26,5	120	02. 11. 73	
1975	D1	153,592	162,774	9,2	Lhotka–Velká Bíteš	D 26,5	120	06. 05. 75	
1975	D1	146,626	153,592	7,0	Velké Meziříčí–východ–Lhotka	D 26,5	120	09. 12. 75	
1976	D1	128,113	140,962	12,8	Řehořov–Velké Meziříčí-západ	D 26,5	120	28. 10. 76	
1976	D1	190,074	194,222	4,1	Brno-západ–Brno-centrum	D 28	120	28. 10. 76	
1977	D1	21,255	74,940	53,7	Mirošovice–Hořice	D 26,5	120	08. 07. 77	
1978	D1	194,220	196,674	2,5	Brno-centrum–Brno-jih	D 28	120	04. 10. 78	
1978	D2	-0,400	22,600	23,0	Brno-jih–prov. napojení na I/2	D 26,5	120	04. 10. 78	
1978	D1	140,962	146,626	5,7	Vel. Mez.-západ–Vel.Mez.-východ	D 26,5	120	28. 11. 78	
1979	D1	74,940	85,200	10,3	Hořice–Jiřice	D 26,5	120	06. 10. 79	6.5.79 L
1979	D1	112,579	128,113	15,5	Pávov–Řehořov	D 26,5	120	22. 11. 79	
1979	D2	22,600	24,750	2,2	prov. napojení–Hustopeče	D 26,5	120	07. 12. 79	
1980	D1	85,200	92,700	7,5	Jiřice–Humpolec	D 26,5	120	07. 11. 80	22.11.79 L
1980	D1	92,700	112,579	19,9	Humpolec–Pávov	D 26,5	120	07. 11. 80	
1980	D2	24,750	60,700	36,0	Hustopeče–Slovensko	D 26,5	120	08. 11. 80	
1982	D5	0,000	5,800	5,8	Praha–Třebonice–Rudná	D 26,5	120	20. 10. 82	
1982	D1	203,449	210,558	7,1	Brno-východ–Holubice	D 26,5	120	10. 12. 82	
1983	D5	5,800	9,000	3,2	Rudná–Loděnice	D 26,5	120	21. 07. 83	20.10.82 P
1983	D1	196,674	203,449	6,8	Brno-jih–Brno-východ	D 26,5	120	09. 09. 83	10.12.82 L
1983	D1	210,558	211,034	0,5	křižovatka Holubice	D 26,5	120	09. 09. 83	
1984	D11	-0,600	8,320	8,9	Praha–Jirny	D 34	120	12. 10. 84	
1984	D11	8,320	18,500	10,2	Jirny–Bříství	D 26,5	120	12. 10. 84	
1984	D5	9,000	10,500	1,5	Loděnice	D 26,5	120	16. 10. 84	5.12.83 L
1984	D5	10,500	11,600	1,1	Loděnice–Vráž	D 26,5	120	16. 10. 84	5.12.83 P
1984	D5	11,600	14,650	3,1	Vráž–Beroun-východ	D 26,5	120	16. 10. 84	
1985	D5	14,650	17,100	2,5	Beroun-východ–Beroun	D 26,5	120	04. 10. 85	
1985	D11	18,500	25,596	7,1	Bříství–Sadská	D 26,5	120	19. 10. 85	
1986	D5	17,100	19,700	2,6	Beroun–Králov Dvůr	D 26,5	120	29. 08. 86	4.10.85 L
1988	D1	211,034	219,999	9,0	Holubice–Tučapy	D 26,5	120	11. 11. 88	
1989	D5	19,700	28,700	9,0	Králov Dvůr–Bavoryně	D 26,5	120	29. 09. 89	

1990	D11	25,596	41,700	16,1	Sadská–Poděbrady	D 26,5	120	02. 11. 90	
1990	D8	64,690	68,865	4,2	Řehlovice–Trmice	D 27,5	120	06. 11. 90	
1991	D3	76,110	79,400	3,3	Čekanice–Mašát	D 26,5	120	30. 06. 91	
1991	D1	219,999	226,098	6,1	Tučapy–Vyškov–západ	D 26,5	120	20. 11. 91	
1991	D8	-2,248	0,000	2,2	Praha–Březiněves–Zdiby			1991	zatím jen MR
1992	D1	226,098	229,675	3,6	Vyškov–západ–napojení D1 na R46	D 26,5	120	30. 07. 92	
1993	D8	0,000	9,600	9,6	Zdiby–Úžice	D 26,5	120	23. 07. 93	
1993	D5	51,000	64,231	13,2	Mýto–Klabava	D 26,5	120	27. 10. 93	
1994	D5	50,238	51,000	0,8	Mýto	D 26,5	120	01. 09. 94	27.10.93 P
1995	D5	48,000	50,238	2,2	km 48–Mýto	D 26,5	120	29. 06. 95	14.7.94 P
1995	D5	28,700	48,000	19,3	Bavoryně–km 48	D 26,5	120	26. 10. 95	
1995	D5	64,231	67,941	3,7	Klabava–Ejповice	D 27,5	120	26. 10. 95	
1996	D8	9,600	18,500	8,9	Úžice–Nová Ves	D 26,5	120	18. 10. 96	
1997	D5	88,424	143,144	54,7	Sulkov–Kateřina	D 26,5	120	06. 11. 97	
1997	D5	143,144	150,989	7,8	Kateřina–Rozvadov	D 26,5	120	10. 11. 97	
1998	D8	35,676	48,328	12,7	Doksany–Lovosice	D 26,5	120	26. 10. 98	
2001	D8	18,500	35,676	17,2	Nová Ves–Doksany	D 26,5	120	18. 06. 01	
2003	D5	79,980	88,424	8,4	Útušice–Sulkov	D 27,5	120	15. 12. 03	
2004	D5	67,941	76,500	8,6	Ejповice–Útušice	D 27,5	120	31. 08. 04	15.12.03 P
2004	D3	70,800	74,080	3,3	Chotoviny–Stoklasná Lhota	D 26,5	120	07. 10. 04	
2004	D3	74,080	76,110	2,0	Stoklasná Lhota–Čekanice	D 26,5	120	07. 10. 04	30.9.94 P
2005	D1	229,675	246,700	17,0	Vyškov–Mořice	D 26,5	120	24. 10. 05	
2006	D5	76,500	79,800	3,3	Útušice–Černice	D 27,5	120	06. 10. 06	
2006	D11	41,700	50,200	8,5	Libice n. C.–Žehuň	D 27,5	120	20. 12. 06	
2006	D11	50,200	67,500	17,3	Žehuň–Chýšť	D 27,5	120	20. 12. 06	20.12.05 P/L
2006	D11	67,500	84,300	16,8	Chýšť–Sedlice	D 27,5	120	20. 12. 06	
2006	D8	68,865	81,109	12,2	Trmice–Knínice	D 28	100	21. 12. 06	
2006	D8	81,109	92,203	11,1	Knínice–Německo	D 27,5	120	21. 12. 06	
2007	D1	353,400	370,600	17,2	Ostrava–Rudná–Bohumín	D 28	120	01. 12. 07	
2007	D3	59,690	66,490	6,8	Mezno–Chotoviny	D 26,5	120	10. 12. 07	
2008	D1	341,700	353,400	11,7	Bílovec–Ostrava–Rudná	D 28	120	29. 04. 08	
2008	D1	253,784	257,784	4,0	Kojetín–Kroměříž–západ	D 26,5	120	23. 09. 08	
2008	D1	257,784	260,800	3,0	Kroměříž–západ–Kroměříž–východ	D 26,5	120	23. 09. 08	
2008	D1	296,500	311,900	15,4	Lipník nad Bečvou–Bělotín	D 34	120	25. 11. 08	

Data zprovoznování jednotlivých úseků rychlostních silnic | *Data on the opening up of individual expressway sections*

rok	tah	z. ú.	k. ú.	délka v km	název úseku	kategorie	NR	datum zprovoznění	poznámka
1972	R7		1,5	1,5	Přední Kopanina–Kněževy	S 22	100	1962	
1973	R7		2,3	2,3	Kněževy–Středokluky	S 22	100	1964	
1975	R7		1,9	1,9	Středokluky–Koničkův Mlýn	S 22	100	1964	
1971	R4		2,0	2,0	Jíloviště–Varadov	S 24,5	100	1971	
1972	R10		6,1	6,1	Stará Boleslav–Tuřice	S 24,5	100	1972	
1974	R10		9,3	9,3	Bezděčín–Chudoplesy	S 24,5	100	1974	
1974	R46	34,0	37,6	3,6	hr. okr. PV/OL–Olomouc	S 20,5	100	1974	
1975	R4		0,8	0,8	Klínec–Jiráskova čtvrť	S 24,5	100	1975	
1975	R46	30,7	34,0	3,4	Olšany–hr. okr. PV/OL	S 21,5	100	1975	
1975	R52		3,5	3,5	Modřice–Rajhrad	S 24,5	100	1975	
1976	R46		1,7	1,7	Olomouc–hvězdárna–Slavonín	S 20,5	100	1976	
1976	R46	16,2	18,7	2,5	Kelčice–Žešov	S 21,5	100	1976	
1976	R46	18,7	20,8	2,1	Žešov, obchvat	S 21,5	100	1976	
1976	R7		0,4	0,4	MÚK Koničkův Mlýn	S 24,5	100	1976	
1976	R46	29,1	30,7	1,5	Držovice–Olšany	S 21,5	100	1976	
1976	R35		2,5	2,5	Příkazy–Křelov	S 22	100	1976	
1977	R10		3,4	3,4	Tuřice–Předměřice	S 24,5	100	1977	
1977	R10		3,1	3,1	Předměřice–Benátky n. J.	S 24,5	100	1977	
1977	R4		0,5	0,5	Voznice I., MÚK	S 24,5	100	1977	
1977	R46	15,1	16,2	1,2	Dobrochov–Kelčice	S 21,5	100	1977	
1977	R35		4,9	4,9	Nasobůrky–Unčovice	S 22	100	1977	
1977	R35		4,1	4,1	Loštice, obchvat	S 22	100	1977	
1978	R4		3,4	3,4	Řitka, přeložka	S 24,5	100	1978	
1978	R46	12,5	15,1	2,6	Brodek u P.–Dobrochov	S 21,5	100	1978	
1979	R10		2,0	2,0	Benátky n. J.–Kbel	S 24,5	100	1979	
1979	R10		3,3	3,3	Kbel–Brodce	S 24,5	100	1979	
1979	R4		3,3	3,3	Mníšek p. B.–Voznice, II.	S 24,5	100	1979	
1979	R46	9,6	12,5	2,9	Želeč–Brodek u P.	S 21,5	100	1979	
1979	R7		2,0	2,0	Koničkův Mlýn–Bouchalka	S 24,5	100	1979	
1980	R10		3,1	3,1	Brodce–Písková Lhota	S 24,5	100	1980	
1980	R4		2,0	2,0	Mníšek p. B.–Voznice, I.	S 24,5	100	1980	
1980	R4		4,1	4,1	Obořiště, přeložka	S 24,5	100	1980	

1980	R10		3,7	3,7	Písková Lhota–Bezděčín	S 24,5	100	1980	
1980	R35		1,8	1,8	Palonín–Řimice	S 22	100	1980	
1981	R10		5,9	5,9	Praha–Satalice–Brandýs n. L.	S 24,5	100	1981	
1981	R10		3,5	3,5	Praha–H. Počernice–hr. města	S 24,5	100	1981	
1981	R10		5,6	5,6	Brandýs n. L.–Stará Boleslav	S 24,5	100	1981	
1981	R4		1,6	1,6	Řitka–Mníšek p. B., I.	S 24,5	100	1981	
1981	R4		0,8	0,8	Voznice II.	S 24,5	100	1981	
1981	R4		2,9	2,9	Dlouhá Lhota, přeložka	S 24,5	100	1981	
1981	R46	7,8	9,0	1,2	Dryšice–hr. okr. VY/PV	S 22	100	1981	
1981	R10		3,7	3,7	Chudoplesy–Bakov n. J.	S 24,5	100	1981	
1982	R4		1,5	1,5	Řitka–Mníšek p. B., II.	S 24,5	100	1982	
1982	R7		1,1	1,1	Bouchalka–Stehelčeves	S 24,5	100	1982	
1982	R10		1,2	1,2	křížovatka Ohrazenice	S 24,5	100	1982	
1982	R46	9,0	9,6	0,7	Želeč, obalovna	S 21,5	100	1982	
1983	R1		6,9	6,9	Slivenec–Třebonice	S 26,5	100	1983	
1983	R35		3,6	3,6	Řimice–Mladeč	S 22	100	1983	
1983	R46	6,5	7,8	1,3	Dryšice, obchvat	S 22	100	1983	
1983	R46	26,0	29,1	3,2	Držovice, obchvat	S 21,5	100	1983	
1984	R1		1,4	1,4	Poděbradská–D11	S 26,5	100	1984	zah. 1980
1984	R7		2,7	2,7	Stehelčeves–Brandýsek	S 24,5	100	1984	
1984	R7		1,9	1,9	Brandýsek I.	S 24,5	100	1984	
1984	R63		3,7	3,7	Nové Dvory–Malhostice	S 22	100	1984	
1984	R35		2,7	2,7	Unčovice–Příkazy	S 22	100	1984	
1984	R35		3,0	3,0	Příkazy, obchvat	S 22	100	1984	
1984	R46	20,8	23,6	2,8	Prostějov, obchvat-jih	S 21,5	100	1984	
1985	R10		1,9	1,9	Příšovice–Ohrazenice	S 24,5	100	1985	
1985	R46	4,2	6,5	2,3	Pustiměř–Dryšice	S 22	100	1985	
1985	R56	44,9	51,5	6,6	Paskov–Frýdek–Místek	S 26,5	120	1985	
1985	R63		2,8	2,8	Malhostice–Řehlovice	S 22	100	1985	
1985	R10		5,0	5,0	Mnichovo Hradiště–Březina	S 24,5	100	1985	
1983	R10		4,6	4,6	Bakov n. J.–Mnichovo Hradiště	S 24,5	100	1985	
1985	R35		3,2	3,2	Mladeč–Nasobůrky	S 22	100	1985	
1986	R4		2,1	2,1	Voznice–Kodetka	S 24,5	100	1986	1/2 1984

1986	R4		4,9	4,9	Kodetka–Dobříš-jih	S 24,5	100	1986	1/2 1985
1986	R6	25,5	32,0	6,5	Kačice–Nové Strašecí	S 24,5	100	1986	1985 P
1986	R7		0,3	0,3	Brandýsek II.	S 24,5	100	1986	
1986	R10		2,1	2,1	Svijany–Příšovice	S 24,5	100	1986	
1987	R7		1,5	1,5	Brandýsek–Knovíz	S 24,5	100	1987	
1988	R4		1,3	1,3	Dlouhá Lhota–Skalka	R 24,5	100	1988	
1988	R56	39,2	40,8	1,6	Ostrava, Místecká V.	R 26,5	120	1988	
1988	R56	44,0	44,9	0,9	Paskov, propojení	R 26,5	120	1988	
1988	R6	22,2	25,5	3,3	Kamenné Žehrovice–Kačice	S 24,5	100	1988	1987 P
1989	R4		0,5	0,5	Skalka, MÚK	R 24,5	100	1989	
1989	R46	0,6	4,2	3,6	Vyškov–Pustiměř	R 22,5	100	1989	
1989	R46	23,6	26,0	2,4	Prostějov, obchvat–estakáda	S 21,5	100	1989	
1989	R7		0,9	0,9	Knovíz–MÚK Slaný-jih	R 24,5	100	1989	
1990	R56	40,8	42,3	1,5	Ostrava–Hrabová–hr. okr. OV/FM	R 26,5	120	1990	
1990	R56	42,3	44,0	1,7	hr. okr. OV/FM–Paskov	R 26,5	120	1990	
1990	R10		3,8	3,8	Březina–Svijany	R 24,5	100	1990	
1992	R46	-0,8	0,6	1,4	Vyškov, obchvat	R 22,5	100	30. 07. 92	
1993	R1		2,0	2,0	D11–Běchovice	R 26,5	100	1993	
1993	R7		0,7	0,7	MÚK Slaný-jih	R 24,5	100	1993	
1993	R35		4,0	4,0	Žďárek–Ohrazenice	R 22,5	80	1993	
1996	R6	15,8	22,2	6,4	Velká Dobrá–Kamenné Žehrovice	R 24,5	100	1996	1995 L
1996	R52	3,5	20,3	16,8	Rajhrad–Pohořelice	R 26,5	120	1996	
1996	R35		1,8	1,8	Nový Mlýn–Žďárek	R 22,5	80	1996	
1996	R6	7,7	8,9	1,2	Cheb–obchvat, 1. stavba	R 24,5	100	30. 9. 96	cela stavba 8,9
1997	R35		8,1	8,1	Přáslavice–Velký Újezd	D 26,5	120	10. 10. 97	
	R48		2,2		Český Těšín–Žukov, I.	R 22,5	80	1997	
1999	R35		7,1	7,1	Velký Újezd–Lipník n.B.	D 26,5	120	22. 07. 99	
1999	R6	8,9	16,0	7,1	Cheb–obchvat, 2. stavba	R 24,5	100	26. 10. 99	
2000	R1		3,3	3,3	Třebonice–Řepy	R 34	100	28. 08. 00	
2000	R10		0,9	0,9	Ohrazenice–Turnov	R 22,5	100	2000	
2000	R35		3,0	3,0	Hodkovice–Nový Mlýn	R 22,5	80	2000	
2001	R6	13,0	15,8	2,8	Pavlov–Velká Dobrá, 1. stavba	R 24,5	100	20. 06. 01	4Q/2000 L
2001	R1		2,5	2,5	Řepy–Ruzyně	R 34	100	29. 10. 01	
2002	R6	10,1	13,0	2,9	Pavlov–Velká Dobrá, 2. stavba	R 24,5	100	01. 06. 02	6/2001 P

2002	R55		1,2	1,2	Holice-Vsisko	R 24,5	120	08. 11. 02	
2003	R46		-1,6	-1,6	zkrácení v souv. s R35	S 20,5	100	06. 10. 03	
2003	R35		14,7	14,7	Slavonín-Přáslavice	R 26,5	120	06. 10. 03	
2003	R6	16,0	20,4	4,4	Kamenný Dvůr-křižovatka Y	R 24,5	100	22. 11. 03	
2003	R35		2,1	2,1	Rádelský Mlýn-Hodkovice	R 22,5	80	05. 12. 03	
	R48		1,7		Český Těšín-Žukov, II.	S 22,5	100	31. 07. 04	
2004	R48		5,6	5,6	Frýdek-Místek-Dobrá, II.	R 22,5	100	26. 10. 04	
2005	R46		-0,3	-0,3	zkrácení v souv. s D1	R 22,5	100	24. 10. 05	
2006	R55		3,0	3,0	Otrokovice, obchvat SV	R 24,5	120	27. 10. 06	
2006	R48		6,9	6,9	Dobrá-Tošanovice	R 22,5	100	31. 10. 06	
2007	R48		1,5	1,5	Bělotín, obchvat	R 24,5	100	02. 08. 07	
2007	R6		3,2	3,2	Karlovy Vary-západ, 2.stavba	R 24,5	100	26. 10. 07	28.11. 06 L
2007	R35		6,0	6,0	Liberec-Rádelský Mlýn	R 22,5	80	26. 10. 07	
2007	R35		2,8	2,8	Křelov-Slavonín, 1. etapa	R 22,5	120	01. 11. 07	
2007	R4		0,8	0,8	Třebkov-křižovatka s I/20	R 22,5	100	19. 11. 07	
2007	R48		7,9	7,9	Tošanovice-Žukov	R 22,5	100	29. 11. 07	
	R48		1,2		Český Těšín-Žukov, III.	S 22,5	100	29. 11. 07	
2008	R48		1,6	1,6	D1-Bělotín	R 24,5	100	25. 11. 08	
2008	R6		10,4	10,4	Praha-Pavlov	R 24,5	100	20. 12. 08	

Tiráž:

Vydalo © Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4
www.rsd.cz

Odpovědný redaktor: Václav Lídľ

Grafická úprava a design: Lenka Jasanská

Sazba a DTP: Jiří Svoboda

Tisk: Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

Své fotoarchivy poskytli:

ceskedalnice.cz, autoři webu

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Josef Brabec

Ing. Jaroslav Brázdil

Ing. Petr Čulík

Naděžda Doležalová

Tomáš Janda

Helena Ježková

Ing. Josef Korecký

Václav Lídľ

Michal Prášil

Dieter Stockmann

Jiří Svoboda

Jiří Vilímovský



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR