

Historie dálnic na území ČR

Myšlenka stavby dálkových kapacitních silnic se poprvé objevila ve dvacátých letech minulého století, brzy po vzniku samostatného státu. První vlašťovkou byl návrh kapacitního silničního okruhu kolem Prahy. Ten byl vypracován společně úředníky Zemského úřadu v Praze a Pražského magistrátu v roce 1929. Následná hospodářská krize a nástup nacistů k moci v sousedním Německu myšlenku na stavbu kapacitních komunikací zastínily.



V roce 1935 byly předloženy dva teoretické návrhy stavby kapacitních komunikací napříč republikou. Ty nebyly nikdy později rozpracovány. První konkrétní návrh byl plán stavby dálkové komunikace Plzeň - Moravská Ostrava. Stavba některých úseků této silnice byla zahájena v třicátých letech minulého století a dnes je součástí silnice I/19 a dále II/150. Úředníci Ministerstva veřejných prací upozorňovali v roce 1934, po velké silniční a mostní konferenci v Berlíně, kde byla prezentována v té době zahajovaná stavba německých dálnic, na nutnost výstavby takovýchto komunikací i v Československu. Možnost výstavby takovýchto komunikací nebyla vládou přijata. Úředníci Ministerstva veřejných prací začali sami připravovat po vzoru dálkové silnice Plzeň - Moravská Ostrava obdobnou komunikaci Praha - Benešov - Pelhřimov - Jihlava - Velké Meziříčí - Brno - Slavkov u Brna. Tato komunikace měla navázat na plán podnikatele Jana Antonína Bati a pokračovat přes pohoří Chřiby do Zlína a výhledově i na Slovensko. Dálková silnice byla připravována v parametrech dnešní silnice I třídy s cementobetonovou nebo dlážděnou vozovkou. Křížení s železnicí nebo se silnicemi, kde se předpokládá silný automobilový provoz, měla být mimoúrovňová. Křížení s ostatními komunikacemi měla být úrovňová.



První konkrétní plány na rozdělení vozovek pro každý jízdní směr a důsledné mimoúrovňové křížení pochází z léta 1938. Jedná se o část komunikace přes Chřiby připravovanou v režii J.A. Bati společným úsilím s úředníky Ministerstva veřejných prací. Mnichovská dohoda a následný zánik samostatného Československa zrychlily přípravu stavby této komunikace, která byla poprvé na přelomu let 1938/1939 označena slovem "Dálnice". V lednu 1939 bylo zahájeno v trase budoucí komunikace kácení stromů, geologický průzkum a další přípravné práce. Vlastní stavba byla zahájena nedaleko Průhonice 2. května 1939.

Dnešní odpočívka Střechov se nachází na rozhraní stavebních úseků 9 a 10 původní dálnice. Návrh dálnice byl projekčními firmami několikrát upravován, definitivní projekt byl nakonec vypracován přímo pracovníky GŘSD v zimě 1939/1940.

Stavební úsek 9 byl rozdělen na dva stavební díly. První stavební díl s označením 9/1 byl ke stavbě v létě roku 1940 zadán firmě ing. Jelínka z Berouna. Firma měla provést veškeré zemní práce, stavbu propustků a menších mostů. Vozovka dálnice a stavba tří větších mostů přes řeku Blanici měla být ke stavbě zadána později, stavební díl 9/2 měl být ke stavbě zadán na jaře roku 1941. Vzhledem k pokračujícímu válečnému konfliktu a zhoršující se hospodářské situaci nebyla stavba dílu 9/2 zahájena stejně jako vozovka a stavba tří mostů přes Blanici v dílu 9/1.

Následující stavební úsek 10 mezi Střechovem a Bernarticemi byl vyprojektován firmou ing. Mojžíše z Prahy. Proti projektu nebyly žádné výhrady a na jaře 1939 byl schválen. Stavební úsek byl rozdělen na dva stavební díly 10/1 a 10/2. Samostatně měly být ke stavbě zadány stavby velkých mostů přes Štěpánovský potok, Sedmpanský potok a most přes údolí Sedlického potoka. Zemní práce a stavba mostů byla několika stavebními firmami zahájena v létě 1939. Jediný objekt, který se nepodařilo zadat ke stavbě byl most přes Štěpánovský potok.

Stavební práce probíhaly do dubna 1942, kdy byly nařízením okupantů ukončeny. Zemní práce stavebního dílu 9/1 byly provedeny přibližně z 25% plánovaného objemu. Stavební díl 10/1 měl zemní práce provedené z 70%. Stavba mostů a propustků byla až na dva propustky u Střechova zhruba dokončena. Stavební díl 10/2 měl zemní práce provedené z 40%. Stavba menších mostů a propustků byla provedena přibližně z poloviny. Dálniční most přes Sedmpanský potok byl rozestavěn ze 70% a most přes údolí Sedlického potoka u Borovska z 30%.

Po ukončení války v roce 1945 byly stavební práce obnoveny, následně byly utlumovány a v roce 1948 zastaveny zcela. Do roku 1950 probíhala pouze dostavba některých velkých mostů na rozestavěném úseku dálnice mezi Prahou a Humpolcem. Most přes Sedmpanský potok byl dokončen v roce 1948 a most přes údolí Sedlického potoka u Borovska na konci roku 1950.

Prudce narůstající silniční provoz vedl úředníky Ministerstva dopravy koncem padesátých let k obnově myšlenky na výstavbu dálnic. Vláda tehdejší Československé socialistické republiky schválila plán výstavby dálnic v roce 1963. Plán počítal s dostavbou dálnice mezi Prahou a Brnem v roce 1975 a dokončení celé sítě dálnic do roku 1990. Stavební práce byly nejprve obnoveny na úseku z Prahy do Mirošovic. Dostavba byla oficiálně zahájena 8. září 1967 za přítomnosti vládních činitelů. Stavba dálnice v okolí odpočívky Střechov byla zahájena v březnu 1972, do provozu byla v polovičním profilu uvedena v červenci 1977. V plném profilu byla zprovozněna 7.11.1977.

Příprava a projektování úseku 9 dálnice (Šternov – Psáře – Střechov)

Na stavbu úseku 9 (stavebních dílů 9/1 a 9/2) byl vypracován v letech 1938 a 1939 firmou ing. Přeslička a ing. Velden z Prahy podrobný projekt, který připouštěl 7% stoupání při šířce dálnice v koruně 21 m. Dodatečně bylo maximální stoupání sníženo na 6%, šířka dálnice v koruně zvětšena na 22 m a zakružovací oblouky zvětšeny na 8 000 m a 5 000 m, a proto byl původní projekt z důvodu velké kubatury zemních prací a velkého finančního nákladu přepracován.

Přepracováním byla pověřena firma Lanna a.s., jejíž inženýři velice elegantně navrhli trasování dálnice při přechodu řeky Želivky ve velice obtížném terénu. Předložený projekt byl velmi zajímavý, ale o 800 m delší. Vedl jižněji než původní projekt a mohl navazovat i na alternativní řešení stavebního dílu 8/2 předloženého firmou Skorkovský. Dálnice by procházela mezi Měchnovem a Divišovem, kde byla navržena přípojka na dálnici. Dále by vedla jižně od obce Všechlapy a směřovala k údolí řeky Blanice nedaleko Nového Mlýna, kde by velkým mostem překonala údolí řeky Blanice. Projektanti firmy Lanna byli odvážní a navrhli patrovou železobetonovou mostní konstrukci. Byla by nesena železobetonovými pilíři s rozdvojenou vozovkou dálnice v délce 1600 m s jízdním směrem ve směru z Prahy do Brna v horním patře a z Brna do Prahy v dolním patře mostu. Celková délka projektovaného mostu byla přibližně 350 metrů. Toto elegantní, ale dražší řešení nebylo schváleno úředníky GRSD. Z tohoto důvodu byl následně vyprojektován i železobetonový klenbový viadukt s vozovkami ve stejné úrovni.

Alternativní řešení trasy dálnice navržené projektanty

firmy Lanna a.s. bylo na přelomu let 1939/1940 odmítnuto a trasování tohoto úseku přebralo samotné GŘSD. Vedením těchto prací byl pověřen ing. J. Adamec, který se vrátil k původní variantě firmy ing. Přeslička a ing. Velden. Směrovými změnami původního projektu bylo v případě stavebního dílu 9/1 dosaženo snížení zemních prací z 601 000 m³ na 465 000 m³. V případě stavebního dílu 9/2 bylo snížení zemních prací menší, představovalo asi 50 000 m³.

Stavební díl 9/1 (Šternov – Psáře)

Po dokončení projekčních prací bylo na jaře 1940 vypsáno výběrové řízení na dodavatele stavby, které vyhrála firma Ing. Jelínka z Berouna. S přípravnými pracemi započala firma 10. června 1940. Byla zahájena stavba ubytovacího tábora pro dělníky a stavebního dvora. Součástí ubytovacího tábora byly tři velké ubytovací baráky pro dělníky, dva menší pro úředníky, kanceláře stavební firmy a stavebního dozoru, kuchyně s jídelnou, umývárny, sušárna a různá skladiště. Na louce pod táborem byl postaven stavební dvůr. Na stavbu bylo přivezeno velké množství stavebních strojů. Dálnici nebylo možné bez nasazení těchto pomocníků rychle a úspěšně realizovat. Generální ředitelství stavby dálnic se již poučilo z předchozích chyb a požadovalo po firmách v rámci stavebních řízení soupisy stavebních strojů, které mají k dispozici. Na stavbu se tak postupně dopravovala různá stavební technika. Velikostí kralovala tři moderní lopatová rypadla značek Menck&Hambrock a Škoda a dvanáct motorových lokomotiv Orenstein&Koppel. Nákladní auta na stavbě téměř nevidíme. Firma zde měla dva nákladní automobily. Ty ovšem sloužily k dopravě materiálu, pohonných hmot nebo náhradních dílů z překladiště na nádraží v Českém Šternberku. Na stavenišťě dálnice také dopravovaly písek těžený pro potřeby stavby z řeky Blanice.

O přepravu zeminy z budovaných zářezů do míst budoucích násypů tělesa dálnice se staraly lokomotivy úzkorozchodných drážek. A nepřevážely jen zeminu, ale i stavební materiál, pohonné hmoty k bagrům, válcům nebo traktorům s vlečnými válci. Ve stoupání od Blanice ve směru na Prahu musely malé mašinky za pomoci několika souvratí překonávat velká převýšení.

Na stavbě naší dálnice Praha – Brno – Zlín technikou nejlépe vybavené stavenišťě. Mnohé okolní stavební díly budované pouze za pomoci krumpáčů, lopat, jedné nebo dvou lokomotiv stavebních drážek a jednoho válce mohly jen závidět. Možná také neschopnost některých našich stavebních podnikatelů. Stavitel Jelínek měl při přidělení první zakázky na stavbu dálnice v dubnu 1939 pouze jedno lopatové rypadlo a okamžitě objednal dvě další. Motorové lokomotivy dvě a k tomu dvě parní. V květnu 1939 objednává patnáct nových motorových lokomotiv.

Zdá se, že práce zde budou postupovat velmi rychle a až do léta 1941 je tomu tak. Občas vážnou dodávky pohonných hmot. Přesuny zeminy dosahují rekordů na stavbě naší dálnice. Až 1200 m³ zeminy denně putuje z budovaných zářezů do míst budoucích násypů.

Od května 1941 je stavba postupně utlumována. Ve stoupání dálnice z údolí Blanice k obci Psáře je vykácen les a odstraněna lesní hrabanka. Povolení k zahájení zemních prací však Úřad říšského protektora zamítá. Stejně tak dopadlo povolení pro zahájení výběrového řízení na stavbu tří dálničních mostů přes Blanici a silničního mostu přes dálnici. Následují další omezení. Od srpna 1941 je ze stavby postupně odvážena technika a snižuje se počet dělníků. V omezeném rozsahu pokračují stavební práce do dubna 1942, kdy jsou definitivně zastaveny. Po ukončení války jsou stavební práce obnoveny. V roce 1946 byly stavební práce prováděny na přeložkách polních a lesních cest. V omezeném rozsahu se pracuje i na tělese dálnice. Veškeré stavební práce jsou ukončeny na konci roku 1948.

Obnovení stavby

Při obnovení stavby dálnice v roce 1967 byly práce prováděny nejprve mezi Prahou a Mirošovicemi a na silničním přivaděči k dálnici z Benešova do Mirošovic. Stavby dalších úseků dálnice byly zahájeny až v roce 1969. Jednotlivé stavby měly nové označení (číslování) a samostatně byly opět stavěny velké mosty. Úsek stavby s dálniční odpočívkou Střechov byl nově označen číslem 008. Začínal u obce Šternov, končil u Soutic a měl délku 15 km. Stavba byla zahájena v březnu 1972. Při stavbě bylo maximálně využito zemních prací realizovaných v letech 1939 – 1942. Nové projektování přineslo i mnoho změn na trase dálnice.

Dálnice byla nově budována v příčném profilu 26,5 m oproti původním 22 m. Dlouhé klesání od Šternova do údolí řeky Blanice byly přeprojektovány z původních 6% na 4 a 4,5%. Plánované zemní práce se tak výrazně zvětšily. Zvětšil se i objem zemních prací v samotném údolí řeky Blanice. Místo stavby původně zamýšlených tří mostů přes meandrující řeku došlo k napřímení jejího toku a bylo tak třeba postavit pouze jeden dálniční most. V následujícím stoupání k obci Psáře došlo k dílčím úpravám původní trasy a stejně tak i na nerozestavěné části mezi Psáři a Střechovem. Údolí Dalkovického potoka mělo být dle původních plánů překonáno zemním tělesem s velkou propustí a větší most měl být vybudován pouze přes Štěpánovský potok. Změna technických parametrů znamenala v sedmdesátých letech stavbu dvou větších mostů přes oba vodní toky a jejich údolí. Následně okolo osady Černýš k obci Soutice pokračuje těleso dálnice v ose původní dálnice a využívá původně provedené zemní práce a některé propustky, které byly vzhledem k rozšíření tělesa dálnice prodlouženy. Původní mosty, část propustků a velká opěrná zeď postavená pro zpevnění tělesa dálnice vedoucího několik set metrů pohořím údolí Štěpánovského potoka byly zbourány a nahrazeny novými objekty. Stavební úsek 008 Šternov – Soutice byl do provozu uveden v polovičním profilu v červenci roku 1977. Zprovoznění v plném profilu proběhlo 7.11.1977.

Oboustranná parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, motorest a motel Střechov

Dle původních plánů z přelomu šedesátých a sedmdesátých let se počítalo mezi Prahou a Brnem se stavbou pěti velkých odpočívek s komplexním zázemím pro motoristy. První se měla nacházet nedaleko Újezdu u Průhonic a tvořil jí komplex oboustranné čerpací stanice s parkovištěm a motel, který se nacházel o kilometr dále vlevo od směru staničení.

Druhou velkou odpočívku od Prahy měl být Střechov. Ve směru na Brno měl následovat Pávov, Devět křížů a Starý Lískovec. Všude se měla nacházet velká parkoviště s čerpacími stanicemi pohonných hmot. Na jedné straně měl být vždy budován motel (u Devíti křížů se počítalo se zapojením stávajícího motelu na tehdejší silnici I/2) s odpovídající kapacitou ubytování, prodejní kiosky a plochy pro odpočinek.

V případě odpočívky Střechov bylo řešení parkoviště a především zázemí pro motoristy tehdy velmi nadčasové, inspirované podobnými projekty v Itálii.

Pro tuto odpočívku bylo zvoleno netradiční řešení motorestu ve formě mostního objektu nad dálnicí, který by umožňoval jeho oboustranné využití a včlenění takovéto stavby do krajiny Posázaví by bylo velmi atraktivní. Přístup do motorestu z přilehlých parkovišť by byl z předsunutých prosklených schodišť. V jejich přízemí se již tehdy plánovalo umístění automatů pro rychlé občerstvení, které by byly přístupné i v nočních hodinách. V pilířích objektu by se nacházelo technické a skladové zázemí. Vytápění objektu počítalo s kotelnou na lehké topné oleje. Samozřejmostí měla být vzduchotechnika, chladicí a mrazicí boxy na potraviny. Nad dálnicí se měla nacházet restaurace s kapacitou 250 míst včetně kuchyně, toalety pro hosty restaurace, prodejna potřeb pro motoristy, prodejna suvenýrů. V létě se předpokládalo využití terasy, která měla být umístěná na stropě objektu.

Mimo motorest byla plánována ještě stavba motelu s kapacitou 60 lůžek a krytým parkovištěm pro 25 osobních vozů. Pro obsluhu motorestu a motelu mělo být v provozní části motelu postaveno ubytování pro 40 zaměstnanců.

Investorem motorestu, motelu a dalších obslužných zařízení měla být Jednota Benešov a investorem stavby benzínové čerpací stanice n.p. Benzina. Nepružné socialistické hospodářství s ekonomikou pracující v neefektivních pětiletkách však zabránilo realizaci tohoto nadčasového projektu a benzínová stanice byla realizována mnoho let po zprovoznění dálnice.