



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

SOUČASNÝ STAV A ROZVOJ
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY STÁTU A REGIONŮ

Dokončení dálnice D 1

Václav Neuvirt
Ředitel společnosti
Viakontrol, spol. s r.o.

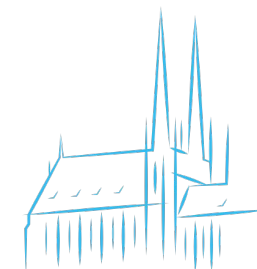
Silnička 32



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA



Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti

1937

Bat'ův návrh silniční
magistrály z roku 1937



1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

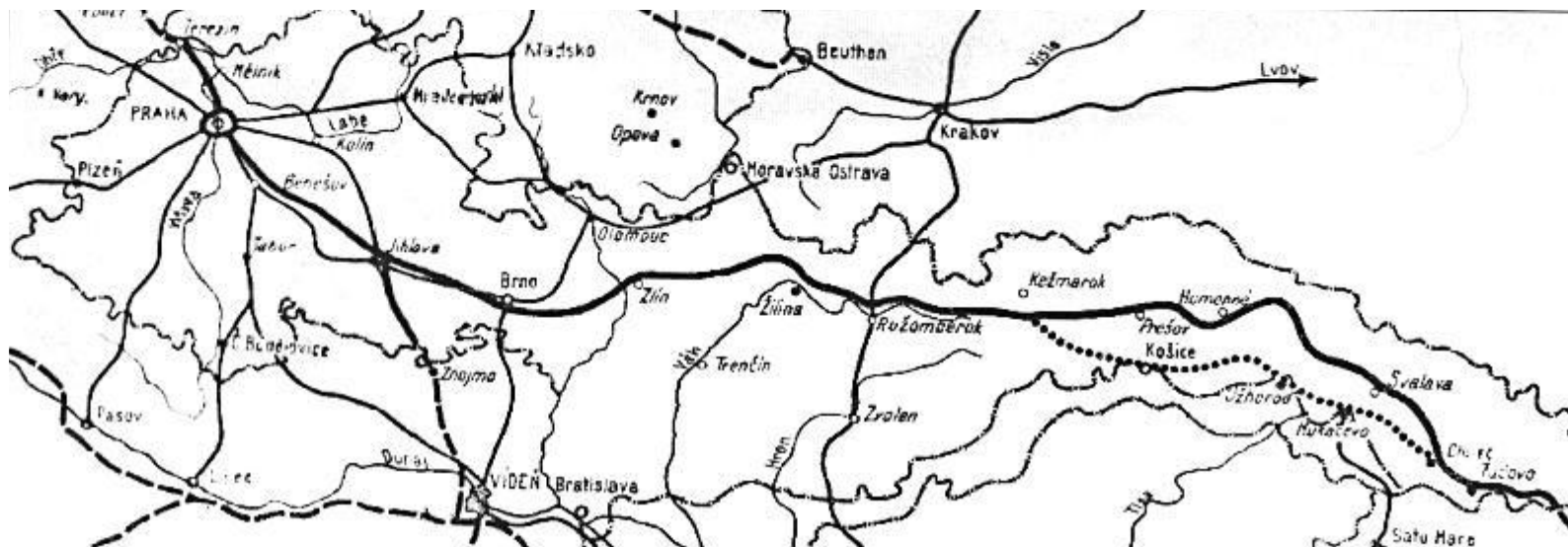
1963–1966

1967–1988

1989

1938

Návrh česko – slovenské dálnice z roku 1938



Autor slova dálnice
štábní kapitán
Karel Chmel.



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti

1938

PŘÍLOHA VĚSTNÍKU „SILNIČNÍ OBZOR“ ROČNÍK XVIII. ČÍSLO 2

372.**Vládní nařízení ze dne 23. prosince 1938****o stavbě dálnic, o zřízení generálního ředitelství stavby dálnic a o jeho organizaci.**

Vláda republiky Česko-Slovenské nařizuje podle čl. II, ústavního zákona zmocňovacího ze dne 15. prosince 1938, č. 330 Sb. z. a n.:

Část I.

§ 1.

(1) Dálnice podle tohoto nařízení jsou veřejné silnice budované státem, které jsou určeny výlučně pro dopravu motorovými vozidly. K dálnicím náleží jako jejich součástí všechna k jejich účelům provedená zařízení a díla, kterých je třeba k úplnosti, ochraně a k zabezpečení tělesa dálnice, k ochraně, usnadnění, zajištění a k úpravě dopravy na nich, a dále všechna zařízení, kterých je třeba k odvrácení nebo k odstranění škodlivých účinků, vznikajících ze zřízení nebo trvání silničního tělesa.

(2) Příslušenstvím dálnic jsou zařízení mimo ně ležící, sloužící-li k jejich stavbě, udržování a správě a jsou správou dálnice spravována, na př. lomy, dílny, skladiště silničních strojů a silničního nářadí, cestářské domky.

Po Mnichovské dohodě a ztrátě pohraničního území bylo nutné plány přepracovat, protože změna poměrů si vynutila i rychlou relokační všech významných center a vztahů. Nový návrh trasy Praha – Jihlava a okruhu kolem Prahy byl Zemským úřadem v Praze připraven v rekordním čase dvanácti dnů. 5. listopadu 1938 bylo rozhodnuto o vypracování detailních projektů silniční magistrály Praha – Jihlava – Brno – Zlín – slovenská hranice. 13. ledna 1939 byl projekt hotov a schválen. O týden později začala stavba (kácením lesa) na úseku Zástřizly – Lužná, v květnu pak na úseku Praha – Humpolec. S dostavbou celé třísetkilometrové dálnice se počítalo během neuvěřitelných čtyř let. Po okupaci Německem byly plány drobně pozměněny, ale výstavba pokračovala až do roku 1942, kdy byla po postupném omezování definitivně zastavena.

Silniční

1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1988

1989



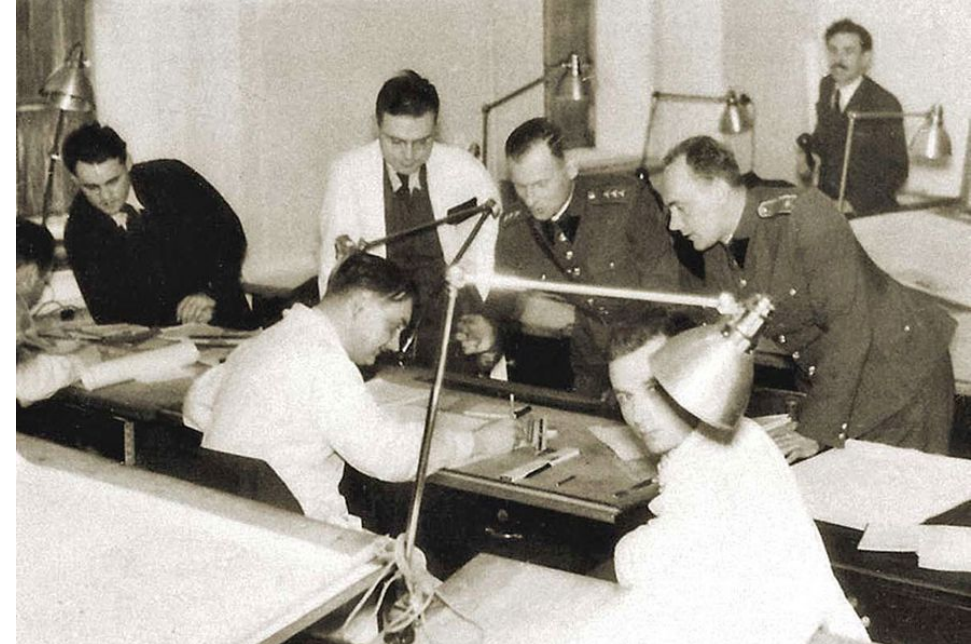
BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

1938

Po Mnichovské dohodě a ztrátě pohraničního území bylo nutné plány přepracovat, protože změna poměrů si vynutila i rychlou relokaaci všech významných center a vztahů. Nový návrh trasy Praha – Jihlava a okruhu kolem Prahy byl Zemským úřadem v Praze připraven v rekordním čase dvanácti dnů. 5. listopadu 1938 bylo rozhodnuto o vypracování detailních projektů silniční magistrály Praha – Jihlava – Brno – Zlín – slovenská hranice. 13. ledna 1939 byl projekt hotov a schválen. O týden později začala stavba (kácením lesa) na úseku Zástřizly – Lužná, v květnu pak na úseku Praha – Humpolec. S dostavbou celé třísetkilometrové dálnice se počítalo během neuvěřitelných čtyř let. Po okupaci Německem byly plány drobně pozměněny, ale výstavba pokračovala až do roku 1942, kdy byla po postupném omezování definitivně zastavena.

Silniční

1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1988

1989



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti

1939

2. května 1939
byly zahájeny práce
na dálnici v úseku
Praha – Jihlava

Ačkoli vládní nařízení o stavbě našich dálnic vyšlo teprve dne 28. prosince 1938, mohli jsme již dne 2. května t. r. býti svědky slavnostního založení prací na stavbě trati I. Praha—Jihlava dálnice „západ – východ“. Technika není třeba přesvědčovat o tom, že dálnic času muselo být využito co nejhospodárněji. Především zkoumáním v terénu, podrobné zaneřádění, vypracování projektu, vypracování nových soutěžních podmínek, poprvé zadání stavby, a to vše urádek, který bylo nutno zcela nové vytvořit, byla jistě práce nemalá. Taktéž odborní firmy, ať se již zúčastnily projektních prací neb otevíralo řízení, přeceily pro myšlenku dálnic plně pochopeny.

Vzhledem k tomu, že dálnice je novinkou v našem silničním stavitelství, neměl by úvodový výkon možný ani při největším vynaložení pracovní síly, kdyby mu nepřed-
cházela několikaletá příkopnická činnost našich „předních silničních odborníků“, již v r. 1935 v časopise 88. inženýrů nalezneme na př. v článku Ing. Dr. K. Valný v čísle 10, a 11. energetické volání po vybudování silnic služících výhradně automobilové dopravě, ať by při tom nebylo dostatečně pamatováno na potřeby dosavadních silnic státních a nestátních: „Tedy zlepšení síť státních a nestátních silnic jest podmínkou pokroku, jaký však je důležitý starati se o to, aby mohlo být plně využito technického pokroku, jaký skýtá dnešní motorové vozidlo, osobní i nákladové, svou velkou rychlost, která může být, pokud, využita na dosavadních silnicích jenom asi z poloviny. Proto musíme uvažovat o stavbě silnic výhradně automobilových.“

Od počátečních snah o vybudování sítě automobilových silnic jako první přičítazda v trati západovýchodní trati, k níž by se ostatní dálnicové trati v budoucí připojovaly.

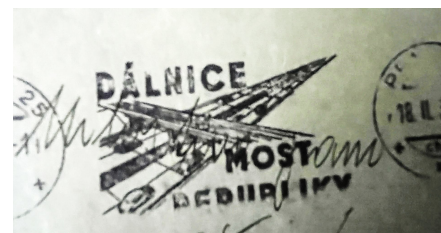
Ing. JINDŘICH VÁCLAVÍK:

ZAHÁJENÍ STAVBY DÁLNIČE PRAHA—JIHLAVA.

SILNIČNÍ OBZOR
VĚSTNÍK PRO VŠEOBECNÉ OTÁZKY KOMUNIKAČNÍ
VYDAVÁJÍ ZEMSKÉ VÝBORY ČESKÝ A MORAVSKO-SLEZSKÝ
REDAKCE VYHRAZUJE SI VEŠKERÁ PRÁVA NA DIVERZNÍ ČLÁNKY
I VYOBRAZENÍ, JEJICH OTISKU JENOM VYDAVÁNÍ ZVLÁŠTNÍCH OTIS-
KŮ JE DOVOLENO JEN SE SOUHLASEM REDAKCE A UDÁNÍM PRAHEM
ROČNÍK XVII. • V PRAZE DNE 1. ČERVNA 1939. • ČÍS. 6



Slavnostní zahájení stavby českých dálnic 2. května 1939
Autor: Reditelství silnic a dálnic



1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1988

1989



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

EFEKTIVITA

UDRŽITELNOST

INOVACE



Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti 1939–1942

Silnička

1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1988

1989



Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

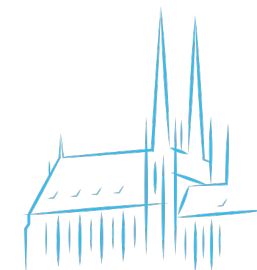
1939–1942



Dálniční těleso připravené k betonáži vozovek (1941)



Stavba mostu
přes údolí
Šmejalky
(1941).

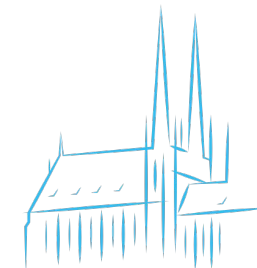




BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA



Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

1945–1952

Krátké pokračování výstavby

Po válce bylo nejdříve dekretem prezidenta Beneše 1. října 1945 rozhodnuto o pokračování výstavby, ale po únoru 1948 došlo ke znárodnění stavbu provádějících firem a v roce 1950 se již s dostavbou nepočítalo. Celkově se od roku 1939 do roku 1950 rozestavělo asi 30 % dálnice mezi Prahou a Brnem (60 mostů, 77 km zemního tělesa). Stavební kapacity byly přemístěny na rozsáhlé stavby socialismu a dálnice jako taková ztratila význam.

Silnička

1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1988

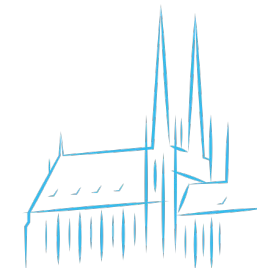
1989



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA



Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

1945–1952

Krátké pokračování výstavby

Pomníky na rozestavěném úseku
dálnice D1 z let 1939 až 1942



Pravý odstavňý pruh u Průhonic (1966).



Typický most přes dálnici (1965).

1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1988

1989



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti

1945–1952

Krátké pokračování
výstavby

Pomníky na rozestavěném úseku
dálnice D1 z let 1939 až 1942

Most přes údolí Želivky (1956)
[Vpravo nahoře]

Most přes údolí potoka
Šmejka (1952)
[Vpravo dole]





Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti

1963–1966

O obnově stavby dálnice Praha–Brno se rozhodlo až v roce 1963. Přitom bylo rozhodnuto, že se využije až na malé výjimky v podstatě celé původní dálniční těleso.

Silnička

1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1988

1989



Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti

1967–1971

Výstavba byla obnovena v roce 1967 a 12. července 1971 byl otevřen první dálniční úsek mezi Prahou a Mirošovicemi. Pokračovalo se rovněž i ve směru od Brna, využito bylo nemálo ze staveb, které vznikly již těsně před, nebo za války.

Silnička



Znovuzahájení stavby dálnice
8. září 1967 u Spořilova.



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti



Slavnostní zahájení provozu na úseku
Praha–Mirošovice 12. 7. 1971.

Návratová špička v roce 1971.

Silnička

1967–197

1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1971

1972



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

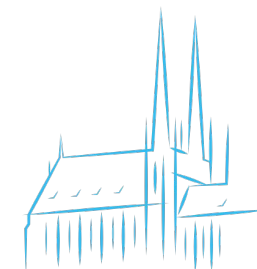
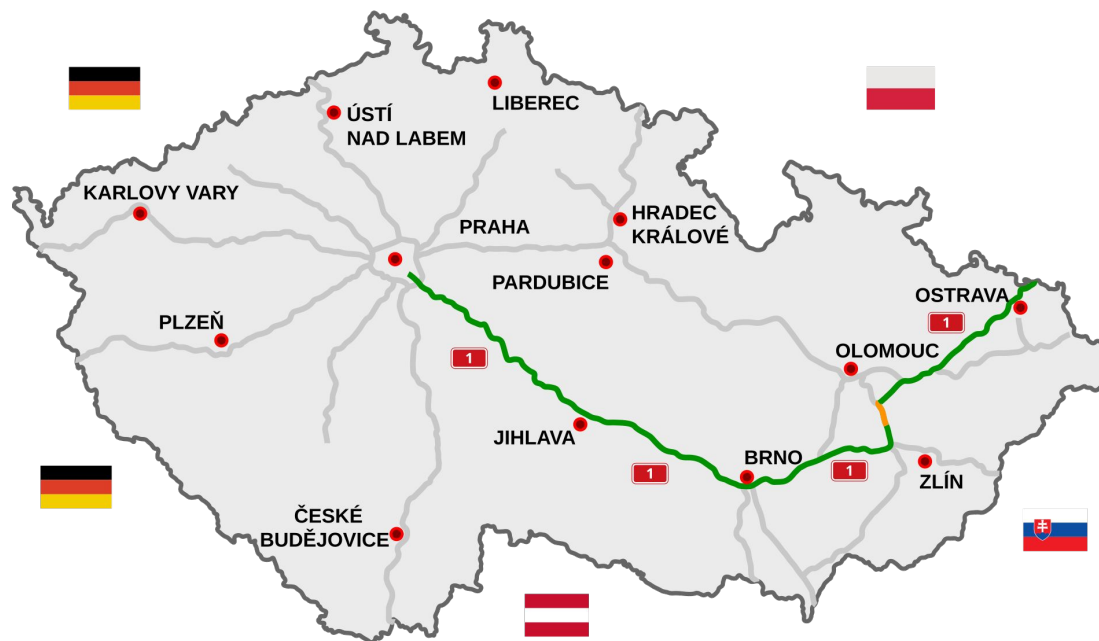
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

EFEKTIVITA

UDRŽITELNOST

INOVACE

Dokončení dálnice D1 Krátký pohled do minulosti

1989

Rozpad státu na konci roku 1992 však přinesl novou situaci a celá stavba musela být přehodnocena. Původně projektované vedení přes Starý Hrozenkov k Trenčínu tak bylo v roce 1996 zcela změněno. Nový plán počítal s tím, že D1 bude končit u Lipníka nad Bečvou a tam se bude plynule napojovat na budoucí dálnici D47 (do Ostravy a Polska). V roce 2006 bylo rozhodnuto, že se připravovaná trasa D47 se stane součástí dálnice D1, která tak povede až na česko-polskou hranici za Bohumínem.

1937

1938

1939

1939–1942

1943–1944

1945–1952

1963–1966

1967–1971

1989



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

1967–2025

Číslo	Úsek	Délka	Zahájení výstavby	Uvedení do provozu
002	Spořilov–Čestlice	8,199	září 1967	červenec 1971
003	Čestlice–Mirošovice	13,056	září 1967	červenec 1971
005	Mirošovice–Šternov	20,239	prosinec 1969	červenec 1977
006	Loket–Hořice	10,260	červen 1974	červenec 1977
008	Šternov–Soutice	14,978	březen 1972	červenec 1977
009	Soutice–Loket	9,948	prosinec 1969	červenec 1977
010	Most přes Sedlický potok		září 1969	červenec 1977
011 B	Hořice–Humpolec	16,374	červen 1974	listopad 1980
012	Most Koberovice		červen 1972	říjen 1979
013	Humpolec–Pávov	20,666	červen 1976	listopad 1980
014 A	Pávov–Řehořov	15,300	leden 1976	listopad 1979
014 B	Řehořov–Měříň	7,200	březen 1974	říjen 1976
015 A	Měříň–V. Meziříčí západ	6,542	červenec 1972	prosinec 1976
	V. Meziříčí západ–V. Meziříčí východ	7,530	červenec 1972	listopad 1978
015 B	V. Meziříčí východ–Lhotka	5,066	červen 1971	květen 1975
	Lhotka–V. Bíteš	9,182	červen 1971	prosinec 1975
016	Most Vysočina		duben 1972	listopad 1978
017	V. Bíteš–Brno záp. přivaděč	27,700	duben 1969	září 1972
019	Brno záp. Přivaděč–Brno jih	6,700	červenec 1973	září 1978



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Dokončení dálnice D1

Krátký pohled

1967–2025^{ti}

Číslo	Úsek	Délka	Zahájení výstavby	Uvedení do provozu
0131	Brno jih–Brno východ	6,775	duben 1979	září 1983
	Brno východ–Holubice	7,585	duben 1979	prosinec 1982
47011	Holubice–Tučapy	8,965	prosinec 1984	listopad 1988
47012	Tučapy–Vyškov	9,676	květen 1989	červenec 1992
0133	Vyškov–Modřice	16,084	duben 2002	říjen 2005
0134	Modřice–Vrchoslavice	1,491	prosinec 2004	září 2009
	Vrchoslavice–Kojetín	6,625	květen 2007	září 2009
	Kojetín–Kroměříž	4,000	květen 2006	září 2008
	Kroměříž záp. –Kroměříž vých.	3,000	únor 2005	srpen 2008
	Kroměříž vých. –Hulín	4,800	květen 2008	prosinec 2010
0135	Hulín–Říkovice	6,500	květen 2008	červenec 2011
0136	Říkovice–Přerov	10,100	prosinec 2022	prosinec 2025
0137	Přerov–Lipník nad Bečvou	14,312	červen 2015	prosinec 2019
4704	Lipník nad Bečvou–Bělotín	15,377	listopad 2004	listopad 2008
4705	Bělotín–Hladké Životice	18,097	květen 2006	říjen 2010
4706	Hladké Životice–Bílovec	11,681	duben 2006	listopad 2009
4707	Bílovec–Ostrava Rudná	11,677	březen 2005	květen 2008
4708	Ostrava Rudná–Hrušov	8,540	říjen 2003	prosinec 2007
4709	Hrušov–Vrbice	4,460	květen 2004	listopad 2012
	Vrbice–Bohumín	4,200	říjen 2004	listopad 2012
	Bohumín–St. Hranice ČR/PLR	6,113	duben 2008	listopad 2012

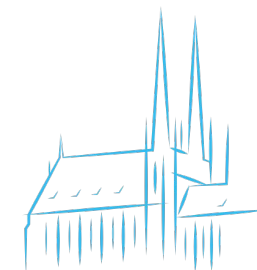
Silnička



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

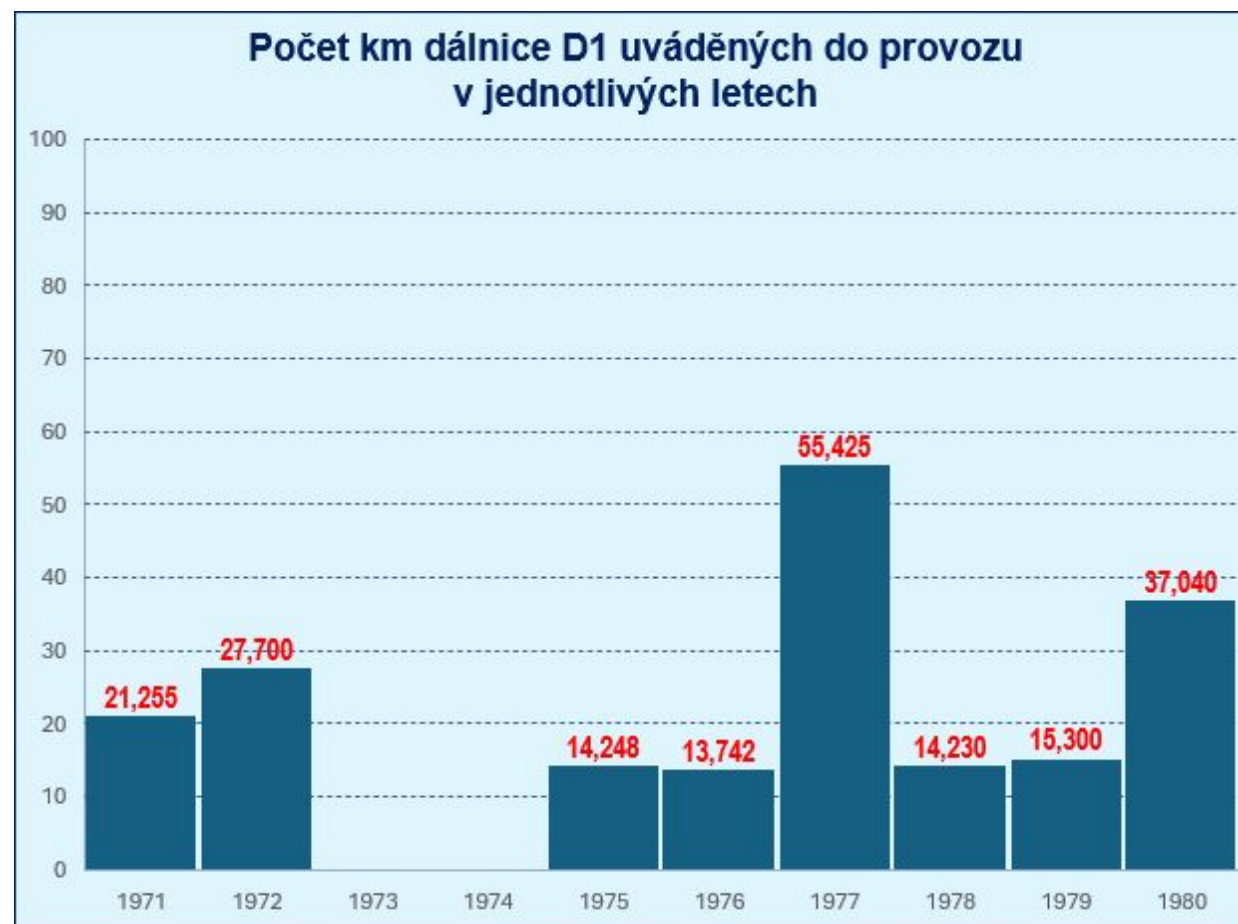


Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

1971–1980

**Celkem uvedeno do provozu
198,940 km**

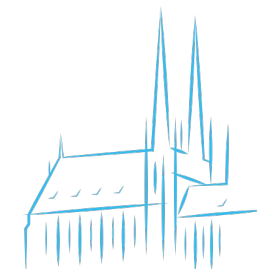




BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA



Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

1981–1990

**Celkem uvedeno do provozu
23,325 km**

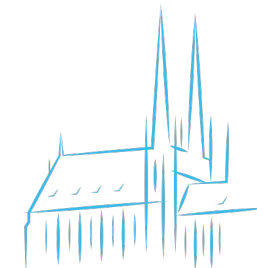




BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

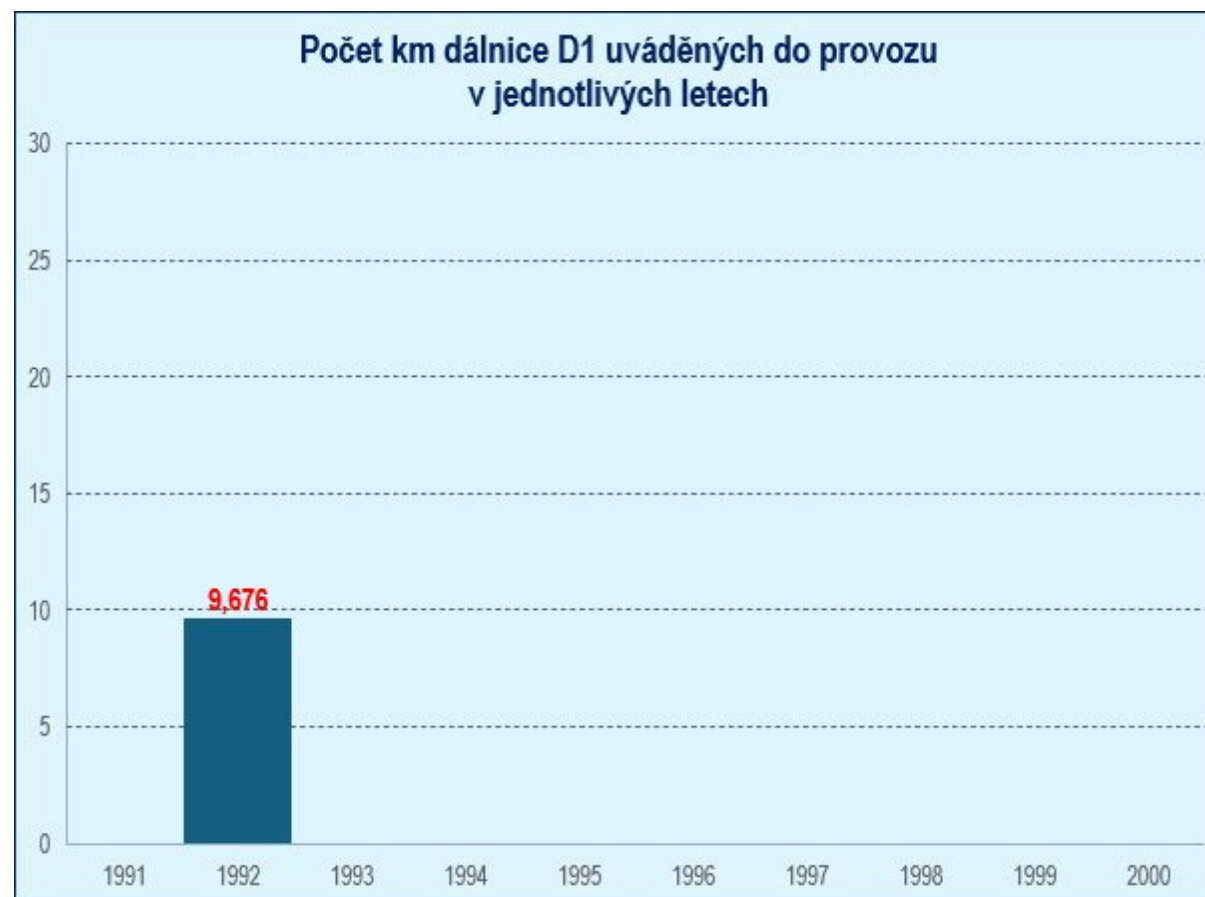


Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

1991–2000

**Celkem uvedeno do provozu
9,676 km**

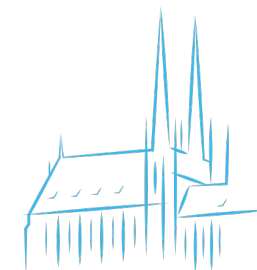




BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

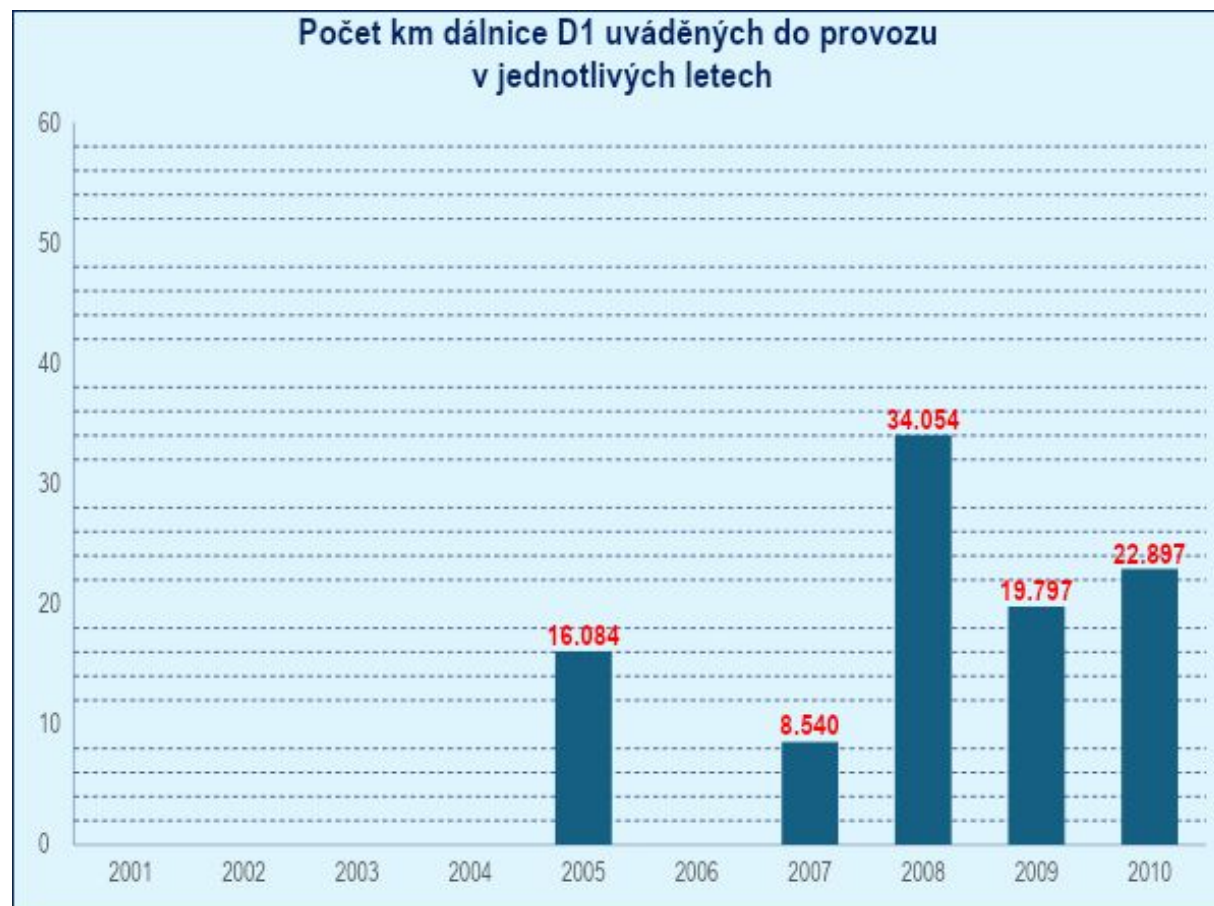


Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

2001–2010

**Celkem uvedeno do provozu
101,372 km**

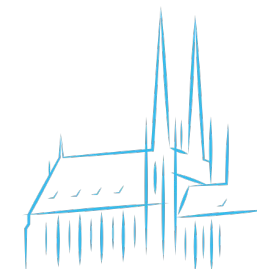




BRNO 10.-11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

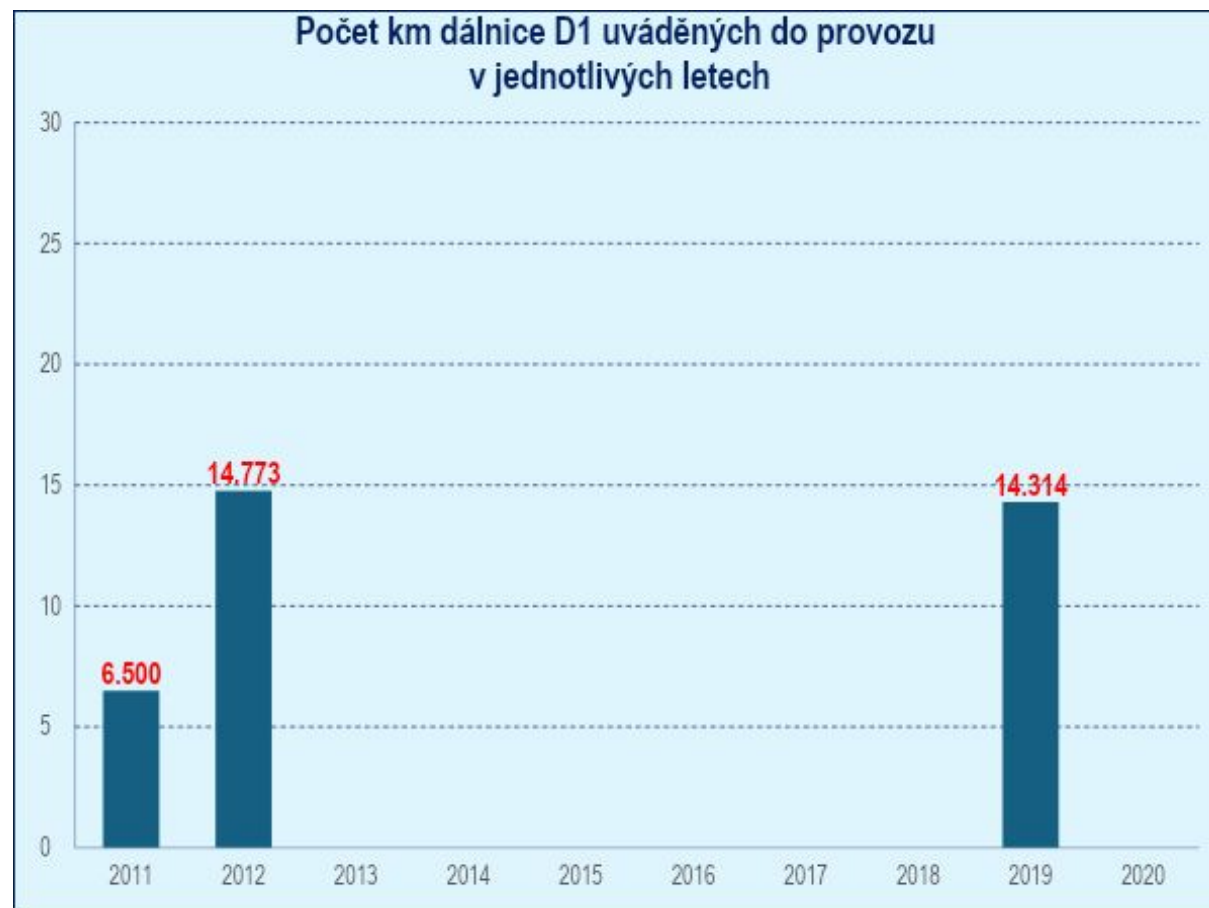


Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

2011–2020

**Celkem uvedeno do provozu
35,587 km**

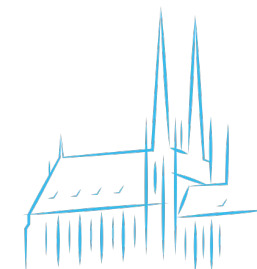




BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA



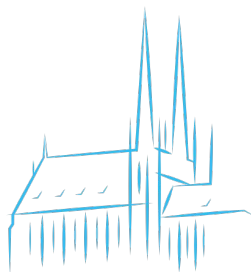
Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

2021–2025

**Celkem uvedeno do provozu
10,100 km**

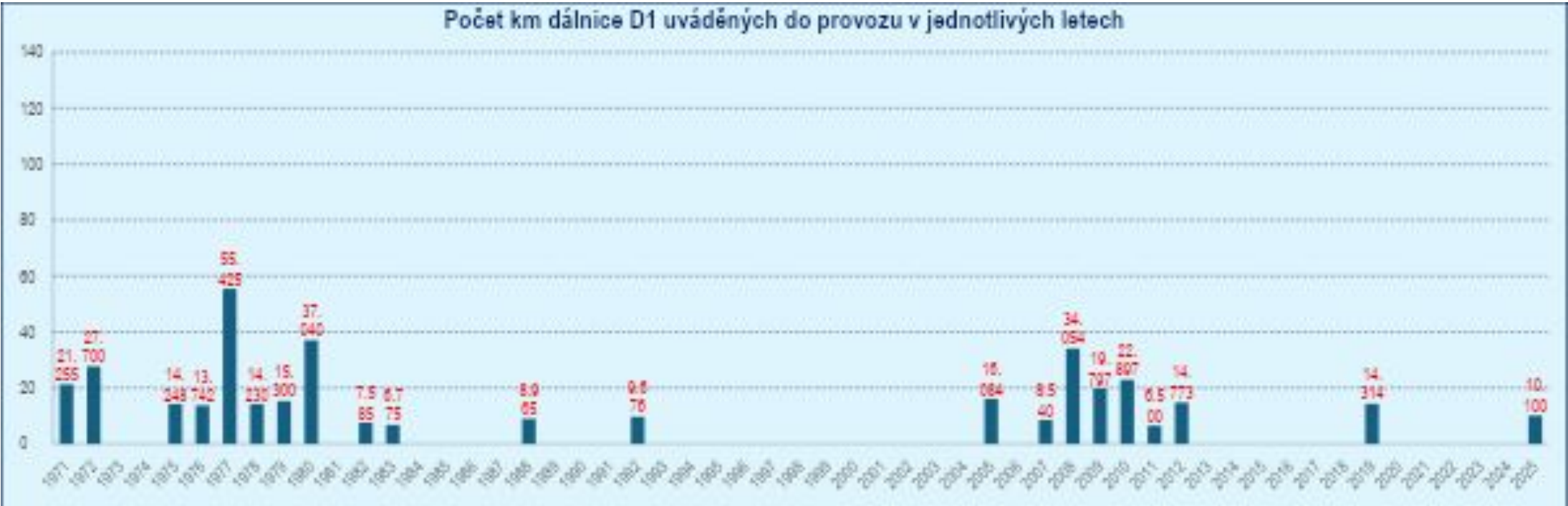




Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

Krátká rekapitulace :	
Celková délka dálnice D1 :	379,000 km
Celková doba výstavby (1939 – 2025):	86 roků
Celková doba kdy se opravdu stavělo :	66 roků

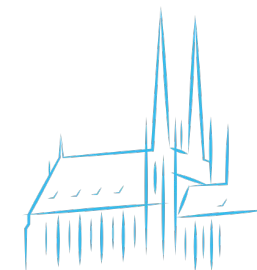




BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA



Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

1996–1999

V období 1996-1999 bylo přistoupeno v úseku mezi Prahou a Mirošovicemi k rozšíření dálnice na šestipruhové uspořádání

2013-2021

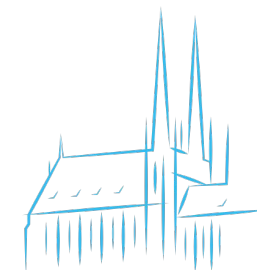
V období 2013-2021 byla v úseku mezi Mirošovicemi a Kývalkou v celkové délce 161 km provedena modernizace spočívající v rozšíření dálnice na každé straně o 75 cm, ve sjednocení krytu vozovky na cementobetonový, v rekonstrukci resp. výměně mostních objektů.



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA



Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

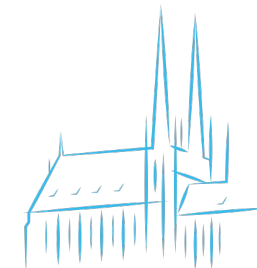
2023–2025

V období 2023-2025 bylo provedeno zkapacitnění dálnice D1 u Brna mezi sjezdy na Vídeň (Exit 194) a na Bratislavu (Exit 196). Toto zkapacitnění je součástí plánovaného rozšíření dálnice D1 v úseku Kývalka (Exit 182) – Holubice (Exit 210) na šestipruhové uspořádání.

2023-2027

V roce 2023 byla zahájena rekonstrukce dálničního mostu Šmejka (km 24 na dálnici D1). Jedná se o most vybudovaný v letech 1939-1941 a 1945-1949. Rekonstrukce by měla být dokončena v roce 2027.

Silnička



Dokončení dálnice D1

Krátký pohled do minulosti

Děkuji za pozornost

Silnička