



# BUDOVÁNÍ DÁLNIČNÍ SÍTĚ V ČR

Začátek budování sítě, současný stav, návrh rozvoje, problémy při stavbách dálnice, ekologické aspekty

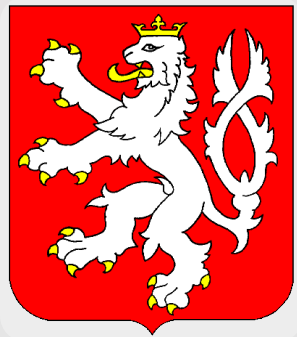


**Daniel Klár, 9. B**

**Základní škola a Mateřská škola**

**Kladno, Norská 2633**

**Školní rok 2014 – 2015**



# ÚVOD:

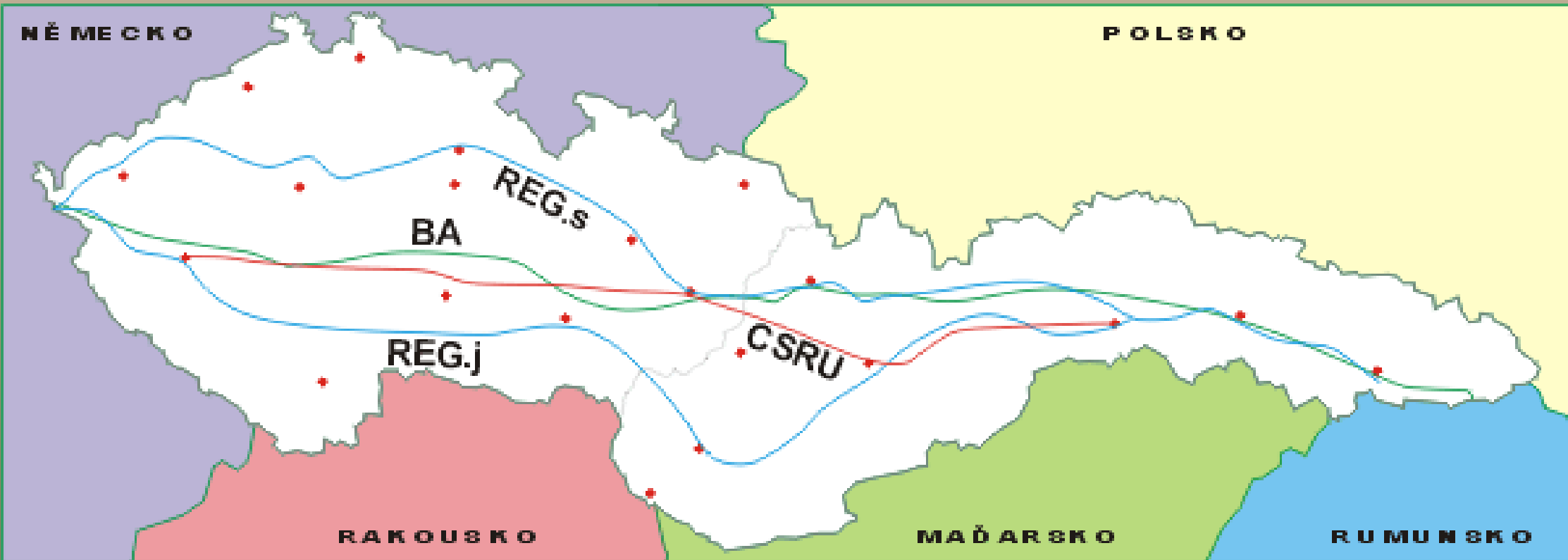


- Absolventskou práci na téma Budování dálniční sítě jsem si zvolil proto, že se rád zajímám o dopravě. Ovšem díky této práci jsem se toho dozvěděl víc o dálnicích a ekologické složce. Proč vlastně dálnice existují a mnoho dalšího.



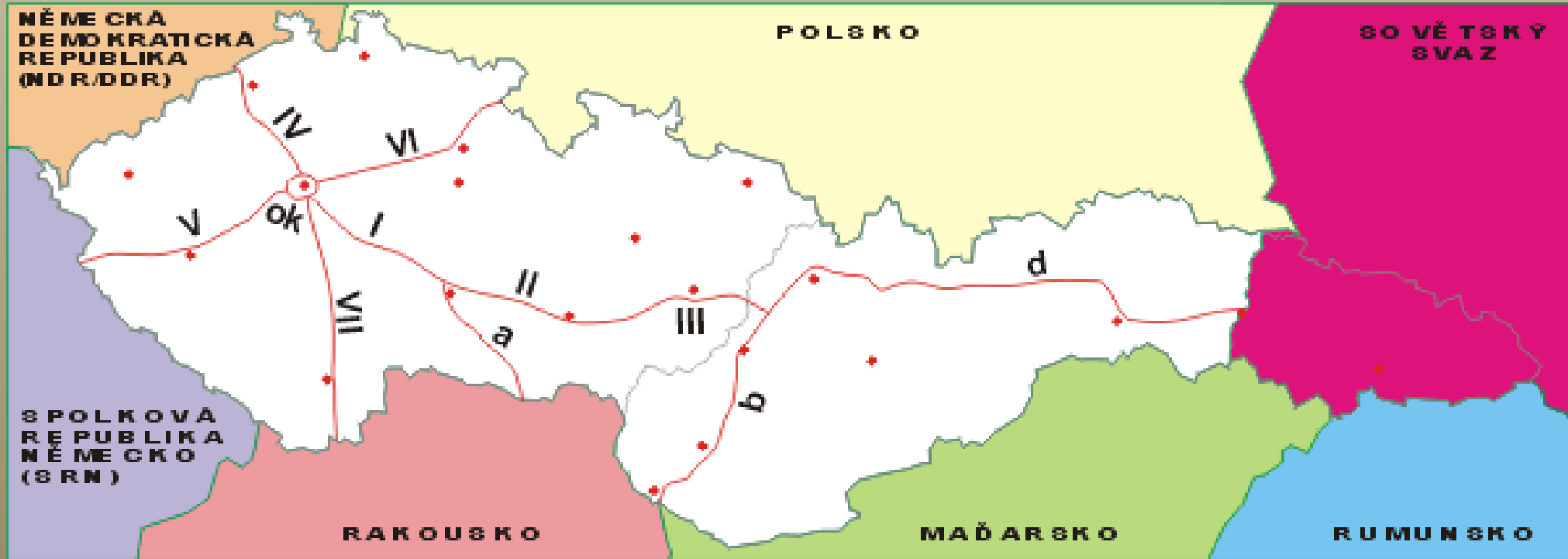
# 1 HISTORIE:

## 1.1 Kolem roku 1935 - 1937



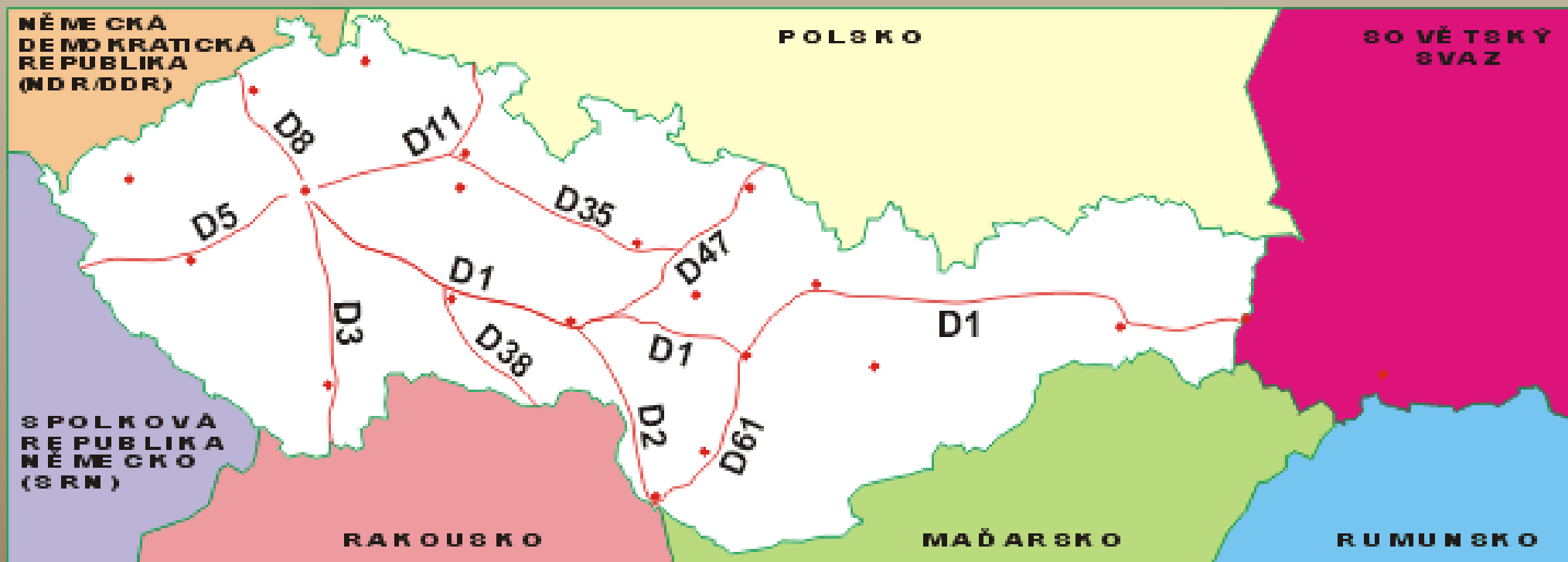
Kolem roku 1935 se začíná dálniční síť v Československu teprve tvořit, ale o klasické dálniční síti se ještě nedá mluvit. Projekty dálniční sítě v roce 1935 se totiž zajímají jen o jedinou trasu dálnice, která by spojovala oba dva konce republiky a vytvořila jakousi páteř. Z ní by potom později odbočovaly ostatní dálnice.

## 1.2 Rok 1945 - 1950



Po ukončení druhé světové války se snaží Československo navrátit vše do původního stavu dálnice. Československu je vráceno veškeré pohraničí, zabrané Německem, Polskem a Maďarskem. Kromě Podkarpatské Rusi. Práce na naší dálnici se opět rozbíhají, ovšem v již pozměněné podobě plánované sítě dálnice. Bohužel výstavba dálnic trvá pouze do r. 1950. Je třeba spíše odstraňovat škody způsobené válkou a poválečná doprava není tak intenzivní. Proto se zdá výstavba dálnic zbytečným přepychem a práce jsou nadobro ukončeny. To je již rozestavěno 188 km dálnic.

## 1.3 Rok 1985 - 1989



Plánovaná dálniční síť je ochuzena o dálnici D43, která se zdá zbytečná a má být nahrazena rychlostní silnicí. V r. 1987 do československé dálniční sítě opět zařazena výstavba dálnice D3 z Prahy do Českých Budějovic a na hranice s Rakouskem. Dálnice D1 vede z Prahy do Tučap, D2 z Brna do Bratislavy, D5 z Prahy do Bavorsyně, D11 z Prahy do Sadské a D61 z Bratislavy do Horné Stredy.



## 1.4 Rok 1990 – 1993



Naše dálniční síť zůstává oproti té před rokem 1989 nezměněna. Dochází pouze k dílčím změnám na jednotlivých úsecích. Obchvat Plzně je nyní např. plánován jižně od města, oproti původnímu severnímu. Větší změnu však zaznamenává dálnice D1, která již nemá vést přes Uherské Hradiště a Trenčín, ale kolem Kroměříže a Zlína.

V roce 1993 také dochází k rozpadu Československa. Tím pádem je nyní dálnice zkrácena o dálnice na Slovensku.



## 1.5 Rok 2007

Jsou hotové jenom dálnice D2 a D5. Dálnice D1 je dokončena pouze do Vrchoslavic.



# 2 VYUŽITÍ

- Dálnice se postavily proto, aby urychlili cestu lidem cestující na dlouhé trasy. Někteří lidé mohou namítnout, že rychlejší je letadlo, ale jsou tu i lidi kterým se v letadle dělá nevolno, nebo se chtějí dostat někam, kde letiště není. Také když se potřebují dostat někam daleko tak to urychlí cestu. Je tady jen jedna maličká nevýhoda a to že za dálnice se platí poplatek.



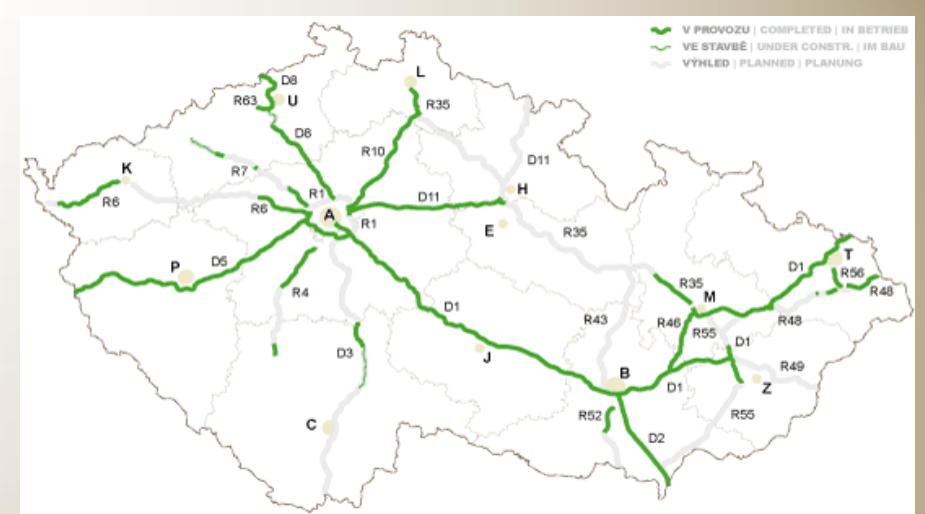
# 3 DÁLNIČNÍ ZNÁMKA

- Dálniční kupóny, jak se dnes známám, či nálepkám říká, slouží k zaplacení vybraných úseků českých dálnic a rychlostních silnic. Ale ne úplně všechny dálnice a rychlostní silnice anebo jejich úseky jsou zpoplatněné. Pokud jde o úsek, kde je umožněna jízda bez předchozího zakoupení známky, je to vždy označeno příslušnou dopravní značkou. Z počátku byly neplacené úseky označovány dodatkovou tabulkou s textem "bez poplatku" a v místě odkud již začínal úsek placený, byla dodatková tabulka přeškrtnuta červenou čarou. Bohužel toto označování spíše klamalo, neboť hlavně cizinci značku zaměňovali za podobnou dopravní značku označující začátek a konec obce. Proto byla společně s novou úpravou dopravních předpisů, v roce 2000 zavedena nová dopravní značka E11 "Bez poplatku", obsahující přeškrtnutý symbol dálniční známky. Do úseku označeného touto značkou mohou tedy vjíždět i vozidla bez nalepené dálniční známky. Všechny placené úseky naopak tuto dodatkovou tabulku - značku E11 nemají. Ovšem toto řešení zase trochu mate v případě, že řidič z neplaceného úseku vjíždí do placeného. V tu chvíli se lekne, že dálnice začíná až odtud a doposud jel 130 kilometrů v hodině po normální silnici. Vhodnějším opatřením by bylo zavést dodatkovou tabulku i bez přeškrtnutí, začátek placeného úseku. To by si pak byl při nájezdu na dálnici jistý opravdu každý.





# 4.1 SOUČASNOST

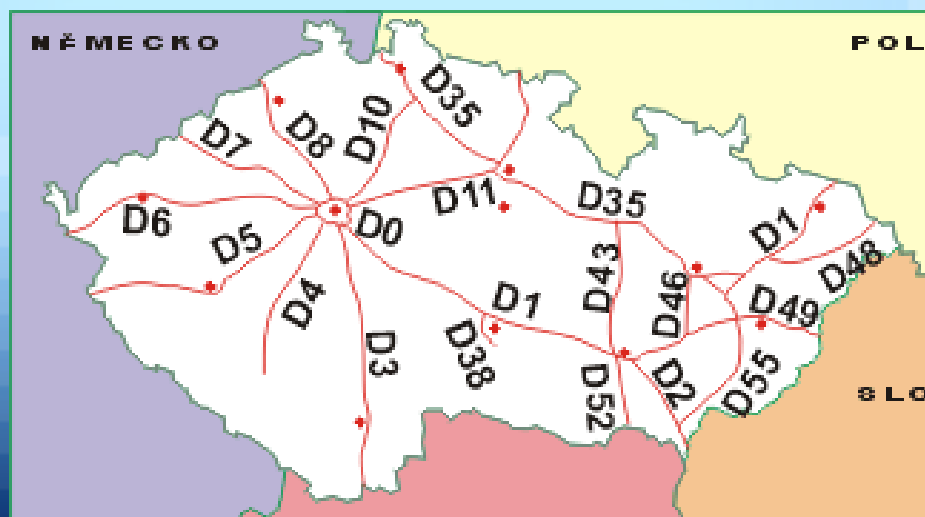


Za uplynulých padesát let došlo k téměř dvaceti čtyř násobnému navýšení počtu evidovaných osobních vozidel a k téměř devíti násobnému navýšení počtu nákladních vozidel. V roce 2008 připadalo 2,4 obyvatele ČR na jedno osobní vozidlo. Realizace silniční a dálniční sítě však zaostávala za tempem rozvoje automobilové dopravy, a to i přes objem prostředků investovaných do výstavby silničních a dálničních tahů. Aktuální délka sítě dálnic a rychlostních silnic je 1 242 km. Délka plánované sítě je cca 2 180 km.



## 4.2 BUDOUCNOST

Bohužel žádný plán se nemůže zalíbit všem, ovšem onen z roku 1999 je pro naši dálniční síť více než katastrofální. I kdyby byly již všechny plánované dálnice dokončené, při pohledu na mapu se stejně bude zdát, že dokončené nejsou. A i když jejich konce nahradí rychlostní silnice, stejně bude dálkový koridor vypadat jako nedostavěný a neúplný. Pro zahraniční turisty bude "díra" mezi Českými Budějovicemi a Rakouskem, či Jaroměř a Polskem stále znamenat "nedostavěno!". Stejný pocit budou mít i při pohledu na Prahu, která při pohledu na mapu nejeví známky žádného dálničního okruhu. Chybějící dálniční propojení kolem Zlína odláká dopravu přes Polsko. Podobně je to i s dalšími rychlostními silnicemi, které je vhodné převést na dálnice. Mezi nimi by neměla chybět kromě R1 i R35. Je možné, že i další rychlostní silnice budou později na dálnice povýšeny.



# 5 EKOLOGICKÉ PRVKY

- Dozvěděl jsem se, že se kvůli divoké zvěři staví mosty z hlíny přes dálnici, a dokonce je i zvířata používají. Vtip? Paradox? Naopak skutečnost, protože z hlediska ochrany životního prostředí regionů a celé České republiky představuje efektivní dálniční síť komplexně nejšetrnější možnou variantu, jak řešit trvale se zvyšující dopravní zátěž z hlediska ekologie, ekonomiky i zabezpečení životního prostředí pro další generace. Skutečnost tedy rozhodně není taková, že zlý dálničář nemá v hlavě jinou myšlenku než nesmyslně „vybetonovat krajinu“ a teprve před zahájením vlastní stavby se objeví ekologická sdružení jako spasitelé, kteří nám tuto krajinu na poslední chvíli zachraňují.



# 6 ZÁVĚR

PRÁCE MĚ VELMI BAVILA A BYLA  
PRO MĚ VELMI PŘÍNOSNÁ.  
DOZVĚDĚL JSEM SE DÍKY NÍ  
MNOHO NOVÉHO.





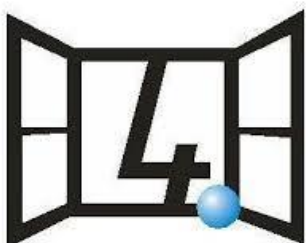
Základní škola a Mateřská škola  
Kladno, Norská 2633

# PODĚKOVÁNÍ:

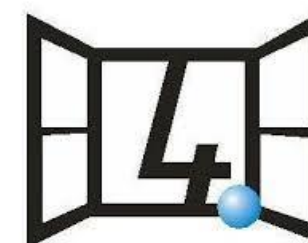


Základní škola a Mateřská škola  
Kladno, Norská 2633

**RÁD BYCH TÍMTO PODĚKOVAL  
VEDOUcí ABSOLVENTSKÉ PRÁCE  
PANÍ MGR. JIŘINĚ MAŘÍKOVÉ ZA  
TRPĚLIVOST, VEŠKEROU POMOC,  
CENNÉ RADY, ODBORNÉ VEDENÍ A  
PŘIPOMÍNKY PŘI ZPRACOVÁNÍ TĚTO  
ABSOLVENTSKÉ PRÁCE.**



Základní škola a Mateřská škola  
Kladno, Norská 2633



Základní škola a Mateřská škola  
Kladno, Norská 2633