



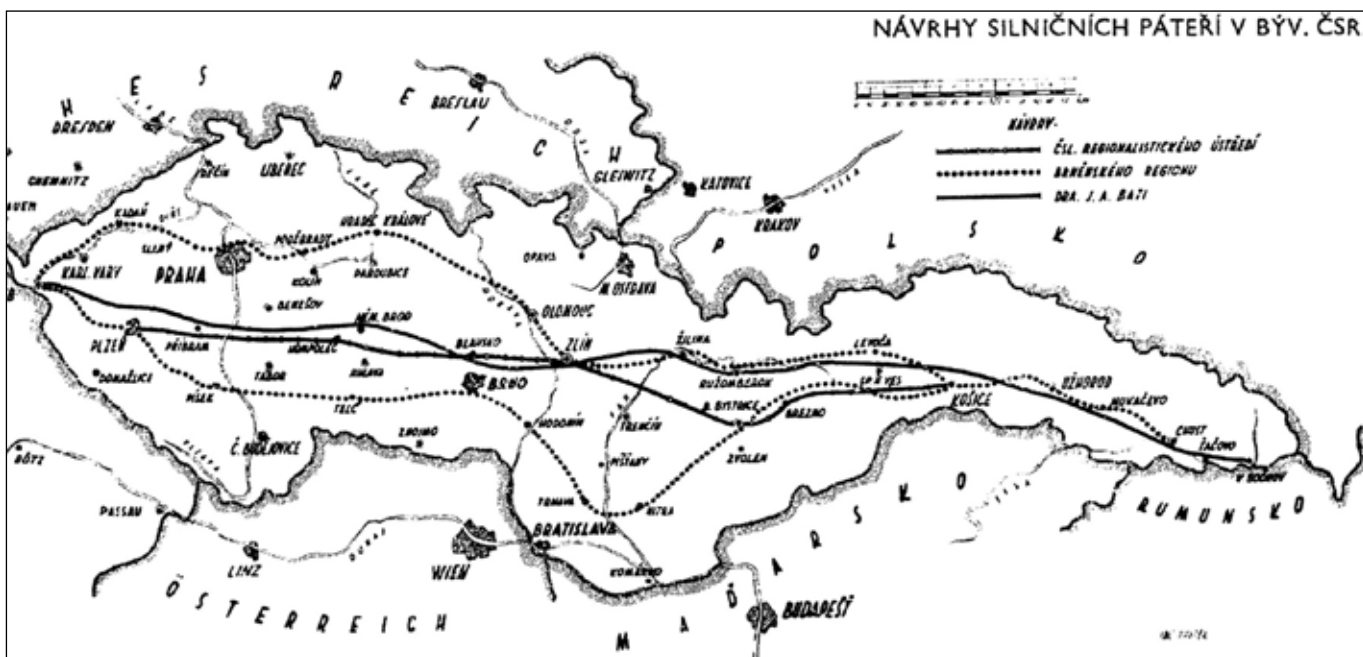
# Vznik a zánik dálnice D 47

(aneb jak dálnice o své jméno přišla...)

Rád bych tady popsal okolnosti vzniku a zániku dálnice D47, která se významně zapsala do rozvoje našeho regionu. Stavba, kterou si nakonec po jejím zprovoznění přivlastnilo těleso dálnice D1, nebyla jednoduchá, což se projevuje i dne, několik let po zprovoznění. Stavba D47 je opravdu těsně spjata s výstavbou dálnice D1 a proto si dovoluji také malý „výlet“ do počátků této stavby. V textu vycházím převážně z článků Jana Slovika, ale také z jiných zdrojů uvedených na konci tohoto článku.

## Se vznikem československého státu nastává nutnost výstavby páteřní silnice

První plány dálkové „Národní silnice Plzeň – Košice“ vznikaly v polovině 30. let 20. stol., avšak bez většího pochopení vlády. Teprve podrobnější studie a plány, které nechal na vlastní pěst vypracovat J. A. Baťa<sup>1</sup> v roce 1937, vzbudily zájem vlády i laické veřejnosti. Po zabrání Sudet v roce 1938 však musely být přepracovány. Není bez zajímavosti, že všechny předkládané návrhy variant se vyhýbaly oblastem s hustějším zalidněním (např. Praha, Brno...). Stavba naší první, tehdy „Protektorátní“ dálnice (dnešní D1), započala v květnu roku 1939. Trasování bylo v průběhu času měněno pod vlivem mnoha faktorů a událostí. K nejzávažnějším patří obsazení a zabrání Sudet v roce 1938, dále vznik samostatného Slovenského státu v období okupace (1939 - 1945) a naposled rozdělení Československé federace na dva státní útvary v roce 1993.



Mapa návrhů kapacitních komunikací v bývalé ČSR z r. 1938.

Zdroj: [www.dalnice.com](http://www.dalnice.com)

<sup>1</sup> Dr.h.c. Jan Antonín Baťa (nevlastní bratr Tomáše Bati) – autor vizionářské knihy Budujme stát pro 40 000 000 lidí

### Plány a projekty dálnice D47 spatřily světlo světa až v roce 1963

Projekt dálničního spojení Brno – Ostrava se objevuje narozdíl od jiných dálnic poměrně pozdě, přesto je poprvé představen veřejnosti až v souvislosti s oznámením o vystavení návrhu Územního plánu velkého územního celku Beskydy v březnu roku 2000, kde byl nově zakomponován. Z mezinárodního hlediska se dálnice D47 měla již tehdy stát součástí multimodálního koridoru<sup>2</sup> VI.B Transevropské sítě sever – jih (Katovice – Vídeň). V Brně by navazoval na VI. multimodální koridor Jadran – Balkán (Norimberk – Istanbul).

Vnitrostátní význam pak spočíval v kvalitním dálničním kapacitním napojení ostravskokarvinské aglomerace, což mělo (po roce 1993) vytvořit předpoklad pro vstup významných investorů do regionu, oživení ekonomického rozvoje a snížení nezaměstnanosti.



Transevropské koridory.

Zdroj: [www.viamoravica.cz](http://www.viamoravica.cz).

### Peážní trasování D1 a D47 a výstavba do roku 1989

Nultý kilometr D47 měl být umístěn na křižovatce Brno-jih (napojení D2 směr Břeclav a Bratislava), odkud měly vést dálnice D1 a D47 peážně<sup>3</sup> a po 25 km by se rozdělily. Dříve se dálnice v terénu nijak neznačily, takže si toho nikdo nemusel všimnout a v mapách se o dálnici D47 moc neinformovalo.

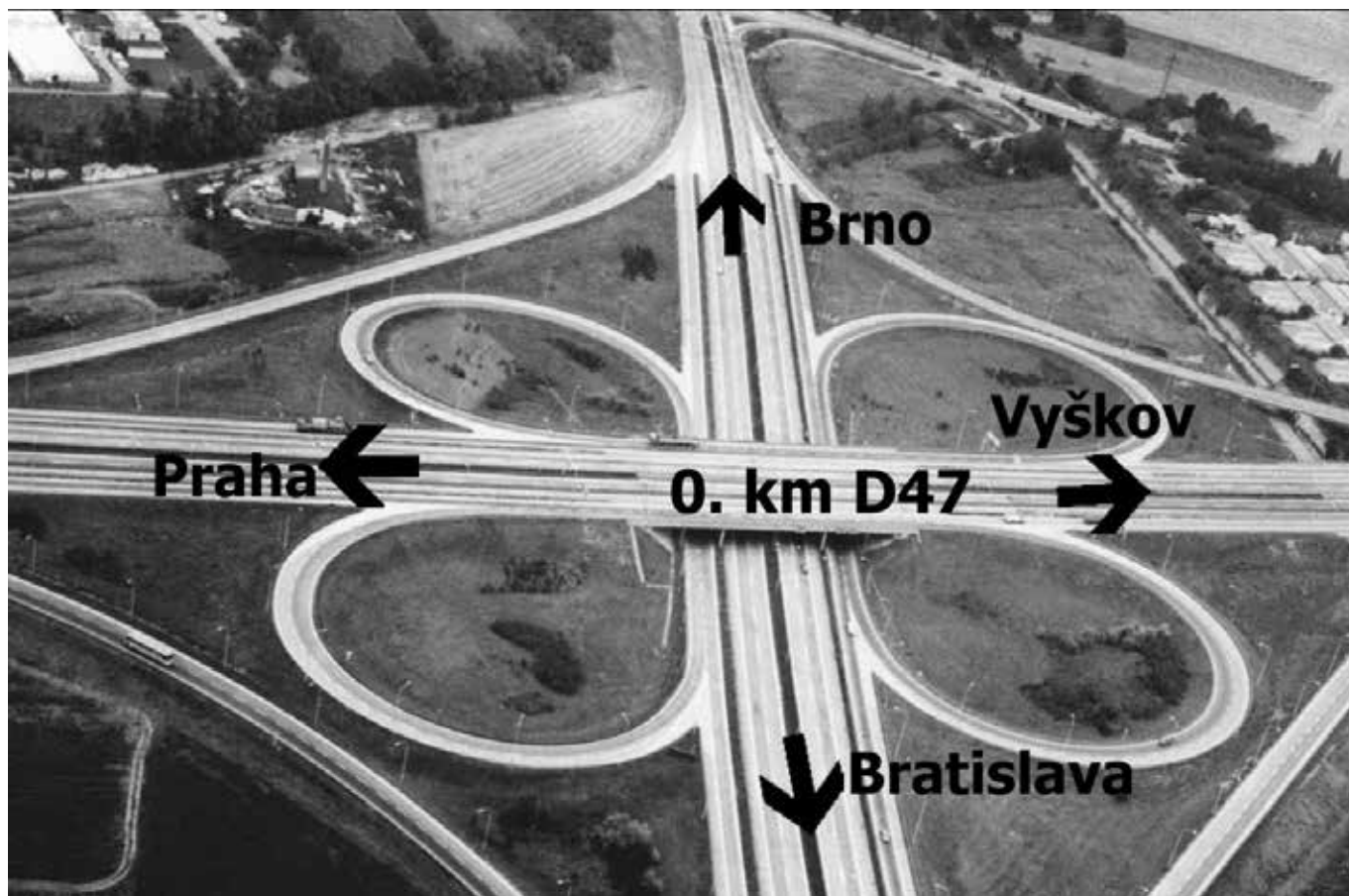
V říjnu 1984 byla dálnice D1 s D47 prodloužena do Holubic a vytvořily tak jižní obchvat města Brna. D1 pak měla pokračovat od Rousínova podle původního projektu na Uherské Hradiště a dál na hranice se Slovenskem, D47 pak ve směru Vyškov – Přerov – Bohumín a hranice s Polskem.

Na úsek do Holubic navázal v listopadu 1988 další úsek do Tučap, který byl v projektech značen jako dálnice D47, ale skoro celý byl veden oběma dálnicemi (D1 a D47) společně (peážně). U Komořan se měly dálnice větvit a oddělit od sebe. D47 měla pokračovat na severovýchod, kdežto D1 na východ, přes Bučovice a Střílky.

<sup>2</sup> Víceúčelový přepravní systém, upřednostňující šetrnou přepravu po železnici, námořní a vodní před silniční, a kde zasílatel zodpovídá za přepravu v celé její délce – tedy za všechny její kombinace od místa naložení do místa vyložení nákladu.

<sup>3</sup> Úsek komunikace, po kterém vedou společně dvě nebo více silnic stejných, či různých tříd. Na obou koncích úseku se pak komunikace rozvětňuje a každá silnice vede zase zvlášť.





Dobová fotografie: nultý km D47 na křižovatce D1 a D2 v úseku Brno-Jih. Zdroj: „70 let dálnic ve fotografii“ – www.rsd.cz

### Vývoj po roce 1989 a zánik D47 na úseku Brno – Vyškov

Po roce 1989 přišla „Sametová revoluce“ a po pádu komunistické vlády vznikla nová koncepce výstavby dálniční sítě a pokračování dálnice D1 bylo opět změněno. Byl oprášen předválečný plán vést D1 okolo Zlína. Ne však přes Chřiby (které jsou Přírodním parkem) a jejich nejvyšší vrchol Brdo (587 m.n.m.), ale okolo Vyškova a Kroměříže do Zlína a k hranicím se Slovenskem. Dálnice D47 do Vyškova, která se v tuto dobu již stavěla, přímo vybízela k tomu, aby tudy nová trasa dálnice D1 vedla. Rozestavěný úsek dálnice D47 Tučapy – Vyškov-západ, byl použit a v listopadu 1991 už dokončen jako další úsek dálnice D1.

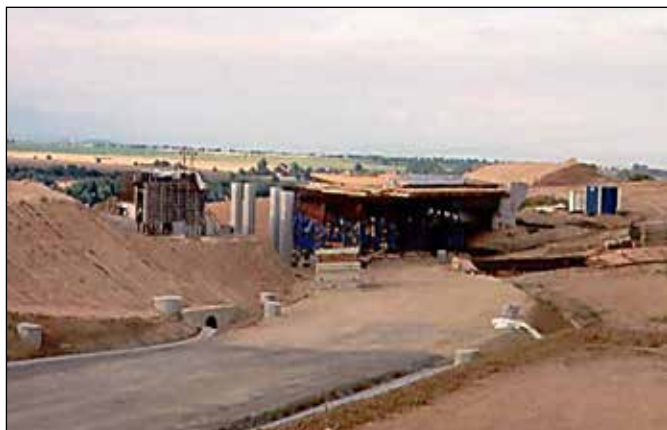


Původní trasování protektorátní dálnice přes nejvyšší vrchol Chřibů – Brdo (587 m.n.m.).

Zdroj: www.dalnice.com



To, že se z dálnice D47 stala dálnice D1, nebylo v tuto chvíli naposledy. Rozestavěná dálniční křižovatka u Komořan, kde měla původně dálnice D1 odbočovat k Uherskému Hradišti, zůstala navždy nedokončena. Vlastně až ke Kojetínu se jedná o trasu původně určenou pro dálnici D47. Podle tehdejších plánů z doby socialismu se měla dálnice u Kojetína stáčet k severovýchodu a vést přímo do Přerova.



*Príprava betonáže mostovky mostu převádějící hlavní trasu D1 přes větev R46 ve směru Brno – Olomouc. Vpravo D1 směr Kroměříž, pod most směřuje R46 ve směru na Olomouc.*

*Foto a text: Ing. Petr Synek, 8/2003*



*Dokončení úseku dálnice D1 mezi obcí Tučapy a Vyškovem včetně napojení na silnici R46 dne 30. července 1992.*

*Zdroj: publikace „70 let dálnic ve fotografii“ – www.rsd.cz*

### **Změny po roce 1993 a opuštění záměru pokračování dálnice D1 na Slovensko**

Rok 1993, kdy došlo k rozdělení federace na Česko a Slovensko, zasáhl do plánů dalšího rozvoje dálnic u nás. Slovenské dálnice už nás nemusely zajímat a proto došlo k přehodnocení dalšího pokračování dálnice D1. Původně měla D1 pokračovat kolem Zlína na Slovensko a dál na východ k hranicím s Ukrajinou.

Když se ale Slovensko stalo samostatným státem, na dálnici tímto směrem už nelpělo. Toho využila česká vláda a v roce 1996 stavbu dálnice D1 na Slovensko zrušila. Dálnice D1 měla definitivně končit u Hulína, kam byl „přemístěn“ také nultý kilometr D47, čímž bylo „vynulováno“ i předešlé období výstavby D47.

Tato změna si vyžádala úpravu křižovatky u Hulína, protože tu měla na dálnici D1 volně navazovat už jen rychlostní silnice R49 do Zlína, na sever dálnice D47 do Ostravy a směrem k jihu rychlostní silnice R55 na Uherské Hradiště.

Na konci roku 2007 byla zahájena výstavba dálnice D1 z Kroměříže do Hulína a vzniká i velká dálniční, tzv. „Moravská“ křižovatka, jejíž tvar a parametry se v minulosti musely několikrát měnit a ani tato varianta není definitivní.



*Křižovatka Hulín D1-R49-R55. Stavba 0135 byla v úseku Kroměříž-východ až Hulín uvedena do provozu 3. 12. 2010 a došlo tak díky navazující rychlostní silnici R55 k napojení Zlína na dálniční síť ČR.*

*Zdroj: ŘSD-publikace o dálnici D1 (2010)*



### **Pokus o vytvoření první soukromé dálnice u nás**

Se záměrem vlády předat část dálnice D47 z Lipníku nad Bečvou do Ostravy soukromé izraelské společnosti, nastaly další změny i pro dálnici D1. Protože měla být dálnice D47 poprvé soukromá, bylo by „klamné“, kdyby druhá část dálnice D47 z Hulína do Lipníku n/B zůstala státní. Proto vláda vymyslela „zvláštní řešení“ a státní část dálnice D47 z Hulína do Lipníku n/B přejmenovala na D1. Vznikla by nová trasa D1, která by se stáčela u Hulína a pokračovala kolem Přerova až do Lipníku n/B. Tady měla volně navázat na soukromou dálnici D47, pokračující dále k Ostravě. Z dálnice D1 by se během jízdy, bez jakéhokoliv předělu, prostě stala dálnice D47.

Protože dálnice D1 už v Hulíně neměla končit, ale stočit se prudce na sever, muselo dojít k nové úpravě křižovatky. Hlavní směry a větve musely být přepracovány a dálnice D1 opět pohltila významnou část trasy, určenou pro dálnici D47.



*Stavba dálničního nadjezdu D47 u Emauz.  
Foto: Jiří Kucharz, 8/2007*



*Stavba 800 m dlouhé estakády přes řeku Odru.  
Foto: Jiří Kucharz, 2/2008*



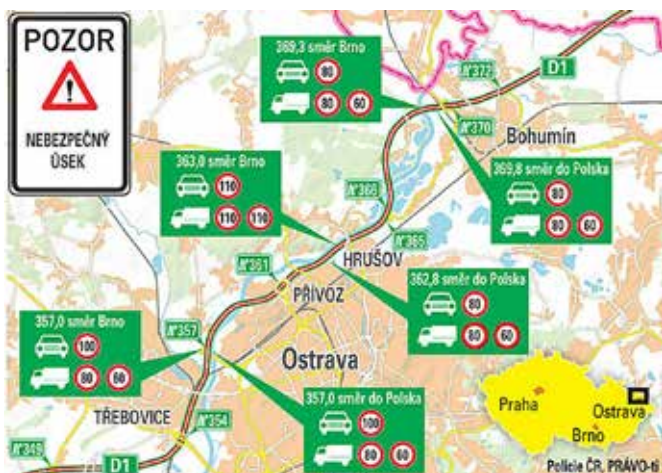
*Největší staveniště posledních let – 80 km dlouhý projekt dálnice D47 (součást tahu D1 Praha–Brno–Ostrava). První úsek – křižovatka Rudná, byl slavnostně otevřen v roce 2007.  
Zdroj: publikace „70 let dálnic ve fotografii“ – www.rsd.cz*



### Definitivní vymazání D47

Když pokusy o „zprivatizování“ dálnice D47 skončily velkým nezdarem a dálnice D1 vedla až k Lipníku n/B, zdálo se, že již nic nestojí v cestě, aby i poslední zbytek dálnice D47 byl přečíslován na dálnici D1. K tomuto rozhodnutí došlo v roce 2005. Dálnice z Lipníku se sice staví jako D47, ale do provozu jde už jako dálnice D1. Rozestavěný úsek vždy převezme jiná dálnice a D47 přestane úplně existovat.

I když stavba trvala plných 30 let, v mapách nenalezneme jediný kilometr. V roce 2009 se dálnice D47 stala součástí dálnice D1 v plánované délce 376,5 km. Dokončení celé stavby, tedy i 24 km dlouhého úseku Přerov – Lipník n/B, se odhaduje na rok 2018. Po odstranění závad problémového úseku na Ostravsku tak získá region plnohodnotné napojení na kapacitní Evropské dálniční síť.

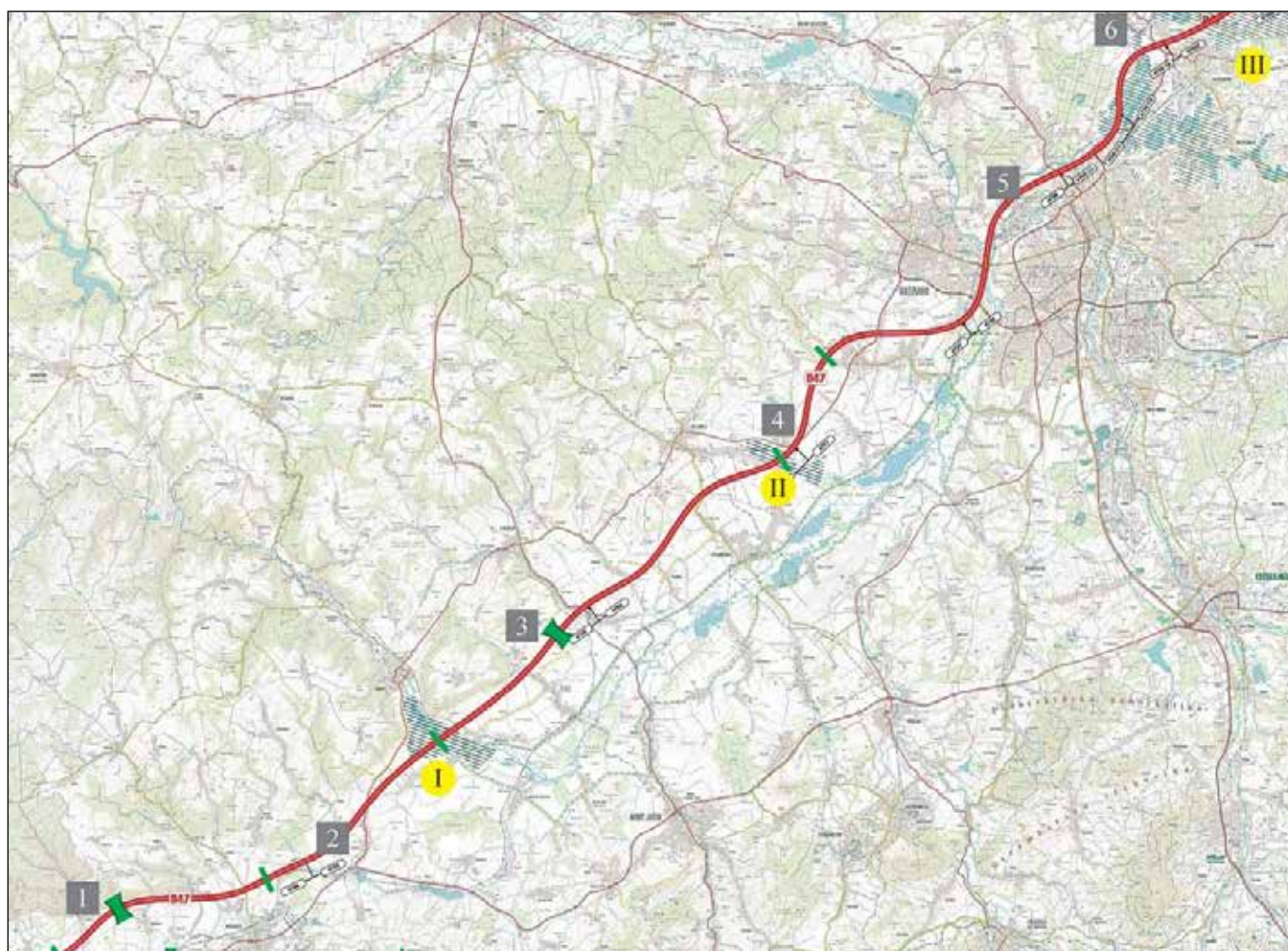


Nebezpečné úseky na ostravské D1. Zdroj: [www.pravo.cz](http://www.pravo.cz)



Otevření dálnice D47 pro cyklisty v říjnu 2009. Úsek mezi oboustrannými dálničními odpočívkami Vražné.

Foto: Jiří Kucharz, 10/2009



Řešení migračních tras velkých savců přes dálnici D47 na úseku 4705 - Běloutín - Hladké Životice. Zdroj: [www.viamoravica.cz](http://www.viamoravica.cz)



### Archeologické průzkumy pod tělesem dálnice

Území, kterým stavba D47 procházela, patří k pradávným sídelním oblastem člověka s kontinuitou osídlení od starší doby kamenné – paleolitu, až po vrcholný středověk či novověk. Proto je problematika archeologie na stavbě D47 řešena jako široce založený „Projekt záchrany kulturního dědictví“. Podrobnější informace naleznete na stránkách [www.viamoravica.cz](http://www.viamoravica.cz).



Klimkovice – fragment keramické zásobnice z doby halštatské (7.-6. st. př. n. l.).  
Zdroj: [viamoravica.cz](http://viamoravica.cz)



Klimkovice – pravěký objekt z doby halštatské (7.-6. st. př. n. l.).  
Zdroj: [viamoravica.cz](http://viamoravica.cz)



Loučka – pec po vypreparování dna vyloženého kameny.  
Zdroj: [viamoravica.cz](http://viamoravica.cz)



Loučka – práce při odkrývání soustavy hliníků.  
Zdroj: [viamoravica.cz](http://viamoravica.cz)



Nemilany, Na kopci a Kapitulní – železné předměty z Velkomoravských hrobů (9. stol. n. l.).  
Zdroj: [viamoravica.cz](http://viamoravica.cz)



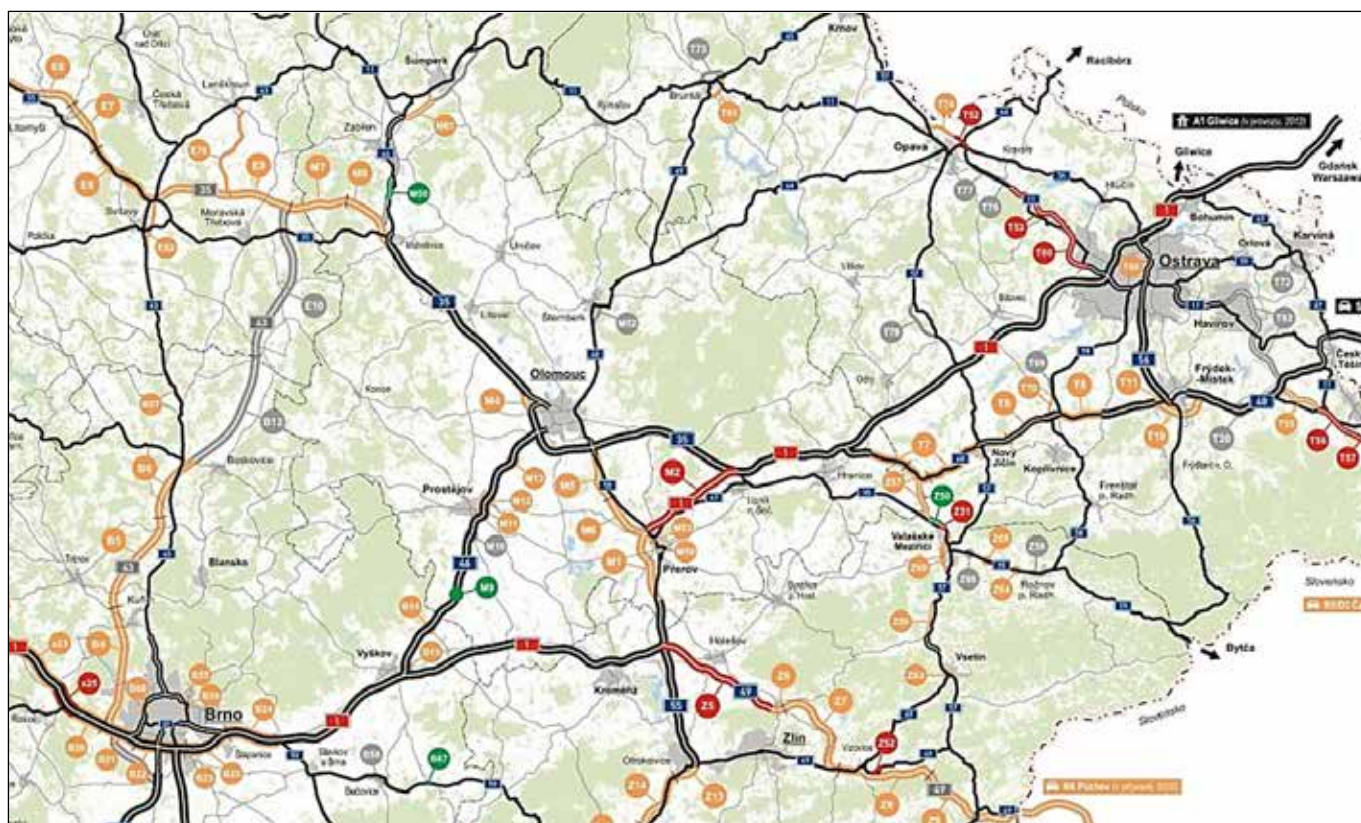
Práslavice, Díly pod dědinou – keramika z mladší doby bronzové (13.-11. st. př. n. l.).  
Zdroj: [viamoravica.cz](http://viamoravica.cz)



## Rozestavěnost dálniční sítě v ČR

Ředitelství silnic a dálnic vydává novou knihu s názvem „Páteří sít' dálnic a rychlostních silnic v ČR“. Jedná se o ucelený zdroj informací o výstavbě dálniční sítě u nás. Publikaci si můžete volně stáhnout na: <http://www.rsd.cz/doc/silnicni-a-dalnicni-sit/paterni-sit-dalnic-a-rychlostnich-silnic-v-cr>

*Za Historicko-vlastivědný spolek v Odrách zpracoval Jiří Kucharz (jk-2014)*



Aktuální stav dálniční sítě a její výstavby k 1. 1. 2014 (černá), akce v realizaci 2014 (červená), uvedení do provozu 2014 (zelená), projekty v různém stadiu přípravy se schváleným rozpočtem 2014 (žlutá), projekty v různém stadiu přípravy bez rozpočtu 2014 (šedá). Zdroj: [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)



Stav dálniční sítě k 1.1.2014. Zdroj: [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)



Rozvoj dálniční sítě – výhled. Zdroj: [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

## Zdroje:

Jan Slovák: D47 – 2002, doplněno 2009 – <http://www.dalnice.com>

Hoření, Janda, Lidl: 70 let dálnic ve fotografii – <http://www.rsd.cz>, 2009

[http://www.viamoravica.cz/index.php?menu=dalnice\\_d47](http://www.viamoravica.cz/index.php?menu=dalnice_d47)

<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie>

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Dálnice\\_DI](http://cs.wikipedia.org/wiki/Dálnice_DI)