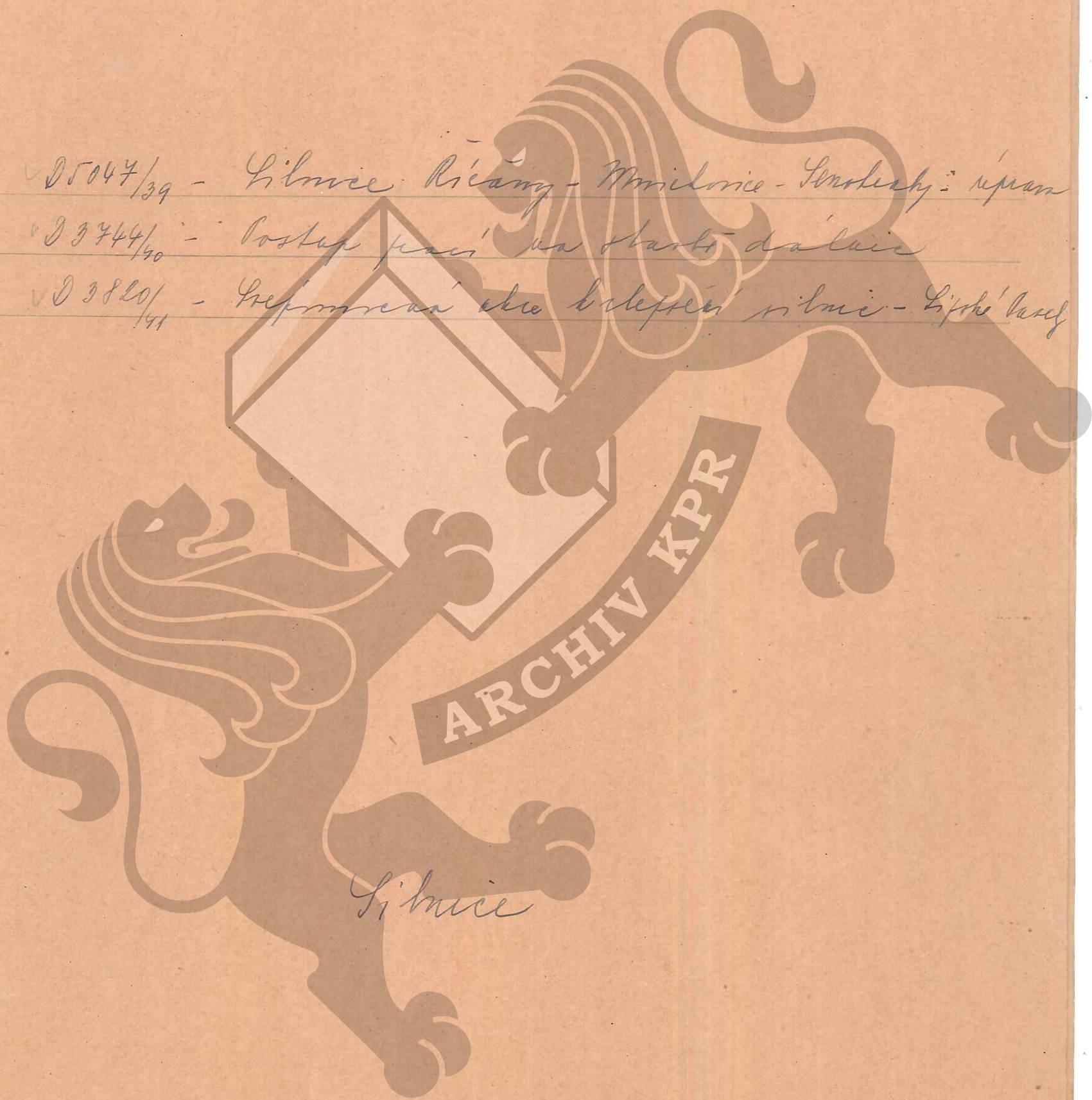


mm. 5. 1154

05047/39 - Libnice Ríčaný - Mníchonice - Smolčany - újezd

03744/40 - Postup písní na staré dalaie

03820/41 - Přemyslovci a jejich sílní - Lysá nad



Kancelář presidenta

Referát:

Spisy záležitosti přímo se týkající:

D13740/38, D13821/38, D1599/39, D1625/39, D1788/39, D4732/39,
D5569/39, D6511/39, D6970/39, D7685/39, D8059/39, D8457/40, D8744/40,

Spisy záležitosti nepřímo se týkající:

L1606/38 - Legisl. láčka

Věc: Postup prací na stavbě dálnic

Lhůta:

KANCELÁŘ
PRESIDENTA REPUBLIKY

Čís. D 5569 / 39.

Spolu vyřízená čísla ---

Datum 23. srpna 1939, čj. 296-GŘ./
Došlo 24. " tech.-1939.
od generální ředitel stavby dálnic.

Předmět: Postup prací na stavbě
dálnice.

*Žádost gen. ředitele stavby dálnic
o slyšení.*

Před :

1./ panu ministrovi doc.dr.J.Havelko-
vi na vědomí.

Hlášeno panu ministrovi 26./8. Milote

*možná že se nemí na tuto audienci
myní dost čam, noud se odložit.*

2./ OTPRES k vyřazení audience a v hlášení

o stanovení doby audience.

Předseda vzal zprávu na vědomí.

*Audience g. řed. Nocha odhlášen
na příjím. dobov.*

v Lincech, 4. 9. 39 per tra.

*Podle příkazu p.m.i. Ing. Čermáka soujím
přípě panu prezidentovi i panu min. Dr. Havelkovi.
Pau prezident rozhodl, že přijme p. gen. Ing. Nocha v době
13. 10. o 11- hod. Soudce p. křep. Ing. Čermáka, který
který řídí dobov.*

Spisovna:

Došlo

Založeno

*Spisovna v panam
audience. Havel*

Lhůta	15/40			
Prodložena				
Urgováno				

Dřívější spisy: D 47³2/39 a dř. př.

Spisy záležitosti ne-
přimo se týkající:

Pozdější spisy:

Po hlášení zpět refer. Ing. Čermáka -
Kložen referát o audienci.

1./ Na vědomí p.m.i. Ing. Čupar Ing. Z. 13. 10. 39

p. min. doc. Dr. Havelkovi.

Hlášeno panu ministrovi
20. října 1939

Výpravna:

Došlo

Napsáno

Porovnáno

Vypraveno

*Bylo
13. 8. 39*

Pro domo: _____

*Ingr. Dupel upozornil gener. včel. Ing. Nobla, aby podal
o slovu pravi na další zprávu.*

Generální ředitel dálnic předložil zprávu
o postupu prací na stavbě české dálnice. Vzhledem k
zajímavosti a hlavně k poslednímu odstavci zprávy
bylo by vhodné, aby pan prezident udělil generálnímu
řediteli audienci.

V Praze dne 24. srpna 1939.

Ingr. Dupel

Jen Ing. Půvová

Založit

19/10

ARCHIV KPR

23. VIII. 1939

Generální ředitel stavby dálnic

Čj.296 - GŘ./tech.- 1939.

Věc : Postup prací na stavbě dálnice.

Přílohy : 1 náčrt.



Z P R Á V A

generálního ředitele stavby dálnic
o postupu prací na stavbě české dálnice.



Čj. 296 - GŘ./tech.1939.

Věc: Postup prací na stavbě
dálnice .

Přílohy: 1 náčrt.

Kanceláři

pana státního presidenta

Protektorátu Čechy a Morava.

Podle příkazu daného mi panem presidentem, podávám stručné hlášení o postupu prací na stavbě české dálnice.

I. Všeobecně.

Vládou byla zatím schválena trasa dálnice Praha-Jihlava-Brno-Lužná a dálnicový okruh kolem Prahy. Část Lužná - slov. hranice se studuje, aby se stanovil nejvhodnější směr přechodu na Slovensko a napojení naší dálnice na slovenskou, jež má podle informací z tisku vést ve všeobecném směru Bratislava-Trenčín-Žilina-Ružomberok-Prešov.

Dále se studují trasy dálnice Praha-Lovosice, jež má vést dále do Drážďan a na Berlín a dálnice Praha - Plzeň, jejíž pokračování má zaústit do severojižní říšské dálnice Berlín - Halle - Norimberk-Mnichov. - Tyto studie jsou již tak daleko, že v nejbližší době budou do terénu vysláni inženýři gen. ředitelství, aby provedli do zimy měření pro vypracování generelního projektu.

Ještě letos hodlám provést studie tras dálnice Praha-Hradec Králové- Náchod, jež bude pokračovat do Kladska směrem na Vratislav a dálnice Praha-České Budějovice, jež bude pravděpodobně pokračovat jednak na Linec, jednak na Kremž a Vídeň. Rovněž se bude gen. ředitelství zabývat studií trasy dálnice Jihlava -Znojmo s pokračováním na Vídeň.

Pro přehlednost byly naše dálnice rozděleny na trati, a to

1. - Pražský okruh - měří asi 61 km
2. - Trať I / Praha-Jihlava/ - dl. asi 113 km
3. - Trať II / Jihlava- Zástřizly/ - dl. asi 128 km
4. - Trať III / Zástřizly-slov. hranice/- dl. asi 70 km
5. - Trať IV / Praha-Lovosice/ - studuje se
6. - Trať V / Praha- Plzeň / - studuje se
7. - Trať VI / Praha-Náchod/
8. - Trať VII / Praha- České Budějovice/

Každá trať je rozdělena na úseky délky asi 10 až 15 km a tyto se dělí na díly délky asi 5 km .

II. Projekční práce.

1. Pražský okruh. Detailní projekty pražského okruhu jsou již hotovy a byly vypracovány pro šířku dálnice v koruně 28.5 m .

2. Trať I /Praha -Jihlava/. Detailní projekty jsou již hotovy a nyní se pracují pouze detailní plány přípojek, dopravní zařízení /zastávky, zásobiště, parkoviště, odpočívky, úpraviště, odpočívárny, cestmistrovství, správkárny atd./ a spojovací zařízení.

Dálnice v této trati bude mít šířku 22 m, pouze od Prahy k Len-sedlům bude mít v délce asi 25 km zvětšenou šířku 28.5 m .

3. Trať II / Jihlava -Zástřizly/. V této trati byly projekční práce zdrženy, protože proti oficiální trase podal námítky zemský výbor moravsko-slezský a vláda uložila ministru veř. prací, aby dal provést podrobné srovnávací studie a podle nich aby bylo rozhodnuto o nejvhodnějším směru vedení trasy. Těmito studiemi bylo prokázáno, že oficiální trasa, jež vede jižně Brna, je výhodnější než trasa

severně Brna, navrhovaná zemským výborem moravskoslezským. Tento výsledek provedených studií vzala vláda na vědomost ve schůzi ministrů pro otázky hospodářské 26. července 1939 a proto bylo ihned přikročeno k vypracování detailního projektu, který bude hotov do konce tohoto roku.

Šířka dálnice v této trati bude 22 m, pouze u Brna v délce asi 30 km bude její šířka 28.5 m.

4. Trať III /Zástřizly- slov. hranice/. Detailní projekt je hotov od Zástřizel až k řece Moravě. Část od Moravy k slov. hranicím je ve studiu s ohledem na nejvhodnější přechod hranice moravsko-slovenské, jak bylo již uvedeno vpředu.

5. Trať IV. /Praha- Lovosice/. Studium terénu a průzkumem území po stránce geologické a pedostatické byl navržen povšechný směr trasy. Po skončení prací na polích zahájí gen. ředitelství ihned vyměřovací práce v terénu a přes zimu vyhotoví generelní projekt, aby mohl být předložen vládě k schválení. Práce budou provedeny s největším možným urychlením.

6. Trať V /Praha-Plzeň/ je v témž stupni jako předešlá trať IV.

7. Mostní objekty se projektují s největším urychlením, aby se jejich stavbou nezdržovala stavba dálničního tělesa.

a/ Malé mosty o světlosti do 6 m se projektují ihned při vypracování projektu dálničního tělesa a jsou vesměs normovány. Normy pro různá rozpětí a různé výšky konstrukcí i nadloží vypracovalo gen. ředitelství.

b/ Běžné mosty , t.j. podjezdy a nadjezdy jsou rovněž normovány podle druhu komunikace s kterou se dálnice křižuje, takže jde pouze o úpravu příslušné normalie pro ten který případ.

c/ Větší mosty a viadukty se projektují pro každý případ zvlášť. Zaměření terénu a generelní projekty pracuje gen. ředitelství

detailní projekty pro krátkost času a nedostatek mostních odborníků, u gen. ředitelství se zadávají k vypracování osvědčeným projektantům.

Zadáno bylo vypracování detailních projektů těchto velkých mostů nebo viaduktů:

- přes údolí Želivky v dílu 12/1,
- přes Sedmpanský potok v dílu 10/2,
- přes údolí Šmejkalovy u Senohrab v dílu 7/1,
- přes údolí u Velké Chuchle na pražském okruhu,
- přes Sedlický potok v dílu 10/2,
- přes Mnichovický potok v dílu 7/1,
- přes Štěpánovský potok v dílu 10/1,
- přes údolí u Kunic v dílu 6/2 a
- přes údolí u Božkova v dílu 6/2.

III. Geologický průzkum a zkoumání zemin.

1. Geologický průzkum byl proveden od Šeberova po Šternov /úseky 5-8/,

od Střechova po Pavlov /úseky 10-13/a

od Bučovic po Malenovice /úseky 20-22/

a v současné době se provádí na úsecích 9, 14, 15, 16 a na trati V /Praha-Plzeň/.

2. Zkoumání zemin je v provozu 6 polních stanic pro zkoumání zemin, a to :

II Mnichovice,
III Kácov,
IV Humpolec,

V Velké Meziříčí,
VII Zástřizly a
VIII Baťov.

Předběžný průzkum zemin je hotov v úsecích 5 až 8, 10 až 13 a 21, v práci jsou úseky 9, 14 až 16, 22 a 23. V dílech, které jsou ve stavbě, se provádí kontrola zemních prací.

IV. Stavební práce.

Stavba se zadává po dílech, dlouhých asi 5 km, běžné mosty též pro každý díl souhrnně jednomu podnikateli. Jen velké mosty a viadukty se zadávají každý zvlášť.

Se stavbou dálnice bylo vlastně již započato v lednu 1939, kdy pracovní prapor v Chříbech zahájil kácení lesních průseků pro budoucí trať dálnice.

Vlastní práce byly zahájeny až v květnu 1939.

1. Stavba na trati I /Praha-Jihlava/

a/ Stavba dálničního tělesa. Prvních 5 dílů dálnice Praha-Jihlava, t.j. díly 5/1, 5/2 mezi obcemi Chodov-Průhonice-Doubravice a díly 11/1, 11/2 a 12/1 mezi obcemi Sedlice-Lhota Bubeneč-Děkanovice-Koberovice v celkové délce 25.860 km, bylo zadáno podnikatelským firmám dne 3. dubna 1939 za celkovou částku 78,943.406.10 K. Po odevzdání stavenišť byla práce na těchto dílech zahájena slavnostně prvním výkopem 2. května 1939 na začátku dálnice u Průhonic.

Stavenišť těchto 5 dílů dálnice jsou už úplně zařízena. Před zahájením zemních prací byla v celé délce dílů na šířku zemních prací odstraněna povrchová vrstva humusu a ornice. V bažinatých místech pod násypy dálnicového tělesa odstranily se neúnosné a rozbahnělé vrstvy, jež byly nebezpečné pohybem zemin. Proti vzlínání spodní vody byla provedena ochranná vrstva isolační z vhodného propustného materiálu.

Nyní se v uvedených dílech nasypává těleso dálnice, které se zhutňuje válcováním jednotlivých vrstev, aby v budoucnosti násypy neseďaly a tvořily pevný podklad pro vozovku.

Dalších 6 dílů dálnice Praha-Jihlava, t.j. díly 6/1, 6/2, 7/1 mezi obcemi Doubravice- Všechnomy-Mirošovice-Lensedly a díl 8/1 mezi obcemi Vranov-Ostředek a díly 10/1, a 10/2 mezi obcemi Střechov- Sotice-Bernartice v celkové délce 30.926 km, bylo zadáno firmám v červenci za celkovou částku 129,691.946.65 K. Na těchto stavbách pracuje se v přítomné době na zařízení stavenišť a odkrývání ornice.

b/ Stavba mostů. Mimo prací silničních byly v těchto dílech zahájeny i práce na stavbách propustů, nadjezdů, podjezdů a 2 velkých mostů. Velkých těchto objektů světlosti větší než 6 m je zadáno celkem 19, a to jednak podnikatelům, provádějícím stavbu dálnice, jednak firmám jiným. Zadávací částka pro 17 běžných objektů činí 6,869.604.80 K. Velké mosty, a to přes Sedlický potok v dílu 10/2 a přes Želivku v dílu 12/1 byly zadány za částku 9, 887.105.05 K.

Práce na mostech pozůstávají zatím ze zařízení stavenišť a výkopů základů opěr mostních pilířů.

Stavba propustků a malých mostů světlosti asi do 6 m se zadává společně se stavbou dálničního tělesa.

2. Stavba na trati III/Zástřizly-slov.hranice/. Na dálnici Zástřizly-slovenská hranice na Moravě zadán byl pouze díl 21/1 mezi obcemi Zástřizly-Roštín v délce 6.812 km za částku 28, 471.114.65 K. Stav prací na tomto dílu je stejný jako u prvních pěti dílů v Čechách.

V měsíci srpnu se zadává stavba dílů 21/1, 21/3_a a 21/3_b dál-

nice Zástřizly- slov. hranice mezi obcemi Vlčák-Bunč-Lubné-hranice
okresu Zlín v celkové délce 13.803 za částku 76,230.974 K .

V. Stav pracovníků na dálnici.

Na jednotlivých dílech, kde jsou již práce v proudu, je podle
posledních hlášení tento stav pracovníků:

Díl 5/1		84	+	57	+	70	=	celkem	211
5/2		84	+	164	+	0	=	"	248
6/2		12	+	94	+	0	=	"	106
10/2		87	+	4	+	0	=	"	91
11/1		130	+	86	+	75	=	"	291
11/2		12	+	125	+	20	=	"	157
12/1		79	+	41	+	26	=	"	149
21/1		71	+	141	+	0	=	"	212
Celkem		559		712		191			1.462

V prvním sloupci je počet dělníků místních, v druhém přespol-
ních a ve třetím počet dělníků, ubytovaných v táboře na staveništi.

Aby průběh stavby byl nerušený bylo by lze na každém úseku
zaměstnat ekonomicky průměrně asi 600 dělníků.

Nedostatek dělnictva má několik příčin, a to:

- 1./ Trasa probíhá krajem, který je poměrně málo obydlen, a proto
je málo místních dělníků,
- 2./ v době žňových prací bylo všecko úsilí soustředěno na zeměděl-
ské práce,
- 3./ nízký výdělek, neboť mzdy jsou stanoveny kolektivní smlouvou
a právě v okresech, kde probíhá trasa dálnice, je hodinová
mzda nižší, takže nábor dělnictva z jiných okresů, kde jsou

mzdy vyšší, je velmi obtížný.

4./ Odchod dělnictva do Německa.

K zvýšení počtu dělnictva, hlavně přespolního, by bylo výhodné po vzoru německém zavést zvláštní příplatky jako noční, denní příplatky, úhradu jízdného k návštěvě rodiny a pod.

VI. Získání pozemků pro stavbu dálnice.

Pozemky pro stavbu dálnice a jejího příslušenství se opatřují vyvlastněním podle opatření Stálého výboru č. 291/1938 Sb. z. a n., pokud se jedná o pozemky soukromé. Pozemky státní nebo jiné veřejné se získávají cestou administrativních dohod.

Vyvlastnění se nyní provádí na délce trasy asi 69 km, výměra vyvlastňovaných pozemků jest asi 274 ha, ponejvíce role a les. Hodnota těchto pozemků je asi 6, 000.000 K, což jest cena, přiměřená, zjištěná ve správním řízení. Správní řízení se provádí pokud možno před zahájením stavby.

Pro dálnici je třeba získati pozemky v průměrné šířce asi 40 metrů, průměrná cena těchto pozemků podle sjednaných dohod činí asi 2.20 K za 1 m², to jest asi 87.000 K na 1 běžný km dálnice.

VII. Výdaje, spojené se stavbou dálnice.

Skutečné výdaje v r. 1939 byly odhadnuty na .. K 300,000.000.-

Skutečné výdaje v r. 1940 jsou odhadnuty na .. K 679,000.000.-

Celkem K 979,000.000.-

Rozpočtově zajištěno na r. 1939 K 450,000.000.-

Rozpočtově nutno zajistit na r. 1940 K 529,000.000.-

Do srpna 1939 zadané práce si vyžádají náklad

K 327, 645.000.-

Z toho připadá na 63.45 km spodní stavby a vozovky

K 304,500.000.- ,

zbytek K 23,145.000.- na mosty.

Jeden kilometr dálnice bez velkých objektů stojí tedy průměrně

K 4, 800.000.-

Z rozpočtových prostředků gen. ředitelství stavby dálnic na r. 1939 bylo poukázáno do konce t.r. K 18,567.352.-

Z toho připadá na projekty K 4,242.436.- a
na podnikatele staveb K 6,684.784.-

- - - - -

Stavba dálnice neprobíhá takovým tempem, jak bylo předpokládáno. Kromě nedostatku dělnictva jsou tu ještě jiné závažné příčiny, jež ztěžují rychlý spád prací. O těchto příčinách bych velmi rád podal panu státnímu presidentu ústní referát a proto žádám kancelář pana státního presidenta, aby mi laskavě u něho umožnila audienci a oznámila mi den a hodinu jejího konání.

Generální ředitel
generál Ing. Václav Nosek.

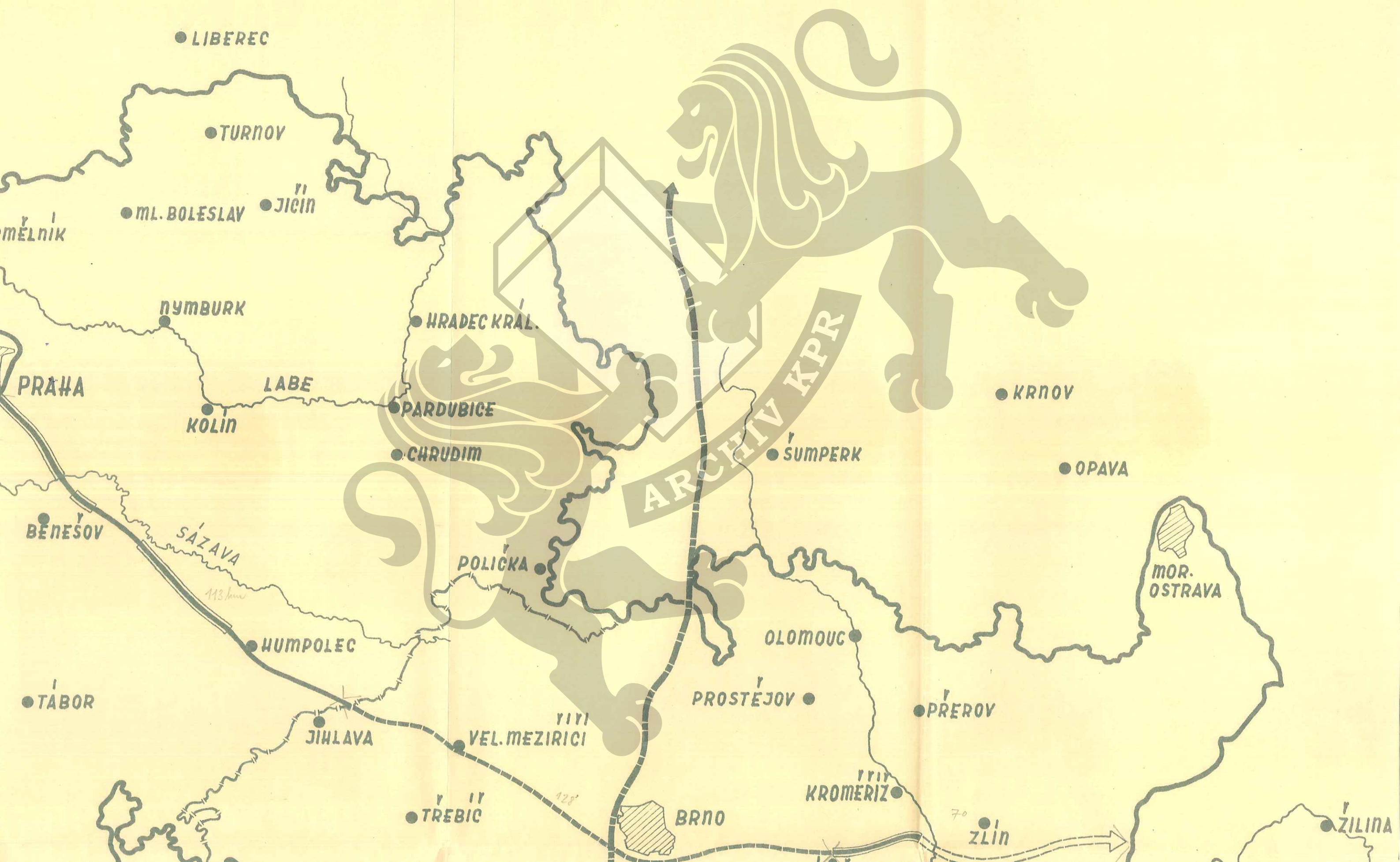
Ing. V. Nosek

GENERALNÍ PŘEHLED STAVBY ŽELEZNIC

K č. 296-GR./TECH. 1939



VRATISLAV



LIBEREC

TURNOV

ML. BOLESLAV

JIČÍN

MĚLNÍK

NYMBURK

LABE

PRAHA

KOLÍN

HRADEC KRÁL.

PARDUBICE

CHRUDIM

BENEŠOV

SÁZAVA

113 km

HUMPOLEC

TÁBOR

JIHLAVA

VEL. MEZIRICÍ

TREBÍČ

128

BRNO

KROMERIZ

PROSTĚJOV

OLMOUC

PREROV

KRNOV

OPAVA

MOR. OSTRAVA

70

ZLÍN

ŽILINA



VYSVĚTLIVKY:

V STAVBĚ

DETAILNÍ PROJEKT HOTOV

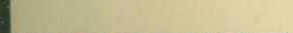
DETAILNÍ PROJEKT SE PRACUJE

STUDUJE SE V TERÉNU

PRŮCHOZI ŘÍSKA DALNICE VRATISLAV-VÍDEN



VYSVĚTLIVKY:

-  V STAVBĚ
-  DETAILNÍ PROJEKT HOTOV
-  DETAILNÍ PROJEKT SE PRACUJE
-  STUDUJE SE V TERÉNU
-  PRŮCHOZÍ RUSKÁ DÁLNIČE VRATISLAV-VÍDEŇ



Referát o audienci generálního ředitele dálnic.

Dne 13./X. v 11 hod. přijal pan prezident generálního ředitele stavby dálnic Ing. Noska. Přítomen byl m.r. Ing. Čermák.

Generální ředitel vyličil panu presidentovi stav prací v přítomné době a poukázal na některé obtíže. Na př.: Ceny za výkup pozemků.

Generální ředitelství nabízí majitelům pozemků ceny obvyklé v dotyčném místě, kdežto majitelé žádají ^{někdy} ~~namnoze~~ ceny přemrštěné. V těchto požadavcích jsou namnoze podporováni zemědělskými korporacemi a zástupci / na př. zemědělskou radou/. Staly se případy, kdy zemědělci by byli s náhradou i spokojeni, ale pak na radu, resp. nátlak, nebyli.

Mzdy. Ve mzdách jsou nesrovnalosti. Mzdy se platí podle kolektivních smluv, které jsou rayonovány, takže se stane, že na hranicích pracovních úseků jsou různé mzdy často značně se lišící. Tím se stává, že dělníci z úseku s nízkou mzdou přebíhají do úseku s vyšší kolektivní mzdou. Tyto poměry se komplikují též tím, že kraje s nižší mzdou základnou jsou obyčejně řidčeji osídlené. Nedostatek dělníků /mohlo by být zaměstnáno 4-5 x více/ byl zvyšován též povinnými odvody dělníků, kteří pak byli zařazeni na práce nebo do závodů, pracujících na obranu buď v Protektorátu nebo v Říši.

Nedostatek dělníků v některých úsecích měl být zmenšen vyplácením přídavek, obdobných jako v Říši.

V Říši se vyplácí t.zv. Trennungsgeld 1.5 ŘM pro ženaté a 0.75 ŘM pro svobodné. U nás byly navrhovány přídavky poloviční. Tento návrh, ač byl podporován samým ministerstvem veřejných prací i ministerstvem soc.péče, padl na poradě vinou neinformovaných úředníků ministerstva veřejných prací. Je to známka byrokratismu. Další kroky se již v této věci nepodnikaly, neboť mezi tím došel od úřadu Protektorátu pokyn, aby se připravovaly investiční práce, neboť z mnohých průmyslových oborů budou dělníci propouštěni v důsledku nedostatku surovin. Mimo to se dá očekávat, že se vrátí naši dělníci z Říše, proto že nyní má Říše dostatek lacinějších pracovních sil - polské zajatce. Toto zlepšení v počtu zaměstnaných se ovšem v postupu prací neprojeví tak rozhodně, neboť padne do zimního období.

Na konec žádal generální ředitel pana presidenta, aby směl asi za 1/2 roku podati opět zprávu o průběhu prací, s čímž pan president souhlasil.

14/10. *Ing. Čermák*

KANCELÁŘ PRESIDENTA REPUBLIKY

Čj.: A-I/f - 66/68	Označení spěšnosti:
Spolu vyřízeno	Referent: dr. Buřival
Věc	Dřív. spis:
Informace o stavu a postupu prací při výstavbě prvního úseku čs. dálniční sítě	
PISÁRNA Došlo: Napsáno: Porovnáno:	Vedoucí odboru HP s. Procházka <i>x) Procházka 4/6/68</i>
VÝPRAVNO! K exp. I. připoj podání příloh K exp. II. připoj	1) Vedoucí KPR s. dr. Pudlák <i>11.8.68</i>
VYPRAVENO:	2) Sbor poradců - s.doc. Svoboda <i>Al</i>
KANCELÁŘSKÉ ODDĚLENÍ Došlo: Založeno:	<i>24. 8. 68</i> <i>Ukrájením kancelářské se vložuje do téhož spisu s. presidenta se shodou ští: Ukládá se.</i>
LHŮTA Urgováno:	Zpět OHP Založit ! <i>Q. Q.</i> <i>11/11/68</i> <i>Procházka</i>
NAHLÉDNE:	Rozdělovník : 1) s.dr.Pudlák 2) s.doc.Svoboda 3) spis 4) sekr.OHP

Informace o stavu a postupu prací při výstavbě prvního úseku čs. dálniční sítě

Usnesením vlády č. 176/66 byla schválena základní koncepce výstavby čs. dálniční sítě a usnesením předsednictva vlády ze dne 8. srpna 1967 stanoveno zahájení výstavby prvního úseku.

Jde o úsek dálnice Praha - Brno - Bratislava v délce 41 km, který začíná v Praze na Pankráci tzv. II. Severojižní magistrálou na okraj Prahy u Spořilova a pokračuje vlastní dálnicí až do Mirošovic; zde navazuje dálniční přípojka z Mirošovic do Benešova, která umožňuje využití již tohoto prvního úseku zejména pro rekreační dopravu. Rozpočtový stavební náklad činí 619 mil. Kčs a úsek má být uveden do provozu do konce roku 1970.

V roce 1967 byly provedeny pouze přípravné práce (výstavba zařízení stavenišť, předání stavenišť a přeložky inženýrských sítí). Výstavba se rozvinula na všech úsecích v letošním roce. V současné době se provádějí zemní práce, stavby mostních objektů, provádějí se šterkopískové podsypné vrstvy a v některých úsecích již i stabilizace (která se používá jako nová technologie pro podkladní vrstvy pod vozovku místo tradičně používané šterkové vrstvy).

Stav prací je různý podle jednotlivých stavebních úseků a firem, které stavbu provádějí. Vážné obtíže jsou především na prvním úseku uvnitř hl. m. Prahy, který provádějí Vojenské stavby n.p. Praha. Zde dochází ke zpoždění v důsledku opožděného získávání náhradních bytů za byty v objektech určených k demolici, dále v důsledku promítnutí vlivů jiných koncepčních záměrů hl. m. Prahy (výstavba metra a tzv. Jižního města) a konečně též v důsledku nedostatečného rozvinutí prací se strany dodavatele (nedosta-

tek cementu, pomalá výstavba mostních objektů, nejdelší zdržení v průběhu srpnových událostí). Na tomto úseku nejsou ještě dokončeny. Ani zemní práce a pokud by se situace v příštím roce radikálně nezlepšila, nelze počítat s dokončením úseku v roce 1970 a bylo by nutno zabezpečit provizorní napojení dálnice na Prahu.

Vlastní dálnice je stavebně rozdělena mezi Vojenské stavby n.p. Praha (prvních 10 km) a Stavby silnic a železnic n.p. Praha (dalších 13 km). Také v těchto úsecích dochází k dílčímu zdržení (opět nedostatek cementu, pozdní dokončení podchodu Želivského vodovodu, počáteční nedostatek mechanizace), jde však o zvládnutelnou situaci a zatím nehrozí vážné ohrožení termínu dokončení.

Dálniční přípojku z Mirošovic do Benešova staví Dopravní stavby n.p. Olomouc v délce 15 km; zde je situace nejlepší i když bylo nutno letos stavbu na měsíc přerušit do vyřízení stížnosti některých občanů Mirošovic na situování trasy této přípojky. V současné době pracuje na tomto úseku speciální silniční stroj - finišer firmy Guntert - Zimmermann na pokládání cementové stabilizace. První 4 km této přípojky u Benešova budou uvedeny do provozu před zahájením turistické sezóny 1969.

Usnesením vlády č. 309/68 byl schválen postup výstavby dálniční sítě do roku 1975. Na základě tohoto rozhodnutí budou v příštím roce zahájeny další úseky dálnice Praha - Brno - Bratislava a to pokračováním za Mirošovicemi a výpadové úseky z Brna a Bratislavy. Postup prací je stanoven tak, aby celý dálniční tah byl dokončen do roku 1975, přitom bude možno od r. 1971 postupně uvádět do provozu další dílčí úseky. V témže období bude zahájena stavba dalších dálnic, z nichž mají být do roku 1975 uvedeny do provozu dílčí úseky, a to:

- z dálnice Praha - Rozvadov výpadové úseky u Prahy a Plzně

- z dálnice Bratislava - Vysoké Tatry výpadový úsek u Bratislavy a úsek Ružomberok - Liptovský Hrádok
- z dálnice Brno - Ostrava výpadové úseky u obou měst.

Program výstavby dálniční sítě je prozatím plně zabezpečen ze Silničního fondu, jehož správcem je ministerstvo dopravy, rozvinutí výstavby dálnice v období 1971 - 1975 však předpokládá rozšíření zdrojů Silničního fondu. To má být řešeno podle vládního usnesení č. 398/67 zároveň s rozšířením působnosti Silničního fondu na veškeré potřeby silniční sítě formou zákona, který má být vládě předložen do 30. 6. 1969.

Informace byla zpracována na základě diskuse s náčelníkem Správy silnic ministerstva dopravy a ze zvláštního písemného podkladu, který byl vyžádán.

V Praze dne 4. listopadu 1968
Dr. Bř/Štěp

